

الافاق المستقبلية لتطوير الاسطول الحالي لشركة ناقلات النفط العراقية*

الباحث: حسين حيدر الجزائري أ.د. عدنان فرحان الجوارين

جامعة البصرة / كلية الادارة والاقتصاد / قسم الاقتصاد

Email adnan352000@yahoo.com

Email : Hussinhyder81@gm

ORCID: <https://orcid.org/0009-0003-6024-1738>

المستخلص:

تعد شركة ناقلات النفط العراقية الناقل الوطني الوحيد لنقل المنتجات النفطية والنفط الخام في العراق، وامتلكت اسطول بحري تكون من (26) ناقلة منذ تأسيسها في عام 1972، إلا أنها نتيجة لظروف الحرب العراقية - الإيرانية وحرب العراق ضد الكويت في ثمانينات وتسعينات القرن الماضي على التوالي أدت إلى فقدان كامل اسطولها حتى تغيير النظام الحكومي في عام 2003، بعد ذلك بدأت الشركة باستعادة نشاطها من خلال شراء (4) ناقلات صغيرة الحجم لنقل المنتجات النفطية في عامي 2007 و 2009 ومن ثم استطاعت بناء ناقلتين في عام 2020 وتم استلامها في نهاية عام 2023، لنقل منتوجي زيت الوقود والنفثا من مينائي ام قصر وخور الزبير إلى الخزانات العائمة في المياه الإقليمية العراقية (منطقة المخطاف الخارجي) وعلى الرغم من ذلك فإن اسطولها الحالي لا يلبي نشاط نقل المنتجات النفطية بالكامل إذ ان الكميات المنقولة تفوق الطاقة الاستيعابية للأسطول لذا تلجأ شركة ناقلات النفط العراقية إلى استئجار الناقلات لتغطية هذا النشاط.

الكلمات المفتاحية: (شركة ناقلات النفط العراقية ، ناقلة منتجات نفطية ، الطن الساكن، زيت الوقود والنفثا ، الطاقة الاستيعابية).

* بحث مسجل من أطروحة دكتوراه.

Future prospects for developing the current fleet of the Iraqi Oil Tanker Company

Doctoral student: Hussein Haider Al-Jazaerie

Professor Dr. Adnan Farhan Al-Jawarin

University of Basra/ College of Administration and Economics -

.Department of Economics

Email : pgs.hussein.haider24@uobasrah.edu.iq

ORCID: <https://orcid.org/0009-0003-6024-1738>

Email : adnan352000@yahoo.com

Abstract:

The Iraqi Oil Tankers Company is the only national carrier for transporting petroleum products and crude oil in Iraq. It has owned a marine fleet of (26) tankers since its establishment in 1972. However, as a result of the circumstances of the Iraq-Iran war and the Iraq war against Kuwait in the eighties and nineties of the last century, respectively, it led to the loss of its entire fleet until the change of the government regime in 2003. After that, the company began to restore its activity by purchasing (4) small-sized tankers to transport petroleum products in 2007 and 2009. Then it was able to build two tankers in 2020 and received them at the end of 2023, to transport fuel oil and naphtha products from the ports of Umm Qasr and Khor Al-Zubair to floating tanks in Iraqi territorial waters (the outer anchor area). Despite this, its current fleet does not fully meet the activity of transporting petroleum products, as the quantities transported exceed the fleet's capacity, so the Iraqi Oil Tankers Company resorts to renting tankers to cover this activity.

Keywords: (Iraqi Oil Tanker Company, Oil Products Tanker, Deadweight Ton, Fuel Oil and Naphtha, Carrying Capacity).

المقدمة:

تقوم شركة ناقلات النفط العراقية بممارسة نشاط نقل منتوجي زيت الوقود والنفثا من مينائي أم قصر وخور الزبير إلى الخزانات العائمة الموجودة في المياه الإقليمية العراقية (منطقة المخطاف الخارجي)، إذ يعد نشاطها نشاطاً محلياً كونه يتم داخل المياه العراقية، كما أنها تمتلك أربع ناقلات صغيرة الحجم يبلغ اجمالي طاقتها الاستيعابية (53) ألف طن ساكن كما تمتلك ناقلتين جديدتين تم استلامهما في نهاية عام 2023 وتبلغ طاقتهما الاستيعابية (64) ألف طن ساكن مما يعني ان اجمالي الطاقة الاستيعابية لأسطولها الحالي يبلغ (117) ألف طن ساكن، وعلى الرغم من ذلك لا يستطيع هذا الاسطول ان يلبي نشاط نقل كميات زيت الوقود والنفثا بالكامل، لذا تلجأ الشركة إلى استئجار الناقلات لنقل تلك المنتوجات مما يكلفها مبالغ كبيرة يتم دفعها لمالكي هذا الناقلات، لذا لابد من التفكير في بناء ناقلات منتجات نفطية جديدة لتغطية نشاط الشركة بالكامل وعدم الاعتماد على استئجار الناقلات ، وعلى هذا الأساس فقد تم تقسيم البحث إلى ثلاثة مباحث، تناول المبحث الأول واقع شركة ناقلات النفط العراقية قبل عام 2003، كما تناول المبحث الثاني تطورات شركة ناقلات النفط العراقية بعد عام 2003، في حين تناول المبحث الثالث دراسة الجدوى الاقتصادية لبناء ناقلة منتجات نفطية.

أهداف البحث:

1. بيان واقع شركة ناقلات النفط العراقية قبل تغيير النظام في العراق في عام 2003.
2. التطورات التي شهدتها شركات ناقلات النفط العراقية بعد عام 2003.
3. دراسة الجدوى الاقتصادية لتطوير اسطول شركة ناقلات النفط العراقية.

أهمية البحث:

تبرز أهمية البحث من خلال الأهمية التي يحظى بها النقل البحري للمنتجات النفطية في العراق، إذ يتم نقل المنتجات النفطية من مينائي أم قصر وخور الزبير إلى الخزانات العائمة في المياه الإقليمية العراقية (منطقة المخطاف الخارجي) بواسطة الناقلات ليتم تصديرها إلى وجهات الطلب المختلفة.

مشكلة البحث:

تتركز مشكلة البحث بأن العراق لا يمتلك اسطول ناقلات تكفي لنقل المنتجات النفطية كافية والمعدة للتصدير، إذ تعتمد شركة ناقلات النفط العراقية على استئجار الناقلات لتلبية هذا النشاط، مما يؤدي إلى تحملها تكاليف كبيرة كمبالغ مدفوعة لمالكي الناقلات المستأجرة.

فرضية البحث:

يحاول البحث إثبات فرضية (ضرورة تطوير الاسطول الحالي لشركة ناقلات النفط العراقية بما يوازي التطورات الحاصلة في بناء الناقلات النفطية الحديثة للتخلي عن عمليات الاستئجار وتعظيم الإيرادات، فضلاً عن تعزيز مكانتها في أسواق النقل الدولية).

منهجية البحث:

أعتمد البحث المنهج الاستقرائي والتحليل الوصفي للبيانات من خلال دراسة واقع شركة ناقلات النفط العراقية والاعتماد على البيانات المعدة في مجال النقل البحري.

هيكلية البحث:

لغرض الإحاطة بالموضوع فقد تناول البحث واقع شركة ناقلات النفط العراقية ومن ثم تطورات الاسطول الحالي والنشاط التجاري للشركة ومن ثم تطرق البحث إلى دراسة الجدوى الاقتصادية لبناء ناقلة منتجات نفطية لتطوير وتوسيع اسطولها.

المبحث الأول

واقع شركة ناقلات النفط العراقية قبل عام 2003

أولاً: نبذة تعريفية عن شركة ناقلات النفط العراقية:

1- فكرة تأسيس شركة ناقلات النفط العراقية:

لقد كان هناك جملة من القضايا المتعلقة بموضوع الخلاف في المفاوضات بين الحكومة العراقية والشركات النفطية الأجنبية العاملة في العراق ما بين عامي 1958 و1961 موضوع الناقلات العراقية وتعهد الشركات النفطية العاملة بتحميل نسبة معينة من النفط الذي تنتجه تلك الشركات، ولقد كان أصل المطلب العراقي يتلخص في إعطاء أفضلية للجانب العراقي في نقل حصته البالغة (12,5%) من اجمالي النفط الذي تنتجه الشركات في ناقلات عراقية بوصف ان الحكومة العراقية تمتلك حق التصرف في حصتها ومن ثم تسويقها للنفط بنفسها يعطيها ذلك الاحتفاظ بحقوق النقل من جهة والاستفادة من عمليات النقل لإنشاء صناعة ناجمة لنقل النفط في العراق (Iraqi Oil Tankers Company, 1990, 4).

إنّ هذا المطلب كان يتماشى مع السيادة المطلقة للحكومة العراقية لأنه يتعلق بميدان النقل الدولي الذي يعد تنظيمه من الأمور السيادية ولا يمكن التخلي عنه، كما أنّه اثير لغرض تمكين شركة ناقلات النفط العراقية من تنفيذ منهاجها الذي يستهدف إنشاء اسطول بحري لنقل النفط العراقي، بداية بامتلاك ناقلتين ومن ثم السعي إلى تكوين أسطولاً متكاملأ من الناقلات لخدمة السياسة النفطية وتقليل الضغوطات التي كانت تمارسها الشركات الاحتكارية العالمية (Iraqi Oil Tankers Company, 1990, 4)، أن هذه الخطوة كانت تمثل حجر الأساس في التفكير بإنشاء اسطول ناقلات نفط عراقية ولكن الاسطول لم يظهر وذلك لأسباب عدة، تمثلت آنذاك بعدم الاستقرار السياسي من جانب، ومن الجانب الاخر استمرار هيمنة الشركات النفطية الغربية وتوجيهها للسياسة النفطية في العراق واطلاقها للدعايات باستحالة تسويق النفط من قبل الدول المنتجة، كون تسويقه يتطلب إمكانات وخبرات واسعة في أحوال واوضاعه وان الشركات

الاحتكارية وحدها القادرة على تسويق النفط الخام لضخامة ما تمتلكه تلك الشركات من إمكانيات نقل (Iraqi Oil Tankers Company,1990,7).

2- تأسيس شركة ناقلات النفط العراقية:

تأسست الشركة بموجب القانون رقم(20) لسنة 1972 وكان تأسيسها مهماً لتكون حلقة من حلقات التحرر الاقتصادي بشكل عام وتحرير الثروة النفطية بشكل خاص فضلاً عن ان تأسيس الشركة كان لتحقيق هدف التكامل الرأسي في الصناعة النفطية في مراحلها كافة من الإنتاج ولغاية التسويق، وقد اختير موقع الشركة بموجب المادة الخامسة من قانون التأسيس أعلاه أن يكون مركز الشركة في محافظة البصرة ولها الصلاحية بأن تفتح لها فروعاً أو مكاتب داخل العراق وخارجه ويأتي اختيار موقع الشركة انسجاماً مع كون محافظة البصرة منفذ العراق البحري الوحيد المطل على الخليج العربي لذا كان من الایسر متابعة شؤون اسطول الناقلات عبر هذا الموقع (Iraqi Oil Tankers Company,1998,1).

3-أهداف شركة ناقلات النفط العراقية:

تهدف الشركة المساهمة في دعم الاقتصاد الوطني في مجال القطاع النفطي من خلال القيام بإعمال النقل البحري والنهري للنفط الخام والغاز والمنتجات النفطية بما يحقق أهداف وخطط التنمية المعتمدة في وزارة النفط ، واستناداً لما ورد في نص المادة الرابعة من النظام الداخلي للشركة بممارسة أهم الأنشطة داخل العراق وخارجه لتحقيق أهدافها وكالاتي(Iraqi Oil Tankers Company,1998,2):

أ- تنفيذ أعمال النقل البحري للنفط الخام والغاز والمواد الهيدروكربونية الطبيعية ومنتجاتها ومستخرجاتها.

ب-تنفيذ أعمال الشحن والتفريغ للنفط الخام والغاز والمنتجات النفطية وما يتعلق بها من أعمال التأمين والعمولة والتخليص والتحميل والتخزين وجميع العمليات التي

الافاق المستقبلية لتطوير الاسطول الحالي لشركة ناقلات النفط العراقية

لها ارتباط مباشر أو غير مباشر بنقل النفط الخام والمواد الهيدروكربونية ومنتجاتها ومستخرجاتها.

ت-تنفيذ أعمال بيع المنتجات النفطية الى القطع البحرية التي تؤوم الموانئ العراقية أو خارج العراق.

ثانياً: اسطول شركة ناقلات النفط العراقي قبل عام 2003:

امتلكت شركة ناقلات النفط العراقية (3) ناقلات بطواقم أجنبية مع بداية تأسيسها في عام 1972، وهذه الناقلات هي (الرميلة وكركوك وعين زالة) وفي العام التالي استلمت الشركة الناقلات (خانقين وجمبرور وبابا كركر وبزركان) بحمولة بلغت (36,750) طن ساكن لكل واحدة منها ذو منشأ أسباني، وأطلق على هذه الناقلات بـ مجموعة الرميلة واخواتها الصغيرات، كما استلمت خلال العام نفسه أول ناقلة نفط خام كبيرة الحجم بلغت حمولتها (118,134) طن ساكن ذو منشأ ياباني وسميت بالناقلة (طارق بن زياد)، ثم توالى دخول الناقلات الكبيرة ضمن اسطول الشركة إذ استلمت (3) ناقلات ذو منشأ ياباني خلال عام 1976 وهي كل من (اليرموك والقادسية والمتببي) بحمولة (147,015) و(155,300) و(130,236) طن ساكن على التوالي لكل ناقلة منها، وعند عام 1977 تم استلام (4) ناقلات ذو منشأ ياباني وهي كل من الناقلة (الفرايدي) بحمولة بلغت (147,15) طن ساكن، والناقلات (عمورية وحطين والمستصرية) ذو منشأ سويدي بحمولة بلغت (155,000) طن ساكن على التوالي لكل ناقلة منها.

إذ أصبح أسطول الشركة مكون من (15) ناقلة نفط خام ويعد بداية عام 1978 عام التشغيل الكامل بطاقة قصوى بلغت بحدود (1,417,290) طن ساكن لنقوم بذلك بمهام نقل النفط الخام العراقي من موانئ العراق النفطية إلى موانئ الدول الأخرى أو بين موانئ دول العالم، حتى يكون هناك نظام نفطي متكامل من الاستخراج إلى التصدير، وبدأ العمل فيها بطواقم بحرية أجنبية من دول مختلفة مثل اسبانيا والهند

وروسيا(مجلة الناقلات ، 2007 ، 3)، وفي نهاية عام 1983 تم ضم ناقلات شركة توزيع المنتجات النفطية في المنطقة الجنوبية والبالغ عددها (5) ناقلات صغيرة وهي (التأميم والكرامة والبعث والخالدة وأبو مازن) بحمولة بلغت (12,125) طن ساكن لكل ناقلة منها كما تم ضم (5) جنائب وهي (النصر ونيسان و7 حزيران و1 حزيران و1 اذار) بحمولة بلغت (1,500) لكل جنيبة منها إلى أسطول الشركة، كما يوضح ذلك الجدول (1).

ليصبح اسطولها مكون من(25) ناقلة بحمول اجمالية بلغت (1,485,415) طن ساكن، مما ساعد على دخولها للأسواق العالمية كمنافس قوي لنقل النفط الخام والمنتجات النفطية إلى ميناء المستهلك وفي الوقت المحدد وبدرجة عالية من الأمان والسلامة، وفي عام 1985 أصبحت الطواقم البحرية العراقية 100% وكانت شركة ناقلات النفط العراقية ترفد الاقتصاد العراقي بأرباح كبيرة رغم الصعوبات التي واجهتها(Journal of Tankers,2007,4).

إذ تمكنت ناقلاتها من الدخول والخروج إلى الموانئ العراقية بعد امتناع كثير من الشركات وفرض أجور تأمين عالية وغلق المنفذ البحري الوحيد للعراق أثناء الحرب العراقية - الإيرانية، رغم ذلك استمرت الشركة بعملها من خلال نقل النفط الخام من موانئ الدول المجاورة، ولكن لسوء إدارة النظام السابق وبسبب الحروب التي رافقتها وتداعيات القرارات التي فرضت على العراق أدت إلى توقف عمل اسطول الشركة وتشنته وتراكم عوائق كبيره عليه وأجور ومصاريف فضلاً عن تقادم العمر وفقدان أكثر من 90% من أسطولها نتيجة الحروب الطائشة خاصة بعد حرب الخليج عام 1991 إذ تعرض الأسطول للتدمير والمصادرة والفقدان كما احتجزت (5) ناقلات في الكويت وجنيتين في إيران(Journal of Tankers,2007,4).

الافاق المستقبلية لتطوير الاسطول الحالي لشركة ناقلات النفط العراقية

الجدول (1)

حجم الاسطول البحري النفطي العراقي قبل عام 2003

ناقلات المنتجات النفطية والجنايب				ناقلات النفط الخام				
تأريخ الاستلام	الحمولة (طن ساكن)	الناقلة	ت	تأريخ الاستلام	الحمولة (طن ساكن)	المنتشأ	الناقلة	ت
1/12/1983	12,125	التأميم	16	1972/2/19	36,370	اسبانيا	الرميلة	1
1/12/1983	12,125	الكرامة	17	1972/7/20	36,370	اسبانيا	كركوك	2
1/12/1983	12,125	البعث	18	1972/11/15	36,370	اسبانيا	عين زالة	3
1/12/1983	12,125	الخالدة	19	1973/2/13	36,370	اسبانيا	خانقين	4
1/12/1983	12,125	أبو مازن	20	1973/2/14	36,370	اسبانيا	جمبور	5
-	1,500	النصر	21	1973/7/13	36,370	اسبانيا	بابا كركر	6
-	1,500	نيسان	22	1973/10/9	36,370	اسبانيا	بزركان	7
-	1,500	7حزيران	23	1974/1/29	118,134	اليابان	طارق بن زياد	8
-	1,500	1حزيران	24	1976/5/6	147,015	اليابان	اليرموك	9
-	1,500	1اذار	25	1976/6/3	155,300	اليابان	القادسية	10
				1976/7/22	130,236	اليابان	المنتبي	11
				1977/4/4	147,015	اليابان	الفرايدي	12
				1977/4/5	155,000	السويد	عمورية	13
				1977/8/15	155,000	السويد	حطين	14
				1977/12/15	155,000	السويد	المستصري ة	15
1,485,415						اجمالي حمولة الاسطول البحري النفطي العراقي		

Source: By the author with based on :

- 1- Iraqi Oil Tankers Company, 1990, Company Fleet, Human Resources Department, Various Pages .
- 2- Data unavailability.

المبحث الثاني

تطورات شركة ناقلات النفط العراقية بعد عام 2003

أولاً: تطور اسطول شركة ناقلات النفط العراقية:

استمر توقف عمل شركة ناقلات النفط العراقية نتيجة لفقدان كامل اسطولها بعد سقوط النظام السابق في عام 2003، ولكنها في عام 2005 قامت باستئجار ناقلتين لممارسة نشاط زيت الوقود على السفن الداخلية إلى الموانئ العراقية بعد شرائه من شركة توزيع المنتجات، وفي عام 2007 استطاعت ان تشتري ناقلتين منتجات نفطية صغيرة الحجم حمولة كل ناقلة تبلغ (13,451) طن ساكن، وسميت هذه الناقلتين بـ(دجلة والفرات)، وبعد مرور سنتين ضمت الناقلتين (بغداد وشط العرب) حمولة كل منها تبلغ (13,051) طن ساكن، ومولت هذه الناقلات من الموازنة الاستثمارية لوزارة النفط العراقية (Iraqi Oil Tankers Company, 2024).

وبعد توسع النشاط التجاري قامت الشركة في مطلع عام 2022 بإبرام عقد مع شركة نرويجية تدعى (Bat Service) لبناء ناقلتين منتجات نفطية، بسعر اجمالي بلغ (73) مليون دولار، حمولة الناقلة الواحدة (32,000) طن ساكن، في أحد احواض بناء السفن في الصين وبمتابعة من لجان متخصصة في شركة ناقلات النفط العراقية، وسميت هذه الناقلتين بـ(سومر وأكد) وكان من المقرر استلامهما عند عام 2022، ولكن بسبب انتشار جائحة (COVID-19) والتي ابتدأت من الصين تأخر موعد الاستلام إلى عام 2024 (Majeed, 2024, Personal interview)، وبذلك يصبح اسطول شركة ناقلات النفط العراقية يتكون من (6) ناقلات لنقل المنتجات النفطية حمولتها الاجمالية (117,020) طن ساكن، ولا يشكل سوى نسبة (7,9%) من الطاقة الاستيعابية لأسطولها السابق، والجدول (2) يوضح تطور اسطول شركة ناقلات النفط العراقية بعد عام 2003.

الافاق المستقبلية لتطوير الاسطول الحالي لشركة ناقلات النفط العراقية

الجدول (2)

تطور اسطول شركة ناقلات النفط العراقية بعد عام 2003

أسم الناقلات	السعة / طن ساكن	تاريخ البناء	تاريخ الاستلام
دجلة	13451	2007	2007
الفرات	13451	2007	2007
بغداد	13059	2006	2009
شط العرب	13059	2006	2009
سومر	32000	2020	2024
أكد	32000	2020	2024
المجموع	117,020	-	-

Source: Iraqi Oil Tankers Company, 2022, Oil Policy, Commercial Section, Studies Division, Various Pages.

ثانياً: تطور النشاط التجاري لشركة ناقلات النفط العراقية:

بعد فقدان اسطول شركة ناقلات النفط العراقية بعد عام 2003، لم تمارس الشركة اي نشاط تجاري بسبب الصعوبات المالية التي واجهتها حتى أنها لجأت للاقتراض لتغطية رواتب الموظفين، فضلاً عن قيام ادارتها بنقل معظم كوادرها إلى شركات النفط الأخرى مما هدد كيائها وديمومة استمرارها آنذاك، وعلى الرغم من أنها مارست نشاط بيع زيت الوقود (البكر) إلى السفن الداخلة للموانئ العراقية بعد شرائه من شركة توزيع المنتجات النفطية، وقيامها باستئجار ناقلتين عام 2005 لتلبية هذا النشاط، ومن ثم اشترت الناقلتين (دجلة والفرات) في عام 2007، ومن ثم ضمت الناقلتين (بغداد وشط العرب) في عام 2009، الا أنها كانت شركة خاسرة حتى عام 2011 (Iraqi Oil Tankers Company, 2011, 1).

وذلك لانحسار نشاطها مع ضخامة كوادرها الذي بلغ (1634) موظف وزيادة مصاريفها، ولكن نتيجة الدعم المقدم للشركة من قبل وزارة النفط بزيادة حصتها من

كميات زيت الوقود المدعوم لغرض بيعه إلى السفن الداخلة للموانئ العراقية فضلاً عن قيام إدارة الشركة بالتقليص التدريجي لكوادرها من خلال نقل أكثر من (1,220) موظف إلى باقي شركات القطاع النفطي العراقي حتى أصبح عدد موظفيها بحدود (414) موظف فقط في عام 2012 (Iraqi Oil Tankers Company, 2024)، وبذلك استعادت عافيتها وحققت الأرباح حتى استطاعت تغطية رواتب موظفيها وتسديد كامل ديونها كما أنها استطاعت أن تكتسب الخبرة وتخلق سوقاً لتجهيز الوقود (البنكر)، ودخلت منافساً قوياً مع دول الجوار في سوق الخليج العربي.

ويعد مشروع تجهيز زيت الوقود أو ما يسمى بـ(مشروع البنكر) بمثابة نقل وبيع الوقود المجهز عن طريقين الأول بواسطة الانبوب من مصفى الشعبية إلى ميناء خور الزبير، والثاني بواسطة الصهاريج من مصافي الفرات الأوسط (الدورة، الديوانية) ومصفى الشعبية إلى ميناء خور الزبير، ومن ثم يتم نقل الكميات المباعة بواسطة ناقلات الشركة إلى دولة الإمارات أو إلى منطقة المخطاف الخارجي لتجهيز ناقلات النفط العملاقة الراسية هناك (Iraqi Oil Tankers Company, 2016, 6)، كما يعده الباحث النواة الأولى لتطوير عمل شركة ناقلات النفط العراقية بعد عام 2003، فضلاً عن أنه كان حافزاً للشركة لاستعادة مكانتها في سوق النقل البحري النفطي مما جعلها إحدى الشركات النفطية الرابحة في العراق.

وفي 2017/4/11 قامت الشركة بأبرام عقد شراكة رقم (45) مع الشركة العربية البحرية لنقل البترول المملوكة من قبل تسعة دول عربية والمؤسسة بموجب القانون العراقي (566) لسنة 1972 والتي يساهم العراق بجزء من رأسمالها بنسبة (13.67%) وله تمثيل في مجلس إدارتها وجمعيتها العمومية، ويهدف هذا العقد الذي يمتد إلى (15) سنة من تاريخ توقيعه إلى بيع ونقل كميات النفط الخام والمنتجات النفطية التي تعلن عنها شركة تسويق النفط (سومو) ، كما يهدف إلى النهوض بواقع شركة ناقلات النفط العراقية نحو الأفضل ومساعدتها في تحقيق أنشطتها ومهامها التي أسست من أجله من

الافاق المستقبلية لتطوير الاسطول الحالي لشركة ناقلات النفط العراقية

خلال بناء أسطول نقل وطني بعد حرمان دام أكثر من 30 عام لغرض قيام الناقلات بنقل كميات النفط الخام والمشتقات النفطية المصدرة إلى الخارج مع رفع العلم العراقي على الناقلات كجزء من هيبة العراق وسيادته في الموانئ الاقليمية والعالمية، وقد بلغت حصة شركة ناقلات النفط العراقية في هذا العقد من ممارسة النشاط التجاري (53%) من صافي الأرباح بدون أن تتحمل الشركة أي نفقات مالية، إذ تتحمل الشركة العربية لنقل البترول العوائد والأجور المينائية ورسوم الوكالات البحرية كما تقوم بتوفير صهاريج لنقل زيت الوقود المطروح من مصافي الوسط والشمال وبنقل خام حقل القيارة في الموصل إلى مينائي خور الزبير وأم قصر ومن ثم نقله بواسطة الناقلات النفطية المستأجرة والناقلات العائدة إلى شركة ناقلات النفط العراقية إلى الخزان العائم في منطقة المخطاف الخارجي أو مباشرة إلى موانئ المشترين.

كما تضمن العقد ملحقاً رقم (5) لاستئجار (7) ناقلات نفط خام عملاقة نوع (VLCC) تأجيراً عارياً بسعر استئجار يتراوح بين (22,250-25) ألف دولار يومياً، لمدة (5) سنوات واستملاكها مستقبلاً، مقابل خصم يبلغ (3%) من سعرها السوقي، وتحمل الشركة العربية لنقل البترول ادارتها وتشغيلها على ان يتم تجهيزها بزيت الوقود بالسعر المحلي من قبل شركة ناقلات النفط العراقية، كما شمل تدريب موظفي الشركة وللاختصاصات كافة (البحرية، التجارية، الفنية، الإدارية، القانونية، المالية)، فضلاً عن ابتعاث (700) طالب عراقي من خريجي الدراسة الاعدادية لأحدى الأكاديميات البحرية العالمية للحصول على شهادة الملاحة البحرية والعلوم الهندسية البحرية على نفقة الشركة العربية البحرية لنقل البترول إذ تم ابتعاث وجبتين بأعداد بلغت (187) طالب (Iraqi Oil Tankers Company, 2017, 8).

إلا ان هذا النشاط توقف في الأول من شهر /تشرين الثاني/ 2019 بعد صدور توجيه وزاري بعدم قيام شركة ناقلات النفط العراقية بنشاط بيع المنتجات النفطية وان يقتصر على النقل البحري فقط، وان شركة تسويق النفط (سومو) هي الجهة الوحيدة

المعنية بهذا النشاط، ومن ثم الغيت نسبة الخصم المقدمة للشركة عند شراء الطن الواحد من زيت الوقود العراقي نوع (HSFO 180 CST) البالغة بحدود (10) دولار للطن الواحد (جاسم، 2024، مقابلة شخصية)، نتيجة لانخفاض سعره من (356,4) دولار للطن في عام 2019 الى (235,3) دولار للطن عن عام 2020 (Iraqi Oil Tankers Company, 2024)، بسبب تطبيق قرار المنظمة البحرية الدولية (IMO) الذي نص على استخدام الوقود المنخفض الكبريت ذو المحتوى الكبريتي (0,5%) لتشغيل السفن خلال العام نفسه من جهة، إذ أن زيت الوقود العراقي يعد عال الكبريت إذ يتجاوز محتواه الكبريتي (4%)، وانخفاض الطلب على النفط الخام والمشتقات النفطية بشكل عام نتيجة جائحة كورونا من جهة أخرى، مما جعل هذا العقد لا يحقق الجدوى الاقتصادية المرجوة منه ومن ثم انهائه بموافقة الطرفين. ومع بداية عام 2020 اصبح نشاط شركة ناقلات النفط العراقية يقتصر على نقل زيت الوقود والنفثا من مينائي خور الزبير وأم قصر إلى الخزانات العائمة في المياه الإقليمية العراقية مناصفة مع شركة النقل البحري التابعة إلى وزارة النقل بحسب توجيهات وزارة النفط، لتقوم شركة التسويق بتصديره بعد ذلك من هذه الخزانات، وفي عام 2021 أحيل نشاط الخزن والمناولة للمنتوجين المذكورين إلى شركة ناقلات النفط العراقية ليصبح النشاط (نقل وخزن)، إذ تقوم شركة ناقلات النفط العراقية بتقديم عطائها للتنافس بحسب الإعلان الذي طرحه شركة تسويق النفط كل (6) أشهر المتضمن متطلبات نشاط النقل البحري لمنتوجي (زيت الوقود والنفثا) وعمليات الخزن (Jakhyour, 2024, Personal interview).

ثالثاً: تطور الكميات المجهزة والمنافع المتحققة منها لشركة ناقلات النفط العراقية:
وفقاً لبيانات الجدول (3) الذي يوضح تطور الكميات المجهزة (المنقولة والمباعة من زيت الوقود والنفثا وخام القيارة) والأرباح الصافية المتحققة لشركة ناقلات النفط العراقية من هذا النشاط خلال الفترة (2009 – 2022)، إذ يلاحظ أنها كانت خاسرة حتى عام 2011، إذ حققت عجزاً مالياً بلغ أكثر من (13) مليون دولار في عام

الافاق المستقبلية لتطوير الاسطول الحالي لشركة ناقلات النفط العراقية

2009، ولكن انخفض هذا العجز ليصل إلى حوالي (231) ألف دولار نتيجة لزيادة الكميات المجهزة لصالح الشركة التي بلغت (87,886) ألف طن عند عام 2011 ، فيما حققت فائضاً مالياً بلغ أكثر من (2,688) مليون دولار نتيجة لزيادة كميات نفط خام القيارة وزيت الوقود المجهزة لصالح الشركة التي بلغت أكثر من (229) ألف طن عند عام 2012 ، وبنسبة تغير سنوي بلغت (160,7%) عن العام الذي سبقه. وأخذت الشركة تحقق فوائض مالية خلال السنوات اللاحقة ليصل ربحها الصافي إلى أكثر من (31,708) مليون دولار نتيجة لزيادة الكميات المجهزة اذ بلغت أكثر (1,811) مليون طن عند عام 2016، وبنسبة تغير سنوي بلغت (43,6%) عن العام الذي سبقه.

وبعد إبرام عقد الشراكة مع الشركة العربية البحرية لنقل البترول عند العام 2017 حققت شركة ناقلات النفط العراقية ربحاً صافياً بلغ أكثر من (73,924) مليون دولار بزيادة بلغت (42,216) مليون دولار وبنسبة تغير سنوي بلغت (133,1%) ، نتيجة لزيادة الكميات المجهزة التي بلغت أكثر من (4,087) ملايين طن وبنسبة تغير سنوي بلغت (125,7%) ما يعادل أكثر من ضعف ما تم تحقيقه عند عام 2016 ، واستمر ارتفاع الأرباح لصالح الشركة جراء هذا العقد عند عام 2018، إذ وصلت إلى أكثر من (151,944) مليون دولار وبنسبة تغير سنوي بلغت (105,5%) ، وذلك نتيجة لارتفاع الكميات المجهزة الى أكثر من (6,540) ملايين طن وبنسبة تغير سنوي بلغت (60%) عن العام إلى سبقه، ويعد ذلك العام ذروة المنافع المسجلة خلال سنوات الجدول التي حققتها شركة ناقلات النفط العراقية من حيث زيادة الكميات المجهزة والارباح المتحققة منها.

وفي عام 2019، انخفضت الكميات المجهزة لتصل إلى (5,677) ملايين طن وبنسبة تغير سنوي سالبة بلغت (-13,2)، كما يلاحظ انخفاض الأرباح الصافية بشكل كبير لتصل إلى (37,457) مليون دولار وبنسبة تغير سنوي سالبة بلغت (-75,3%)، وبسبب زيادة تكاليف الشركة بحدود (49,320) مليون دولار عن العام الذي سبقه، بسبب

توجيه ديوان الرقابة المالية بتحميل شركة ناقلات النفط العراقية أجور النقل من موانئ التحميل واجور الخزانات العائمة في منطقة المخطاف الخارجي في المياه الإقليمية العراقية للفترة من 2018/5/1 لغاية 2019/11/30 وتبويبها ضمن الحسابات الختامية للعام المذكور بعد ان كانت على عاتق شركة توزيع المنتجات النفطية (Iraqi Oil Tankers Company, 2020, 1)، مما انعكس ذلك على انخفاض إيراداتها وإرباحها الصافية من جهة وزيادة تكاليفها السنوية من جهة أخرى، فضلاً عن توقف نشاط هذا العقد خلال الشهرين الأخيرين من عام 2019، واقتصار عمل شركة ناقلات النفط العراقية على النقل البحري النفطي فقط للأسباب التي تم ذكرها سابقاً.

استمرت الكميات المجهزة بالانخفاض خلال السنوات (2020 و 2021 و 2022) إذ وصلت الى (4,149) و(4,002) و(2,971) مليون طن، وبنسبة تغير سنوي سالبة بلغت (-26,9%) و(-5,3%) و(-25,8%) على التوالي، مما انعكس ذلك على انخفاض الارباح الصافية المتحققة لتصل إلى (34,413) و(21,586) و(12,421) مليون دولار، وبنسبة تغير سنوي سالبة بلغت (-8,1%) و(-37,3%) و(-42,5%) على التوالي، وذلك نتيجة لآثار جائحة (COVID-19) في انخفاض الطلب على النفط الخام والمنتجات النفطية بشكل عام خلال عام 2020، وانحسار نشاط الشركة على النقل البحري لمنتوجي النفط وزيت الوقود فقط .

مما تقدم يرى الباحث بأن الارتفاع الحاصل في الفوائض المالية لشركة ناقلات النفط العراقية ما بعد عام 2003 جاء نتيجة حرص الإدارات المتعاقبة للشركة على استعادة مكانتها إلى ما كانت عليه في بدايات تأسيسها، فضلاً عن الدعم المقدم من وزارة النفط العراقية بتخصيص كميات من منتوج زيت الوقود إلى شركة ناقلات النفط العراقية لتحريك نشاطها، كما ان للعقد المبرم مع الشركة العربية البحرية لنقل البترول، دوراً بارزاً في زيادة الفوائض المالية لشركة ناقلات النفط العراقية خلال عامي 2017 و 2018، إذ يعد ذلك فائدة كبيرة لصالح الشركة كونه در إيرادات مالية كبيرة، كما اصبح لدى الشركة احتياطي مالي كبير استطاعت من خلاله التعاقد على بناء الناقلتين (سومر وأكد).

الافاق المستقبلية لتطوير الاسطول الحالي لشركة ناقلات النفط العراقية

الجدول (3)

تطور الكميات المجهزة والمنافع المتحققة منها لشركة ناقلات النفط العراقية للمدة

(2022-2009)

السنة	الكمية المجهزة طن/سنة	نسبة التغير السنوي (%)	الإيرادات دولار/سنة *	نسبة التغير السنوي (%)	التكاليف دولار/سنة	نسبة التغير السنوي (%)	الربح الصافي دولار/سنة	نسبة التغير السنوي (%)
2009	-	-	2,346,662	-	15,393,384	-	13,046,721	-
2010	-	-	6,040,525	157,4	16,476,927	7,0	10,436,402	20,0
2011	87,886	-	16,276,221	169,5	16,507,242	0,18	(231,021)	97
2012	229,085	160,7	18,724,746	15,0	16,036,118	2,9-	2,688,626	1,064
2013	492,036	53,5	39,679,910	111,9	23,989,347	50,0	15,690,563	483,6
2014	671,465	36,5	45,991,553	15,9	26,702,885	11,3	19,288,668	22,9
2015	1,261,459	87,9	34,646,678	11,3-	24,377,610	8,7-	10,269,068	46,8-
2016	1,811,012	43,6	59,170,920	70,8	27,462,910	12,7	31,708,010	208,8
2017	4,087,409	125,7	135,535,826	129,1	61,611,477	124,3	73,924,349	133,1
2018	5,540,857	60,0	233,834,968	72,5	81,890,757	32,9	151,944,212	105,5
2019	5,677,716	13,2-	168,668,792	27,9-	131,211,047	60,2	37,457,745	75,3-
2020	4,149,015	26,9-	72,522,947	57,0-	38,109,764	71,0-	34,413,183	8,1-
2021	4,002,511	3,5-	90,638,951	25,0	69,054,900	81,2	21,586,105	37,3-
2022	2,971,815	25,8-	102,713,957	13,3	90,292,564	30,8	12,421,393	42,5-
معدل النمو السنوي المركب	37,8		33,8		14,6		-0,38	

Source: Prepared by the author based on:

- 1- Iraqi Oil Tankers Company, 2024, Financial Department, Profit and Loss Statements for the Years (2009-2022), Department Records.
- 2- Iraqi Oil Tankers Company, 2024, Commercial Department, Prepared Quantities Statements for the Years (2011-2022), Department Records.

- 3- The annual change rate was calculated by the researcher using the equation $(\text{Annual change rate} = ((\text{Final value} - \text{Initial value}) / \text{Initial value}) * 100)$.
- 4- The compound annual growth rate was calculated by the researcher using the equation $(\text{Compound annual growth rate} = ((\text{Final value} \div \text{Initial value}) ^ {1 \div (\text{Number of periods} - 1) - 1}) * 100)$.
- 5- The figures were converted from Iraqi dinars to dollars based on the Central Bank bulletins for the years.(2022 - 2009)
- 6- (-) Data unavailability.

كما يعتقد الباحث بضرورة دخول شركة ناقلات النفط العراقية في عقود مع شركات عالمية متخصصة في النقل البحري ليساعدها على تطوير وتوسيع اسطولها النفطي وتوسيع نشاطها ليشمل نقل النفط الخام العراقي، لتتمكن من تعزيز مكانتها الاقتصادية في سوق النقل البحري الدولي، كما أنها ستساهم في إدارة الأنشطة المهمة في الشركة وتعمل على تدريب وتخريج عدد كبير من الموظفين البحرينيين القادرين على قيادة الناقلات مستقبلاً كذلك ستساهم في سد النقص الحاصل في التخصصات البحرية التي تعاني منها الشركة منذ عقود طويلة بسبب الحروب والظروف التي مر بها العراق، إذ أنها لا زالت تعتمد على استئجار الناقلات النفطية لتلبية متطلبات نشاط النقل البحري والخزن والمناولة المعلن من قبل شركة تسويق النفط(سومو)، فعلى سبيل المثال يمكن ملاحظة عدد الناقلات المستأجرة وحجم الكميات المنقولة بواسطتها وفترة استئجارها مقارنة بالناقلات المملوكة لصالح شركة ناقلات النفط العراقية بحسب الأشهر خلال عام 2022 من خلال الجدول(4).

إذ بلغ اجمالي النشاط السنوي لشركة ناقلات النفط العراقية في نقل منتوجي زيت الوقود والنفثا بحدود (2,971,816) طن، كما بلغ عدد الرحلات لناقلات الشركة

الافاق المستقبلية لتطوير الاسطول الحالي لشركة ناقلات النفط العراقية

والناقلات المستأجرة (219) رحلة خلال العام المذكور، وكانت حصة الناقلات المملوكة للشركة (1,758,186) طن ونسبة (59,2%) من اجمالي النشاط، إذ حققت (170) رحلة بنسبة (77,6%) من اجمالي عدد الرحلات السنوية، في حين قامت باستئجار عدد من الناقلات بصيغة عقود التأجير الزمني للناقلات (TIME CHARTER CONTRACTS) وبلغت الكميات المنقولة بواسطة هذه الناقلات بحدود (1,213,630) طن ونسبة (40,8%) من اجمالي النشاط محققة بذلك (49) رحلة ونسبة (22,3%) من اجمالي عدد الرحلات السنوية.

ويلاحظ أيضاً بأنه على الرغم من ان عدد الرحلات المتحققة لناقلات الشركة يفوق عدد الرحلات المتحققة للناقلات المستأجرة بواقع (121) رحلة، الا أن الكميات المنقولة بواسطتها تزيد على النصف قليلاً مقارنة بالكميات المنقولة بواسطة الناقلات المستأجرة وذلك بسبب صغر حجم الناقلات المملوكة للشركة إذ لا تتجاوز طاقتها الحملية القصوى (53) ألف طن ساكن، في حين تتراوح حمولة كل ناقلة من الناقلات المستأجرة ما بين (40-45) ألف طن ساكن، مما يضيع ذلك الفرصة على الشركة الاستفادة من أجور النقل لهذه الكميات فضلاً عن تحملها تكاليف استئجار هذه الناقلات والتي بلغت (40,291,828) مليون دولار عند عام 2022، (Iraqi Oil Tankers Company, 2024) أي ما يعادل سعر شراء ناقلة منتجات نفطية بحمولة (40-45) ألف طن ساكن.

الجدول (4)

الكميات المنقولة بواسطة الناقلات المملوكة لشركة ناقلات النفط العراقية والناقلات
المستأجرة وعدد الرحلات المتحققه لكل منها خلال عام 2022

الشهر	اسم الناقله	عدد الرحلات	الكميات المنقولة بالطن				اجمالي الكميات بالطن
كانون الثاني	Golden Egle II	3	21401,052	28218,005	28189,0 91		77808,148
	Golf Aetos	2	27783,390	28492,499			56275,889
	ناقلات الشركة	10					101423,454
شباط	Golden Egle II	2	28438,703	28539,071			56977,774
	Golf Aetos	4	23260,213	19779,437	28372,3 28	7769,21 0	79181,188
	ناقلات الشركة	10					101966,750
اذار	ناقلات الشركة	10					166040,385
	ناقلات الشركة	19					192467,160
	ناقلات الشركة	20					203979,912
حزيران	FATH	3	30063,854	30222,659	29826,9 04		90112,993
	ناقلات الشركة	16					168127,236
تموز	FATH	3	21198,588	30295,153	21105,1 50		72598,891
	ناقلات الشركة	18					191490,478
اب	FATH	4	21381,025	21477,977	21616,2 45		85540,183
	ناقلات الشركة	17					178024,885
أيلول	EVANCA	3	18828,874	4872,458	22854,7 80		46556,112
	FATH	4	29898,000	21590,080	8649,35	30943,8	91081,331

الافاق المستقبلية لتطوير الاسطول الحالي لشركة ناقلات النفط العراقية

	93	8					
116852,899					11	ناقلات الشركة	
47867,007			23827,190	24039,812	2	EVANCA	تشريع الأول
102068,243	26102,9 14	25504,9 14	25373,415	25087,001	4	FATH	
23323,832				23323,832	1	BLUE MARLIN	
157739,045					15	ناقلات الشركة	
85586,547		29504,9 14	30576,390	25505,244	3	FATH	تشريع الثاني
72279,079		23989,3 45	21153,671	27136,063	3	BLUE MARLIN	
71314,367		26316,8 18	24989,885	20007,664	3	BOSL	
84442,690					9	ناقلات الشركة	
51287,253			25642,523	25045,589	2	FATH	كانون الأول
50025,357			24979,768	25045,589	2	BLUE MARLIN	
53745,348			26739,239	27006,109	2	BOSL	
95631,489					9	ناقلات الشركة	
1,758,186					170	النشاط السنوي لناقلات الشركة	
1,213,630					49	النشاط السنوي للناقلات المستاجرة	
2,971,816					219	اجمالي النشاط السنوي	
%59,2	نسبة نشاط ناقلات الشركة من الإجمالي						
40,8	نسبة نشاط الناقلات المستاجرة من الإجمالي						

Source: Prepared by the author based on :

1-Iraqi Oil Tankers Company, 2023, Commercial Section, Ports Division, Division Records.

وعلى الرغم من قيام الشركة ببناء الناقلتين (سومر وأكد) بهدف تلبية نشاطها والاستغناء عن عمليات الاستئجار وزيادة إيراداتها المالية وإرباحها الصافية، إلا أنه في حال استعادت الشركة نشاط النقل البحري لكميات زيت الوقود والنفثا كافة فان اسطولها الحالي لا يستطيع تلبية النشاط بالكامل ومن ثم العودة إلى عمليات الاستئجار فضلاً عن كبر عمر ناقلاتها الأربع الصغيرة، خصوصاً الناقلتين (دجلة والفرات) إذ يبلغ العمر التشغيلي حالياً (17) سنة لكل منها.

واستناداً إلى متطلبات المنظمة البحرية الدولية (IMO)، إذ أنه بعد ان يتجاوز العمر التشغيلي لأي ناقلة (15) سنة تصبح الصيانة الدورية لها كل (2,5) سنة بدلاً من (5) سنوات، فعلى سبيل المثال بلغت قيمة الصيانة الدورية للناقلة (الفرات) بحدود (1,600) دولار في بداية عام 2024، وان قيمتها السوقية حالياً تتراوح ما بين (3-3,5) مليون دولار، وأنها ستستحق الصيانة الدورية اللاحقة عند منتصف عام 2026 ويتوقع ان يكون مبلغ صيانتها أكثر من مليوني دولار نتيجة لتآكل بدننها وانخفاض سمكه، ومن ثم سيكون سعر صيانتها مقارباً لسعرها السوقى مما يعني عدم تحقق الجدوى الاقتصادية من تشغيلها (Jakhyour,2024, Personal interview)، وهذا الامر ينطبق ايضاً على الناقلة دجلة، كما ان الناقلتين بغداد وشط العرب بعد أيضاً دخلت في عمر الـ(15) سنة مما سيزيد من تكاليف صيانتها الدورية في السنوات اللاحقة، لذلك يتطلب الامر في التفكير في تحديث وتوسيع اسطول شركة ناقلات النفط العراقية من خلال بناء ناقلات جديدة.

المبحث الثالث

دراسة الجدوى الاقتصادية لبناء ناقلة منتجات نفطية

على الرغم من أن شركة ناقلات النفط العراقية تملك (4) ناقلات منتجات نفطية وناقلتين جديديتين قيد الاستلام ، إذ ستصبح الطاقة الاستيعابية لأسطولها (117,020) طن ساكن، منها (64) ألف طن حمولة الناقلتين الجديديتين (سومر وأكد) في حين اجمالي حمولة الناقلات الأربع (دجلة والفرات وشط العرب وبغداد) يبلغ (53,020) طن ساكن، وأن الناقلتين دجلة والفرات قد بلغ عمرها التشغيلي (17) سنة، أما الناقلتين بغداد وشط العرب قد بلغ عمرها التشغيلي (15) سنة مما يعني كبر سن هذه الناقلات ومن ثم زيادة موعد صيانتها كل (2,5) سنة بدلاً من (5) سنوات للناقلات التي تقل اعمارها عن (15) سنة، استناداً إلى متطلبات المنظمة البحرية الدولية (IMO) وهذا بدوره سينعكس على زيادة مصاريفها، فضلاً عن ان كبر عمرها التشغيلي سينعكس على أدائها التشغيلي، لذا لابد من العمل على زيادة شبابية الاسطول الحالي وذلك من خلال ادخال ناقلتين منتجات نفطية جديدة إضافة إلى الناقلتين (سومر وأكد) والتخلص التدريجي من الناقلات القديمة وبيعها في السوق البحري الدولي.

ومن أجل توسيع وتحديث اسطول شركة ناقلات النفط العراقية ، لابد من بيان الجدوى الاقتصادية لامتلاك الناقلات النفطية، إذ يعد علم دراسات جدوى المشاريع الاقتصادية من الضروريات اللازمة قبل الشروع بأي مشروع اقتصادي، ويقصد بجدوى المشاريع الفائدة أو العائد المتوقع حدوثه من المشروع وقد يكون هذا العائد مادياً أي ربحاً سيعود على صاحب المشروع وقد يكون اجتماعياً وهو الفائدة التي ستعود على المجتمع جراء القيام بالمشروع.

ويمكن بيان الجدوى الاقتصادية لبناء ناقلة منتجات نفطية لصالح شركة ناقلات النفط العراقية ضمن نشاطها الحالي في نقل منتج زيت الوقود من ميناء خور

الزبير إلى الخزانات العائمة في منطقة المخطاف الخارجي (منطقة انتظار السفن في المياه الإقليمية العراقية) كالآتي:

أولاً: فكرة المشروع: بناء ناقلة منتجات نفطية نوع (MR) ذات حمولة (45) ألف طن.
ثانياً: مدة تنفيذ المشروع: (1,5 - 2) سنة.

ثالثاً: وصف المشروع:

1- نقل زيت الوقود من مينائي أم قصر وخور الزبير إلى الخزان العائم في منطقة المخطاف.

2- لم يتم احتساب نسبة قيمة الخردة لعدم معرفتها في نهاية عمر المشروع ومن ثم تم اعتبارها مساوية لنسبة المخاطرة.

رابعاً: أهداف المشروع:

- 1- تحديث وتوسيع اسطول ناقلات المنتجات النفطية العراقية الحالي.
- 2- تمكين شركة ناقلات النفط العراقية من المنافسة والنفوذ إلى أسواق النقل العالمية من خلال زيادة عدد ناقلاتها الحالية المملوكة الحديثة.
- 3- توفير فرص عمل جديدة لخريجي اكااديمية الخليج العربي في العراق.
- 4- تحقيق إيرادات مالية تسهم في توفير الفائض لتوسيع الاسطول البحري النفطي العراقي.

- 5- الإسهام في تطوير الشركة من الناحية التجارية والفنية والمالية والقانونية.
- 6- تحقيق سمعة جيدة في سوق النقل الدولية من خلال تلبية الطلب المتنامي على ناقلات المنتجات النفطية فضلاً عن إعادة دور العراق كأحد الدول المهمة في قطاع نقل النفط والمنتجات النفطية.

خامساً: موقع المشروع: محافظة البصرة (شركة ناقلات النفط العراقية):

تُعد محافظة البصرة المنفذ البحري الوحيد في العراق، إذ تمتلك واجهة بحرية مطلة على ساحل الخليج العربي عند قضاء الفاو بطول يبلغ 58 كم ، كما أن نسبة (95-99%) المنتجات النفطية يتم تصديرها عبر مينائي خور الزبير وأم قصر

الافاق المستقبلية لتطوير الاسطول الحالي لشركة ناقلات النفط العراقية

الجنوبي، ومن ثم يعد ذلك ميزة تنافسية للعراق تساعد على تملكه اسطولاً متنوعاً من الناقلات.

سادساً: رأس مال المشروع:

1- كلفة بناء ناقلة منتجات نفطية في احواض البناء اليابانية والكورية يبلغ

(ATHENIAN SHIPBROKERS 49.000.000) دولار

(S.A,2024,11)

2- مصاريف التأسيس (100,000) دولار وتشمل (مصاريف سفر لجان

المتابعة الى حوض البناء ومصاريف تسجيل الناقلات)

(Jakhyour,2024, Personal interview).

3- اجمالي الكلفة الاستثمارية للمشروع (49,100,000) دولار.

4- نسبة اندثار الناقلات (7%) سنوياً (Financial Supervision)

(Bureau,2012,320).

سابعاً: مدخلات ومخرجات المشروع:

1- مدخلات المشروع : وتتضمن الاتي:

أ- عدد طاقم الناقلات يبلغ (19) شخص، وكما مبين تفصيلها في الجدول(5).

ب- الطاقة التصميمية للناقلات تبلغ (45) ألف طن ساكن.

الجدول (5)

رواتب طاقم الناقله

الوظيفة	العدد	الراتب (دولار/شهر)	اجمالي الراتب (دولار/سنة)
ربان	1	13500	162000
رئيس ضباط بحريين	1	10250	123000
رئيس مهندسين بحريين	1	13000	156000
مهندس بحري اول	1	10250	123000
مهندس كهربائي	1	5500	6600
رقيب سطحة	1	2750	33000
مسؤول مضخات	1	2250	27000
ضابط بحري ثاني	1	5000	60000
ضابط بحري ثالث	1	4500	54000
ضابط بحري رابع	1	4500	54000
بحار	3	1750	63000
زيات	3	1750	63000
ميكانيكي	1	2000	24000
طباخ	1	2000	24000
عامل تنظيف	1	1250	15000
المجموع	19	87250	1,047,000

Source: Iraqi Oil Tanker Company, 2024, Salaries of the crew of the tanker Sumer, Navigators Section, Section Records.

2- مخرجات المشروع : وتتضمن الآتي:

- أ- معدل تحميل الناقله (40) ألف طن.
- ب- خط السير (مينائي خور الزبير وأم قصر إلى الخزان العائم في منطقة المخطاف).

ت- أجرة النقل (23) دولار لكل طن (Iraqi Oil Tankers Company, 2023).

الافاق المستقبلية لتطوير الاسطول الحالي لشركة ناقلات النفط العراقية

ث- مدة الرحلة : 10 أيام (3 أيام تحميل على الرصيف، (8 ساعات فترة الإبحار ذهاباً وباقي اليوم انتظار، و(8 ساعات فترة الإبحار اياباً وباقي اليوم انتظار، يومان تفريغ، (3 أيام انتظار)(Tahir,2024, (Personal interview).

ج- عدد رحلات الناقلات السنوية: 36 رحلة
ثامناً: تكاليف تشغيل المشروع: وتشمل تكاليف التشغيل الثابتة وتكاليف التشغيل المتغيرة كما في ادناه:

1- التكاليف الثابتة: وتشمل التكاليف التي يتم دفعها وإنفاقها بغض النظر عن وجود إنتاج من عدمه كما أن مدفوعاتها وقيمتها لا ترتبط بأية أحجام أو تغيرات في أحجام المخرجات، وتتضمن تكاليف الصيانة والفاحص والتسفين ومصاريف التأمين على الناقلات وتكاليف قطع الغيار والاتصالات فضلاً عن رواتب طاقم الناقلات، والجدول(6) يوضح قيمة هذه التكاليف.

الجدول(6)
تكاليف التشغيل الثابتة للمشروع

التفاصيل	الكلفة دولار/يوم	الكلفة دولار/سنة
مواد كيمياوية	125	45,000
تجهيزات ومخازن	410	147,600
تصليح وصيانة وفاحص وحوض جاف	1300	468,000
مصاريف التأمين للبدن والمحركات ونادى الحماية	500	180,000
قطع غيار	300	108,000
اتصالات	115	41,400
رواتب الطاقم		1,047,000
قيمة الاندثار = (49,000,000 * 7%)		3,430,000
المجموع		5,467,000

Source: Prepared by the author based on:

1-Iraqi Oil Tankers Company, 2024, Technical Section, Section Records.

2 -Iraqi Oil Tankers Company, 2024, Commercial Section, Section Records

التكاليف المتغيرة: وهي التكاليف التي تتغير قيمتها تبعاً لتغير حجم المخرجات أو المدخلات مثل صرفيات الوقود والزيوت والماء المستخدم للناقلة و ارزاق الطاقم فضلاً عن رسوم وعوائد واجور الموانئ والجدول (7) يوضح قيم هذه التكاليف.

الجدول (7)

التكاليف المتغيرة

ت	التفاصيل	الكلفة دولار/يوم	الكلفة دولار/سنة
1	معدل الوقود المستهلك (20 طن/يوم * 598 دولار) بنكر * (VLSFO) خلال فترة تشغيل الناقلة (336 يوم)	11,960	4,018,560
2	الوقود المستهلك (2 طن/يوم * 598 دولار) بنكر (VLSFO) خلال فترة التوقف 24 يوم (صيانة وفحوصات)	1,196	28,704
3	الماء (12 طن/يوم * 15 دولار * 360)	180	64,800
4	ارزاق	250	90,000
5	الزيوت	25	9,000
6	رسوم الوكالات البحرية وعوائد وأجور الموانئ لكل طن منقول (8 دولار * 1,920,000 طن)		15,360,000
	المجموع		19,571,064

Source: Prepared by the author based on:

- 1- CLARKSON'S RESEARCH, 2023, Shipping Review & Outlook, Annual Report, September 2023.
- 2- Iraqi Oil Tankers Company, 2024, Technical Section, Section Records.
- 3- (*) Abbreviation for the term (Very Low Sulfur Fuel Oil) which means fuel oil with a very low Sulphur content in compliance with the requirements of the International Maritime Organization (IMO).

تاسعاً: إيرادات المشروع:

طاقة التحميل: (40 ألف طن)

عدد الرحلات: 36 رحلة سنوياً

الإيراد السنوي = الكمية المنقولة سنوياً * اجرة نقل الطن الواحد

الكمية المنقولة سنوياً = عدد الرحلات السنوية * حمولة الرحلة الواحدة

$$= 36 * 40,000 = 1,440,000 \text{ طن / سنة}$$

$$\text{الإيراد السنوي} = 1,440,000 * 23 = 33,120,000 \text{ دولار.}$$

اجمالي التكاليف الكلية السنوية = اجمالي التكاليف الثابتة السنوية + اجمالي التكاليف المتغيرة السنوية =

$$19571064 + 5467000 = 25,038,064 \text{ دولار سنوياً.}$$

الربح السنوي الصافي (بعد الاندثار) = الإيراد الكلي السنوي - اجمالي التكاليف الكلية السنوية

$$= 33,120,000 - 25,038,064 = 8,081,936 \text{ دولار سنوياً.}$$

الربح السنوي الإجمالي (قبل الاندثار) =

$$21,608,064 - 33,120,000 = 11,511,000 \text{ دولار سنوياً.}$$

عاشراً: معايير التقييم الاقتصادي للمشروع:

1- معايير الربحية التجارية غير المخصصة:

وهي المعايير التي تتجاهل القيمة الزمنية للنقود، إذ تتعامل مع التدفقات النقدية الداخلة والخارجة كما هي من دون اللجوء إلى خصمها، وتشمل هذه المعايير الآتية:

أ- المعدل المتوسط للعائد على الاستثمار (المعيار المحاسبي):

وهو طريقة تعتمد على النتائج المحاسبية للمشروع، ويتم حسابه من خلال

نسبة متوسط العائد السنوي إلى متوسط التكاليف الاستثمارية (بعد خصم الإهلاك

والضريبة)، وهناك طرق عدة لحساب المعدل المتوسط للعائد، وبعد حسابه يتم مقارنته

بحيث يكون المشروع افضل كلما زاد عائده عن سعر الفائدة السائد في السوق، ولإيجاد المعدل المتوسط للعائد يمكن استخدام الطرق الآتية (Qandouz,2022,11) :

الطريقة الأولى: إذ يتم حساب المعدل المتوسط للعائد من دون اعتبار للضريبة والإهلاك وقيمة الخردة للمشروع وعلى النحو الآتي:

متوسط العائد على الاستثمار

$$\text{المعدل المتوسط للعائد} = 100 \times \frac{\text{إجمالي تكلفة الاستثمار}}{11511000}$$

إجمالي تكلفة الاستثمار

$$11511000$$

$$\text{المعدل المتوسط للعائد} = 100 \times \frac{49100000}{11511000}$$

$$49100000$$

المعدل المتوسط للعائد (قبل الاندثار والضريبة وقيمة الخردة) = 23,44%.

الطريقة الثانية: تأخذ هذه الطريقة في الحسبان الإهلاك والضريبة وقيمة الخردة (إن وجدت) ويتم المعدل المتوسط للعائد وفق الطريقة الآتية:

متوسط العائد السنوي الصافي

$$\text{المعدل المتوسط للعائد} = 100 \times \frac{\text{متوسط إجمالي تكلفة الاستثمار}}{8081936}$$

متوسط إجمالي تكلفة الاستثمار

ونظراً لعد معرفة قيمة الخردة للمشروع في نهاية عمره (ناقلة المنتجات النفطية) كذلك عدم وجود ضرائب لان شركة ناقلات النفط العراقية شركة عامة مملوكة للدولة فيصبح إيجاد المعدل المتوسط للعائد كالاتي:

$$8081936$$

$$8081936$$

$$\text{المعدل المتوسط للعائد} = \frac{24550000}{8081936} = 30,38\%$$

$$24550000$$

$$2 / 49100000$$

المعدل المتوسط للعائد = 32,92%.

الافاق المستقبلية لتطوير الاسطول الحالي لشركة ناقلات النفط العراقية

وبما ان نسبة المعدل المتوسط للعائد على الاستثمار أكبر من معدل الفائدة على الإقراض السائد في السوق لمدة سنة الذي يبلغ (11,42%) (Central Bank of Iraq, 2023)، فإن المشروع مربح ومقبول اقتصادياً.

ب- معيار فترة الاسترداد:

يعبر هذا المعيار الى المدة اللازمة لاستعادة الاستثمار المبدئي في مشروع معين عن طريق التدفقات النقدية الصافية التي يحققها المشروع خلال مدة حياته الانتاجية، فكلما كانت فترة استرداد رأس المال قصيرة كلما كان ذلك في صالح المشروع الاقتصادي من حيث القبول ، فأفضل المشاريع هو الذي يستعيد المبلغ المستثمر بأقل مدة زمنية ممكنة، ويمكن الحصول على هذا المعيار من خلال الصيغة الآتية (Youssef,2018,129):

$$\text{فترة الاسترداد} = \frac{\text{الاستثمار المبدئي}}{\text{التدفق النقدي الصافي}} = \frac{49100000}{8081936} = 6,08 \text{ سنة}$$

أي يمكن لشركة ناقلات النفط العراقية استرجاع الكلفة الاستثمارية لمشروع بناء ناقلة المنتجات النفطية بحدود (ست سنوات وثمانية ايام)، أي أن فترة استرداد رأس المال المستثمر تساوي نسبة (40,5%) من العمر الافتراضي للمشروع.

ت- معيار نقطة التعادل:

يقصد بنقطة التعادل هي تلك النقطة التي يتحقق عندها التساوي بين الإيرادات الكلية والتكاليف الكلية، أي النقطة التي لا تكون فيها أي أرباح أو خسائر، أو هي النقطة التي يحقق بعدها المشروع أرباحه، ولإيجاد نقطة التعادل بالوحدات الكمية يتم استخدام المعادلة الآتية (Al-Quraishi,2009,178):

اجمالي التكاليف الثابتة السنوية

نقطة التعادل =

سعر البيع للوحدة من الإنتاج - التكاليف المتغيرة للوحدة من الإنتاج

التكاليف المتغيرة 19571064

التكاليف المتغيرة للوحدة من الإنتاج = 13,59 =

عدد الوحدات المنتجة 1440000

5467000 5467000

نقطة التعادل = 23 - 13,59 = 9,41 = 580,977.6 وحدة

580,977.6

أما نقطة التعادل كنسبة من الطاقة الإنتاجية للمشروع فتساوي = 35,40 %.

1440000

أي أن الناقل إذا عملت بنسبة (40,35%) من طاقتها الإنتاجية فهي لا تحقق ربحاً أو خسارة، ومن ثم يجب ان يكون أدائها الإنتاجي بنسبة تفوق النسبة المذكورة لتحقيق الأرباح، وهذا يعني أن المشروع يبدأ بتحقيق الأرباح بفترة جيدة ومقبولة اقتصادياً.

ثانياً: مؤشرات الربحية الاقتصادية المخصوصة:

1- معيار صافي القيمة الحالية:

هو المعيار الذي تستخدم قيمته النهائية المحسوبة في تقييم المشروعات وإصدار القرار النهائي بقبول المشروع من عدمه، وهو يمثل القيمة المكافئة في الزمن (الحاضر) لمجموعة مبالغ مالية تدفع في ازمة مختلفة، وهو يمثل الأرباح الاقتصادية وليست الأرباح المحاسبية ، إذ أن الأرباح الاقتصادية يتم حسابها بناءً على القوة الشرائية الحقيقية للنقود (Al-Ashwa,2016,63).

الافاق المستقبلية لتطوير الاسطول الحالي لشركة ناقلات النفط العراقية

وتمثل صافي القيمة الحالية الفرق بين القيمة الحالية للتدفقات النقدية الداخلة (المتحصلات) والتدفقات النقدية الخارجة (المدفوعات)، كما تقوم طريقة القيمة الحالية على إيجاد القيمة الحالية للتدفقات النقدية الداخلة والخارجة للمشروع الاستثماري، وفق توقيت حدوثها وعلى أساس معدل الخصم يتمثل في معدل العائد المطلوب على الاستثمار، وتعد طريقة صافي القيمة الحالية للتدفقات النقدية المتوقعة المدخل النموذجي في تقييم المشروعات الاستثمارية ومعياراً للرفض أول القبول ، وهو قبول المشروعات الاستثمارية التي تكون صافي قيمتها الحالية موجبة، ورفض المشروعات التي تكون صافي قيمتها الحالية سالبة، ويمكن إيجاد هذا المعيار وفقاً للصيغة الآتية (Youssef,2018,129)

القيمة الحالية الصافية = القيمة الحالية الاجمالية لصافي التدفقات النقدية - الاستثمار

$$\text{القيمة الحالية الاجمالية} = \text{ت ن} \times (1 + \text{ف})^{\text{ن}}$$

إذ ان :

ت ن = التدفق النقدي ، ف = معدل الخصم ، ن = عدد الفترات

$$\text{وأن معامل الخصم} = \frac{1}{(1 + \text{ف})^{\text{ن}}}$$

إذ ان (س) = سعر الخصم المقدر مع سعر الفائدة السائد في السوق.

وبما ان معدل سعر الفائدة على الإقراض السائد في السوق يبلغ (11,42%) (البنك المركزي العراقي ، 2023)، نفترض أن سعر الفائدة (12%)، والعمر الافتراضي للمشروع هو (15)، فإنه يمكن إيجاد معامل الخصم ، ومن ثم إيجاد صافي القيمة الحالية بحسب طريقة الجداول كما في الجدول (8):

$$\text{معدل الخصم للسنة الاولى} = \frac{1}{(0,12 + 1)^1} = 0,893 \text{ ، وهكذا بقية السنوات من عمر المشروع.}$$

الجدول (8)

خصم التكاليف والعوائد عند سعر الخصم (12%)

عمر المشروع / سنة	التكاليف الاستثمارية \$	اجمالي التكاليف	معدل الخصم	القيمة الحالية للتكاليف	اجمالي عوائد المشروع	القيمة الحالية للعوائد
1	49100000	25038064	0,893	22358991	33120000	29576160
2		25038064	0,797	19955337	33120000	26396640
3		25038064	0,712	17827102	33120000	23581440
4		25038064	0,635	15899171	33120000	21031200
5		25038064	0,568	14221620	33120000	18812160
6		25038064	0,507	12694298	33120000	16791840
7		25038064	0,452	11317205	33120000	14970240
8		25038064	0,404	10115378	33120000	13380480
9		25038064	0,381	9539502	33120000	12618720
10		25038064	0,322	8062257	33120000	10664640
11		25038064	0,287	7185924	33120000	9505440
12		25038064	0,257	6434782	33120000	8511840
13		25038064	0,229	5733717	33120000	7584480
14		25038064	0,205	5132803	33120000	6789600
15		25038064	0,183	4581966	33120000	6060960
الإجمالي				171060053		226275480
القيمة الحالية لصافي التدفقات النقدية						55215427

Source: Calculated by the author .

صافي القيمة الحالية الاجمالية للتدفقات النقدية = $55215427 = 171060053 - 226275480$

صافي القيمة الحالية = $6115427 = 49100000 - 55215427$

المشروع مجدي اقتصادياً لأن صافي القيمة الحالية قيمة موجبة، مما يدل على كبر صافي القيمة مع تغير قيمة النقود مع الزمن، كما يعني ايضاً أن معدل العائد الذي سيتولد من المشروع اكبر من معدل العائد المطلوب.

القيمة الحالية للعوائد 226275480

أو صافي القيمة الحالية = $\frac{226275480}{1,32} = 171060053$

القيمة الحالية للتكاليف 171060053

المشروع ذو جدوى اقتصادية لأن صافي القيمة الحالية أكبر من واحد.

2- معيار مؤشر الربحية:

نظراً لأن صافي القيمة الحالية يعطي قيمة عددية في شكل وحدات نقدية بالدولارات أو العملات الاخرة فإنه يعد محدوداً، ذلك لأنه لا يعطي فكرة عن عائد الوحدة النقدية المستثمرة في المشروع، ولتجاوز هذا الإشكال يتم إيجاد دليل الربحية وكما يظهر من اسمه مؤشر أو دليل، أي لا يحوي أي وحدة نقدية بل في شكل نسبة تعطي فكرة عن القوة الايرادية أو الإيراد من كل وحدة نقدية مستثمرة هو المعيار الذي يقيس قدرة المشروع الاستثماري على تحقيق الربح ويحتوي هذا المعيار على ثلاثة احتمالات، الأول: إذا كان الناتج أكبر من واحد ففي هذه الحالة يعد المشروع مربح اقتصادياً وله جدوى اقتصادية، أما الاحتمالين الثاني والثالث: إذا كان الناتج أكبر أو مساوياً للواحد فإن المشروع في هذه الحالة يكون غير مربح وليس له جدوى اقتصادية، ويمكن ايجاده من خلال الصيغة الآتية (Qandouz,2022,21):

مجموع القيم الحالية لصافي التدفقات النقدية السنوية 55215427

مؤشر الربحية = $\frac{55215427}{49100000} = 1,12$

إجمالي تكلفة الاستثمار 49100000

بما أن المؤشر أكبر من واحد فإن المشروع مقبول اقتصادياً.

3- معيار معدل العائد الداخلي:

يعد هذا المعيار من أدق معايير التقييم الاقتصادي للمشروعات الاستثمارية، وهو المعدل الذي تتساوى عنده مجموع القيم الحالية للتدفقات النقدية الداخلة مع مجموع التدفقات النقدية الخارجة ، بمعنى آخر هو معدل الخصم الذي تكون عنده صافي القيمة الحالية للمشروع مساوية للصفر، ويظهر من الوصف أن إيجاد معدل العائد الداخلي هو البحث عن معدل الخصم الذي يحقق الشرط المذكور (Qandouz,2022,25).

ويتم استخدام معدل العائد الداخلي في تقييم المشروعات الاستثمارية من خلال مقارنته مع معدل العائد الذي يستهدفه المستثمر والممثل لتكلفة الاستثمار المتمثل بسعر الفائدة السائد في السوق، فإذا كان معدل العائد الداخلي أكبر معدل العائد المطلوب (تكلفة الأموال) يكون المشروع الاستثماري مقبول اقتصادياً، أما إذا كان معدل العائد الداخلي أصغر من معدل العائد المطلوب (تكلفة الأموال) يرفض المشروع الاستثماري، وفي حال كان معدل العائد الداخلي مساوياً لمعدل العائد المطلوب (تكلفة الأموال) فيرجح القرار إلى الإدارة العليا وعادة يفضل رفض المشروع الاستثماري، ويمكن الحصول على معدل العائد الداخلي من خلال الصيغة الآتية (Youssef,2018,137)، ولإيجاد معدل العائد الداخلي يتطلب استخدام طريقة التجربة والخطأ إذ يتم افتراض معدلات خصم وحساب صافي القيمة الحالية وتكرار العملية إلى غاية الوصول إلى معدل الخصم الذي يجعل صافي القيمة الحالية مساوياً للصفر:

$$(ف2 - ف1) (ق ف1)$$

$$\text{معدل العائد الداخلي} = ف1 + \text{_____}$$

$$ق ف1 - ق ف2$$

أذ أن:

ف1 = سعر الخصم الأدنى.

ف2 = سعر الخصم الأعلى.

الافاق المستقبلية لتطوير الاسطول الحالي لشركة ناقلات النفط العراقية

ق ف1= القيمة الحالية الصافية عند سعر الخصم الأدنى.

ق ف2= القيمة الحالية الصافية عند سعر الخصم الأعلى

ولغرض إيجاد معدل العائد الداخلي لابد من إيجاد القيمة الحالية للدولار عند معدلات خصم مفترضة ومنها نجد معدل الخصم الذي يجعل القيمة المخصومة مساوية للاستثمار المبدئي كما يوضح ذلك الجدولين (9) و(10).

الجدول (9)

القيمة الحالية للدولار الواحد عند معدلات الخصم المفترضة

16%	15%	14%	13%	السنة
1	1	1	1	قبل التشغيل
0,862	0,870	0,877	0,885	1
0,743	0,756	0,769	0,783	2
0,641	0,657	0,675	0,693	3
0,552	0,572	0,592	0,613	4
0,476	0,497	0,519	0,543	5
0,411	0,432	0,456	0,480	6
0,354	0,376	0,400	0,425	7
0,305	0,327	0,351	0,376	8
0,263	0,284	0,308	0,333	9
0,227	0,247	0,270	0,295	10
0,195	0,215	0,237	0,261	11
0,168	0,187	0,208	0,231	12
0,145	0,163	0,182	0,204	13
0,125	0,141	0,160	0,181	14
0,108	0,123	0,140	0,160	15

Source: Calculated by the author .

الجدول (10)

القيمة الحالية لصافي التدفقات النقدية عند معدلات الخصم المفترضة

السنة	صافي التدفق النقدي	13%	14%	15%	16%
1	8081936	7152513	7087858	7031284	6966629
2	8081936	6328156	6215009	6109944	6004878
3	8081936	5600782	5455307	5309832	5180521
4	8081936	4954227	4784506	4622867	4461229
5	8081936	4388491	4194525	4016722	3847002
6	8081936	3879329	3685363	3491396	3321676
7	8081936	3434823	3232774	3038808	2861005
8	8081936	3038808	2836760	2642793	2464990
9	8081936	2691285	2489236	2295270	2125549
10	8081936	2384171	2182123	1996238	1834599
11	8081936	2109385	1915419	1737616	1575978
12	8081936	1866927	1681043	1511322	1357765
13	8081936	1648715	1470912	1317356	1171881
14	8081936	1462830	1293110	1139553	1010242
15	8081936	1293110	1131471	994078	872849
اجمالي صافي القيمة الحالية		52233552	49655416	47255079	45056793
الاستثمار المبدئي		49100000	49100000	49100000	49100000
صافي القيمة الحالية		3133552	555416	-1844921	-4043207

Source: Calculated by the author .

من الجدول (10) أعلاه يتضح أن معدل الخصم الأدنى الذي يبلغ (14%) ومعدل الخصم الأعلى الذي يبلغ (15%) تقترب عندها مجموع صافي القيمة الحالية للتدفقات النقدية خلال العمر الافتراضي للمشروع من قيمة الاستثمار المبدئي، أي تصبح قريبة من الصفر، ولإيجاد معدل العائد الداخلي نطبق المعادلة السابقة وكالاتي:

$$(555416) (0,01) \quad (555416) (14,0 - 0,15)$$

$$\text{معدل العائد الداخلي} = 0,14 + \frac{5554}{2400337} = 0,14 + 0,0023 = 0,1423$$

$$\text{معدل العائد الداخلي} = 0,14 + \frac{5554}{2400337} = 0,14 + 0,0023 = 0,1423$$

$$\text{معدل العائد الداخلي} = 0,14 + \frac{5554}{2400337} = 0,14 + 0,0023 = 0,1423$$

بما ان معدل العائد الداخلي أكبر من سعر الفائدة السائد في السوق فإن المشروع مقبول اقتصادياً.

الاستنتاجات:

- 1- حاجة شركة ناقلات النفط العراقية الى تحديث وتوسع اسطولها الحالي الذي يمارس نشاط نقل منتوجي زيت الوقود والنفثا من مينائي أم قصر وخور الزبير إلى الخزانات العائمة في المياه الإقليمية العراقية (منطقة المخطاف الخارجي) وذلك لتقادم ناقلاتها الأربع الصغيرة الحجم (دجلة والفرات وشط العرب وبغداد) فضلاً عن عدم قدرة اسطولها عن تلبية هذا النشاط بالكامل لقلة طاقته الاستيعابية.
- 2- تعتمد شركة ناقلات النفط العراقية على استئجار الناقلات لتلبية نشاطها الحالي، إذ تبلغ نسبة استخدام اسطولها في نقل المنتجات النفطية بحدود (59,2%) في حين تبلغ نسبة استخدام الناقلات المستأجرة بحدود (40,8%) من اجمالي نشاط الشركة خلال عام 2022، ومن ثم تبرز حاجة الشركة إلى بناء ناقلتين منتجات نفطية على الأقل لتغطية هذا النشاط والتخلص عن عمليات الاستئجار والتي تكلف الشركة ملايين الدولارات سنوياً.
- 3- تقادم الناقلات الأربع (دجلة والفرات وشط العرب وبغداد) المملوكة لشركة ناقلات النفط العراقية، إذ أن عمرها التشغيلي يفوق (15) سنة ومن ثم استناداً إلى متطلبات المنظمة البحرية الدولية سيكون لازماً على الشركة إجراء الصيانة الدورية لها كل (2,5) سنة بدلاً من (5) سنوات، ومن ثم سيكون سعر صيانتها مقارباً لسعرها السوقي مما يعني عدم تحقق الجدوى الاقتصادية من تشغيلها.
- 4- اثبتت دراسة الجدوى الاقتصادية تحققها وربحية مشروع بناء ناقلة منتجات نفطية ذو حمولة (45) ألف طن ساكن، إذ أن معدل العائد على الاستثمار يفوق تكلفة الفرصة البديل فضلاً عن ارتفاع معدل العائد الداخلي إذ يبلغ (14,23%)، كذلك أوضحت الدراسة أن مدة استرداد التكلفة الاستثمارية لبناء الناقلة خلال سيكون خلال فترة قصيرة وهي ست سنوات وثمانية ايام.

التوصيات:

- 1- دراسة حالة الناقلات الأربعة التي تمتلكها شركة ناقلات النفط العراقية لاقترب انتهاء العمر الافتراضي لها، وزيادة تكاليف الصيانة والتشغيل والفحوصات الدورية لإصدار الشهادات المطلوبة، من أجل تعويضها ببناء ناقلات جديدة.
- 2- على وزارة النفط بإعادة نشاط نقل زيت الوقود والنفثا بالكامل الى شركة ناقلات النفط العراقية وإلغاء عملية المناصفة في ممارسة هذا النشاط فيما بين شركتي ناقلات النفط العراقية والنقل البحري، إذ ان شركة النقل البحري هي شركة تابعة إلى وزارة النقل ومتخصصة في نقل التجارة السلعية غير النفطية، وذلك يؤثر كثيراً على النشاط الرئيسي لشركة ناقلات النفط العراقية، في ظل وجود منافس لها في نشاطها الحالي، فضلاً عن انخفاض إيراداتها.
- 3- التأكيد على أهمية الإسراع في تنفيذ بناء وتوسيع الاسطول البحري النفطي في العراق، لأن مسألة الوقت يمكن أن تكون حاسمة في تحقيق الجدوى الاقتصادية للمشاريع.

References:

- 1- Iraqi Oil Tankers Company, 1990, Company Fleet, Human Resources Department, Various Pages.
- 2- Iraqi Oil Tankers Company, 1998, Company Bylaws, Legal Section.
- 3- Tankers Magazine, 2007, Monthly Magazine Issued by Iraqi Oil Tankers Company/Relations and Media, First Issue for August 2007.
- 4- Iraqi Oil Tankers Company, 2024, Commercial Section, Section Records, Various Pages.
- 5- Iraqi Oil Tankers Company, 2011, Financial Section, Profit and Loss Statements for 2011.
- 6- Iraqi Oil Tankers Company, 2024, Company Manpower Data, Human Resources Department, Section Records.
- 7- Iraqi Oil Tankers Company, 2016, Oil Policy, Commercial Section, Studies Division, Various Pages.
- 8- Iraqi Oil Tankers Company, 2017, Joint Contract with Arab Maritime Petroleum Transport Company, Commercial Section, Market Prices and Chartering Division, Division Records.
- 9- Personal interview with Mr. (Assad Jasim) Director of the Financial Department at Iraqi Oil Tankers Company, at 9 o'clock in the morning on Thursday 5/27/2024.
- 10- Personal interview with Mr. (Mohammed Jabbar Majeed) Director of the Commercial Department at Iraqi Oil Tankers Company, at 10 o'clock in the morning on Thursday 5/27/2024.
- 11- Personal interview with Mr. (Kazem Faleh Jakhyour), Assistant Director General for Technical Affairs, at 10 o'clock in the morning on Saturday 6/1/2024.
- 12- Iraqi Oil Tankers Company, 2020, Meeting Minutes, Recommendations of the Federal Board of Financial Supervision, on 5/5/2020.
- 13- Iraqi Oil Tankers Company, 2024, Financial Section, Profit and Loss Statements for the Years (2009-2022), Division Records.
- 14- Iraqi Oil Tankers Company, 2024, Commercial Section, Data on Prepared Quantities for the Years (2011-2022), Division Records.

- 15- Iraqi Oil Tankers Company, 2024, Tanker charter costs for 2022, Financial Section, Section records.
- 16- ATHENIAN SHIPBROKERS S.A., 2024, Monthly Report. www.atheniansa.gr.
- 17- Financial Supervision Bureau, 2012, Unified Accounting System for Municipalities, First Edition / 2012.
- 18- Central Bank of Iraq, 2023, Interest Rate Table: <https://cbi.iq>.
- 19- Iraqi Oil Tankers Company, 2024, Crude Oil Freight Rates, Commercial Section, Section records.
- 20- Iraqi Oil Tankers Company, 2023, Marine Transport Contract concluded with the State Oil Marketing Organization (SOMO) No. (SH/MT/2023/CI). Financial Section, Section records.
- 21- Iraqi Oil Tankers Company, 2024, Technical Section, Tanker Operating Costs, Section records.
- 22- Iraqi Oil Tanker Company, 2024, Commercial Section, Operating Costs of the Tanker, Section Records.
- 23- Iraqi Oil Tanker Company, 2024, Salaries of the crew of the tanker Sumer, Navigators Section, Section Records.
- 24- CLARKSONS RESEARCH, 2023, Shipping Review & Outlook, Annual Report, September 2023.
- 25- Abdul Karim Qandouz, 2022, Financial Evaluation of Projects, Arab Monetary Fund, Economic Department, Abu Dhabi / United Arab Emirates.
- 26- Ali Youssef, Munther Marhej, 2018, Project Evaluation and Feasibility Study, Syrian Virtual University, Book published on the website: <http://pedia.svuonline.org>.
- 27- Al-Quraishi, Madhat (2009), Economic Feasibility Studies and Evaluation of Industrial Projects, Amman, Jordan, Wael Publishing and Distribution House, First Edition, 2009.
- 28- Zardaq, Ahmed Abdel Rahim, Muhammad Saeed Basyouni, 2011, Principles of Economic Feasibility Studies, Book published on the website: www.pdfactory.com .
- 29- Al-Ashwa, Zainab Saleh, 2016, Economic Feasibility Study and Project Evaluation, Egyptian Book House, Cairo, First Edition/2016.