منهج مقترح لتخفيض الخسارة المحاسبية لتقلبات الطلب على ناقلات البترول

دكتور/ ابراهيم طه عبد الوهاب سالم
كلية التجارة - جامعة المنصورة

طبيعة المشكلة موضوع البحث :

رغم أن الطلب على الناقلات وخدمة نقل البترول ومنتجاته مشتق من الطلب العالمى على البترول ورغم أن البترول كما هو معروف يخضع لسوق المشترين[1] بالاضافة الى عدم امكان المنتجين تقدير مبيعاتهم من البترول لصعوبة التنبؤ ،وبسبب الصراعات القائمة بين الدول المصدرة والدول المستهلكة على أسعاره، فقد استمرت الشركات العاملة فى نقل البترول وتسويقه فى بناء ناقلات جديدة ذات أحجام ضخمة بهدف تخفيض متوسط تكلفة النقل من ناحية وتلبية طلبات النقل وتحقيق أقصى عائد ممكن من ناحية ثانية . هذا فضلا عن أن التطورات التكنولوجية ، وكذلك سلوك منحنيات تكاليف النقل البحرى شجعا على التوسع المستمر فى أحجام الناقلات[2].

ونتيجة لتفاعل مجموعة من المتغيرات الدولية منها انخفاض الطلب على البترول العالمى بعد حرب أكتوبر ١٩٧٣ نتيجة رفع أسعاره ،ومحاولة الدول المستهلكة تخفيض استخدامها منه ،بالاضافة الى الاكتشافات البترولية فى دول بحر الشمال واعلانها تخفيض أسعاره فى عام ١٩٨٤ ومحاولة الدول المنتجة الاعضاء فى منظمة الأوبك المحافظة على الأسعار بتخفيض الانتاج ،كل هذه العوامل أدت الى تقلبات شديدة فى الطلب على ناقلات البترول الأمر الذى أدى انخفاضات حادة فى أجور الشحن ،ربما تسببت فى تعرض منشآت ناقلات

البترول الى خسائر لم يتم التنبؤ بها .

هدف وخطة البحث :

رغم كل تلك الظروف والأوضاع ،فانه من المنتظر أن يستمر البترول حتى نهاية هذا القرن - على الأقل - ممثلا للمصدر الأول للطاقة فى العالم ،ولن تتوقف عمليات انتاجه وتسويقه ،أيضا سيستمر الاحتياج الى الناقلات فى عمليات توزيعه ،الا أن تلك الحاجة قد لا تكون بذات القدرة الاستيعابية فى فترة الازدهار فى أواخر الستينات وأوائل السبعينات .

وفى ظل الظروف الراهنة التى تتميز بالتشابك والتعقيد والمخاطرة فى تنفيذ السياسات المالية والتمويلية لمنشآت ناقلات النفط رأى الباحث تناول الموضوع الخاص بناقلات البترول بالتركيز على مدى امكانية تخفيض الخسارة المحاسبية لناقلات البترول فى فترات تقلبات وانخفاض الطلب على خدمة النقل بالناقلات . وسيتم ذلك من خلال نقاط البحث التالية :

١ - طبيعة النشاط فى منشآت نقل البترول .
٢ - القياس المحاسبى لنتائج ناقلات البترول .
٣ - الآثار المحاسبية لتقلبات الطلب على ناقلات البترول .
٤ - اطار مقترح لتخفيض الخسارة المحاسبية لتقلب الطلب على الناقلات .

المبحث الأول
طبيعة النشاط فى منشآت ناقلات البترول

يتلخص نشاط شركات ناقلات البترول فى القيام بجميع نشاطات النقل البحرى للمواد الهيدروكربونية ،زيت البترول الخام ، المنتجات البترولية ، الغاز المسيل ،والبتروكيمايات بالاضافية الى جميع النشاطات التى تقوم على أساس التأخير.

وناقلات البترول هى واحدة من أهم العناصر المكونة لنظام التوزيع المادى للبترول الأمر الذى دعا الكثير من الدول العربية والأجنبية المصدرة للبترول الى تكوين شركات تمتلك أسطول من الناقلات لتحقيق المزيد من السيطرة على حلقات الصناعة البترولية انتاجا وتوزيعا.

وكأى نظام فرعى للتوزيع تنبثق أهداف شركات ناقلات البترول من الأهداف العامة لنظام التوزيع المادى للبترول وهذه الأهداف هى : (٣)

١ ـ تلبية احتياجات العملاء من البترول الخام أو المنتجات بالكميات المناسبة وفى الوقت المناسب .

٢ ـ تخفيض تكاليف التوزيع المادى الى أدنى حد ممكن

٣ ـ ضمان انتظام الخدمة واستمرارها .

٤ ـ توفير درجه عالية من المرونة فى النظام بحيث يمكن اجراء تعديلات فى برامج التشغيل بأقل قدر ممكن من الخسارة

٥ ـ تحقيق التكامل مع وسائل التوزيع المادى الأخرى بشكل يخفض التكلفة ويستغل كافة الامكانيات المتاحة .

ومن الأهداف السابقة للتشغيل الأمثل فان الباحث يود أن يوضح أنها جميعها فى طياتها تهدف بشكل أساسى لتخفيض التكاليف الى أدنى حد ممكن وتجنب الخسارة قدر الامكان خصوصا اذا ظهرت حاجة ملحة لتغيير خطة التشغيل الكفء للناقلات العاملة . بسبب ظروف وعوامل تخرج عن سيطرة وتحكم الادارة .

وان خفض التكلفة مطلب يستخدم لوصف المنهج المخطط والمؤدى نحو تحسين الكفاءة (١١) . ويمكن النظر اليه من عدة زوايا مثل تخفيض الضياع وزيادة سرعة العمليات ،ورفع معدلات الانتاجية ،بالاضافة الى البحث عن أساليب تقنية متطورة تهدف الى تخفيض التكاليف .

ويرى الباحث أن تخفيض التكاليف فى منشآت ناقلات البترول وان كان من الصعب التوصل اليه ـ يجب أن يكون مطلب أساسى فى ظل الظروف الديناميكية لهذا النشاط وبسبب التقلبات الحادة فى الطلب على البترول وفى أسعاره وفى استخداماته وفى التكتلات والمنظمات الخاصة به . وهذا التخفيض للتكاليف يعتمد على الأداء الكلى لجميع الأنشطة المرتبطة بالتشغيل، وهذا بدوره يتوقف على درجة النجاح فى أداء كل نشاط من الأنشطة التى تتم ممارستها لتحقيق الأهداف ودرجة التنسيق بينها. ولاشك أن تعدد الأنشطة والترابط بينها يجعل من الممكن اجراء تقييم للأداء شامل ومتكامل . وهذا التقييم للاداء، لا يخرج عن نوعين أولهما ،يتعلق بتقييم الأداء المستهدف والذى يتمثل فى مقارنة نتائج عملية التنفيذ الفعلى بمعدلات مخططة

من قبل فى ضوء خطط وسياسات موضوعة وبدائل مدروسة ،وثانيهما يرتبط بالناحية الوظيفية بالمنشأة والتى تتصل بتحسين الكفاءة .

ولكن نظرا لأن طبيعة النشاط فى شركات ناقلات البترول يخضع لكثير من المتغيرات منها اهتمامات الأطراف المعنية من ناحية ،وبرنامج التشغيل المستهدف من ناحية أخرى ،فان اخضاع هذا النشاط للسيطرة أمر صعب ،لكن يمكن باستخدام الأساليب العلمية المتطورة فى دراسات وأبحاث عدم التأكد مع الاستفادة باستخدامات الحاسب الالكترونى يمكن عمل حسابات أدق ومقارنات أفضل .

ومن حيث خدمة النقل نجد أنها يمكن النظر اليها من وجهات نظر ثلاثة وهى : (٦)

أ ـ وجهة نظر البائع الذى يريد تلبية احتياجات عملائه فى أسرع وقت ممكن .

ب ـ وجهة نظر المشترى ، الذى يريد تأمين احتياجاته من البترول .

جـ ـ وجهة نظر الناقل ، الذى يريد أن يربط الاثنين بشكل فعال .

ومما من شك أن أهداف كل من الأطراف الثلاثة قد تختلف وقد تتفق ،ونفس الشىء يسرى بالنسبة لنظرة كل منهم ونطاق حركته . فالبائع مثلا لديه نقطة توريد أو منطقة توريد واحدة ولكنه يرغب فى توزيع بتروله فى مناطق عديدة . بينما المشترى لديه نقطة استلام واحدة أو عدة نقاط ،كما وأنه لديه عديد من

البدائل لمناطق التوريد ولذلك تكون الاختبارات أمام الثانى أكبر وأكثر .

وعليه ،وحتى لو كان الناقل هو نفس الشركة المنتجة للبترول فان الادارة فى رسم برنامج تشغيل الناقلات تكون مقيدة عند اتخاذ القرارات واختيار البدائل . وذلك نظرا لأنها تعمل فى جو من عدم التأكد ،حيث تواجه بعوامل عديدة تخرج عن نطاق السيطرة والتحكم ،ولذلك فان رسم برنامج مستهدف لتشغيل الناقلات لزيادة كفاءة التشغيل يقوم على أساس استخدام العوامل تحت السيطرة للتكيف مع العوامل خارج السيطرة للوصول الى الأهداف المحددة ،على الرغم من أن درجة التأكد من عناصر المتغيرات البيئية للنشاط البترولى ضئيلة للغاية .

المبحث الثانى

القياس المحاسبى لنتائج نشاط ناقلات البترول

تتطلب عملية تحديد نتائج عمليات المنشأة من أرباح وخسائر ضرورة مقارنة الايرادات التى تحصل عليها المنشأة والتى تتحقق محاسبيا ،بالمصروفات التى تم انفاقها أو التكاليف التى تم استنفاذها فى سبيل الحصول على تلك الايرادات . وهذا يستدعى ضرورة تتبع العلاقة السببية بين الايرادا ت ومما يلزم لتحققها من مصروفات التى هى تكلفة الحصول على الايرادات . بغض النظر عن توقيت سداد تلك المصروفات أو توقيت تحصيل الايرادات .

ونظرا لطبيعة النشاط فى منشآت ناقلات البترول ،فان الباحث يرى ضرورة التعرف على التكاليف والايرادات بها والعوامل المؤثرة القياس المحاسبى لها .

(١) طبيعة التكاليف فى منشآت ناقلات البترول :(*)

ان التكاليف وعناصرها فى مجال النقل البحرى تختلف عن التكاليف فى المجالات والأنشطة الاقتصادية الأخرى . فهى تختلف عن التكاليف الصناعية ،والتكاليف فى صناعات المعادن، والتكاليف فى صناعات الاستخراج - خصوصا استخراج البترول — ذلك أن لكل نشاط طبيعة خاصة لا تتفق مع طبيعة الأنشطة الأخرى

ففى المجال الصناعى نجد أن التكاليف تتركز فى

* أتيحت للباحث الفرصة للاطلاع على التقارير المالية والحسابات الختامية التى توضح كيفية معالجة التكاليف والايرادات بالشركة العربية البحرية لنقل البترول بالكويت

مجموعة عناصر هى الأجور والمواد والخدمات الصناعية ،وهـذه تمثل فى النهاية ـ طبقا لأى نظرية من نظريات التحميل ـ تكلفه الانتاج ،حيث أن مخرجات النشاط الصناعى هو سلع منتجة قابلة للبيع ٠

بينما اذا انتقلنا الى مجال النقل البحرى فـان طبيعة السلعة المنتجة فيه لا تمثل منتجا ماديا ملموسا بـل تتمثل فى خدمات مباعة وهى خدمة نقل البترول الخام ومشتقاته والغاز المسيل ٠ وعليه فانه نتيجة لاختلاف السلعة المنتجـه عن الخدمة المباعة (المقدمة) ،تختلف أيضا طبيعة التكاليف وتبويباتها والتى تساهم تقديم الخدمة لطالبيها٠

واذا حاولنا التطرق الى تكاليف فى مجال النقل البحرى نجد أنها تتمثل فى التكاليف التجارية للناقلات ،بالاضافة الى المصروفات الادارية والعمومية ٠

(أ) التكاليف التجارية للناقلة :

تنقسم التكاليف التجارية للناقلة الى المجموعـات التالية :

١ ـ التكاليف الرأسمالية : وتتضمن بشكل رئيسـى :

ـ ثمن شراء الناقلة ٠
ـ تكاليف التمويل ،وما يرتبط به من شروط ٠
ـ العائد على رأس المال المستثمر ٠

٢ ـ تكاليف التشغيل (١٠) : تشمل :

١ ـ مصاريف التطقيـــم :

وهى تتمثل فى جميع عناصر النفقات والمصروفات التى تتعلق بطاقم الناقلة (من الربان والضباط والبحارة والعاملين) ،وهى تضم الرواتب والأجور والمكافآت والبدلات الخاصة بالسفر والانتقالات والتغذية والتأمين على الحياة .

٢ ـ مصروفات الصيانة والاصلاح :

وهى تتمثل فى جميع عناصر المصروفات المتعلقة بصيانة الناقلة وتوفير قطع الغيار ومواد الصيانة اللازمة لها .

٣ ـ احتياطى التسفين :

وبقصد به تكاليف الصيانة الدورية التى تجرى للناقلات كل سنتين . وهى تختلف عن الصيانة اليومية العادية للناقلة، حيث من الممكن هنا ادخال الناقلة الى الأحواض الجافة لعمل اصلاحات ضرورية أو استبدال أجزاء من هيكلها الخارجى أو الداخلى .

٤ ـ مصروفات الاتصالات :

والمقصود بها جميع تكاليف الاتصالات السلكية واللاسلكية التى ترسلها الناقلات من أماكن تواجدها فى الموانى العالمية المختلفة .

٥ ـ التأمـــــين :

المقصود بالتأمين هنا هو أقساط التأمين التى تستحق على الناقلة وهو فى هذه الحالة يشمل التأمين على جســـم الناقلة كذلك الماكينات والالات بحيث تغطى أية تعويضـــات تستحق طبقا لشروط وثيقة التأمين . ومن المعروف أن أقساط التأمين تكون سنوية وتتأثر بحجم وقيمة الناقلة المؤمـــن عليها وكذلك خطوط الملاحة التى تسير عليها والأخطار التـــى يمكن أن تتعرض لها .

٦ ـ مصروفات مراكز الخدمات :

فى مجال النقل البحرى تتواجد مراكز خدمات تختلف عن تلك المعروفة فى المجال الصناعى داخل المؤسسات الصناعيـــــة فمركز الخدمات البحرى عبارة عن قسم للصيانة يضم طاقم مـــن الفنيين المتخصصين ،وهذا الطاقم يكون على أهبة الاستعداد لتلبية أى نداء من أى ناقلة تابعة لمنشآة النقل تكون قد تعرضت لمشاكل التوقف أو مشاكل تعطل بعض أجهزتها الفنية فى أى مكان تتواجد فيه فى بحار العالم ويمكن القول أنه يمثل مركز خدمة متنقل وتعتبر مصروفات سفر وتنقلات هذا الطاقم مـــن المصروفات المباشرة التى تحمل على تكاليف تشغيل الناقلات.

٣ ـ تكاليف الرحلة : وتضم البنود التالية :

أ ـ مصروفات الوقود والقوى المحركة .(*) والمقصود بها تكلفة الوقود والقوى المحركة . الذى تستهلكه الناقلـــة

(*) لا تدخل ضمن الدراسة تكاليف الوقود فى حالة الناقـــلات التى تعمل بالطاقة النووية .

خلال رحلتها البحرية ذهابا وايابا ،ومن المعلوم أن أسعار الوقود تختلف من منطقة الى أخرى وتتأثر فى النهاية بأسعاره العالمية .

ب ـ مصروفات الموانى ورسوم الممرات المائية الدولية

تقوم جميع الموانى البحرية فى العالم بتحصيل رسوم بفئات معينة من أصحاب الناقلات التى ترسو فى موانئها ،وهذه الرسوم تختلف باختلاف نوع الناقلة وحجمها والمدة المتوقع تواجدها خلالها بالميناء ،وكذلك عند مرور الناقلات فى الممرات المائية الدولية مثل قناة السويس يتم تحصيل رسوم مرور من أصحابها .

وحتى يمكن تحديد التكاليف السنوية الجارية لمنشآت ناقلات النفط فان التكاليف الرأسمالية يتم توزيعها على سنوات عمر الناقلات الانتاجى ،بهدف احتساب الاهلاكات السنوية .

تحتسب الاهلاكات على ناقلات البترول من تاريخ استلام الناقلة من حوض البناء وغالبا ما يستخدم نظام القسط الثابت فى احتساب الاهلاك مرتبطا بالأعمار الانتاجية للناقلات ،وعادة ما تكون نسبة الاهلاك لناقلات النفط والغاز ما بين ٥ ٪ الى ٢٠ ٪ حيث تختلف أعمار الناقلات حسب أنواعها الموضحة فيما يلى (١٠) :

أ ـ ناقلات النقط الخام عمرها فى المتوسط ٢٠ سنة .
ب ـ ناقلات المنتجات البترولية عمرها فى المتوسط ١٥ سنة .
جـ ـ ناقلات الغاز الطبيعى المسيل عمرها فى المتوسط ١٢ سنة .

المصروفات الادارية والعمومية :

وهى تتمثل فى جميع عناصر المصروفات المتصلة بجميع الادارات القائمة فى منشآت ناقلات النقط من رواتب وأجور ومكافات وبدلات ومصروفات تدريب وتطوير وبدلات التمثل وحضور مجالس الادارة ،وجميع عناصر المصروفات الادارية المختلفة والعمومية ،باضافة الى استهلاكات مبانى وأثاث الادارات، ومراكز المنشأة الادارية ومخازنها.

(٢) طبيعة الايرادات والعوامل المؤثرة فيها.

تستثمر الناقلات بشكل عام عن طريق التأخير ،هناك أربعة أنواع من التأخير يمكن للمالك ترتيبها لناقلته وهى : الرحلة الواحدة أو المتتابعة ،والتأخير الزمنى وتأخير الناقلة بدون بحاريتها ،والتأخير بعقد.

وتحديد قيمة تأخير الناقلة ليس متروكا الى المالك يحدده كيف يشاء ولكنه يتم تحديده فى ضوء جدول بأجور النقل ينشر سنويا ويبين المقياس العالمى لتكلفة الشحن بين موانى العالم الرئيسية مع الأخذ بعين الاعتبار المسافات بين موانىء التحميل وموانىء التفريغ ،ويسرى هذا على ناقلة ذات مقياس متوسط .(*)

---

* تشترك فى نشر جدول المقياس العالمى للأجور الاسمية للناقلات الرابطة الدولية لمقياس أجور الشحن " الاسمية للناقلات ومقرها لندن ورابطة وسطاء ووكلاء السفن فى نيويورك.

والهدف من المقياس العالمى World Scacs هو اصدار قائمة بأسعار الشحن الأساسيه الطرق التى تسلكها الناقلات بشكل مستمر ويتم احتساب الاسعار عن طريق الأخذ فى الحسبان المميزات الخاصة .

والمقياس العالمى لا يمثل أسعار تأجير الناقلات اذ يشار اليها كنسبة مئوية من هذا المقياس ،حيث أن اسعار المقياس العالمى لا تعبر عن تكاليف التشغيل الفعلية ،ولكنها تقدم ، قيمة استدلالية لمستوى أسعار الشحن بالنسبة الى مسلك ملاحى معين ،ويعتمد مستوى الأسعارهذا على الأوضاع السائدة فى السوق والتغيرات فى العرض والطلب على الناقلات . ولهذا يستخدم الجدول الخاص بالمقياس العالمى من قبل منشآت سفن الناقلات لاحتساب أسعار التأجير . (١٥)

والايرادات الناتجة من تأجير الناقلات يمكن تقسيمها حسب كيفية الاستثمار الى نوعين حسب ارتباطها بنظام التأجير والرحلات التى تقوم بها الناقلة .

فالنوع الأول ،ويختص بالرحلات المنفردة single voyage ويطلق على معدلات أجورها " السعر الفورى spoTRates ويتميز السعر الفورى بحساسيته وتأثره الشديد بالمتغيرات قصيرة الأجل وخاصة العرض والطلب على الناقلات :

أما النوع الثانى فيرتبط بفترة زمنية (التأجير الزمنى) تحدد حسب الاتفاق periodmarkt ويطلق على معدلات أجورها period chattat Rates وقد تكون الفترات الزمنية قصيرة الأجل (من سنة سنتين) أو متوسطة الأجل من (ثلاث الى خمس سنوات فأكثر) . (٥)

= لكل رحلة واعتماد مجموعة مشتركة من الافتراضات لينتج عن هذه الطريقة جدول للأسعار المحسوبة على أساس مشترك ،الأمر الذى من شأنه أن يعكس العلاقة بين رحلة وأخرى بصورة صحيحية .

ويتحقق الايراد بناء على أحد نظامى التأجير فى منشآت ناقلات النفط عند تأدية الخدمة ،بمعنى أن الايراد يتحقق عندما يتم تأدية النشاط الذى ينتج عنه الايراد وعند تأدية الخدمة تكون العملية التى تهدف الى الربح قدتمت ويحدث التبادل بالفعل ،حيث تكون المنشأة قد أدت الخدمة بالفعل ،وفى المقابل تتدفق أصول جديدة الى المنشآة فى شكل نقدية أو حسابات مدينين أو أى أصول أخرى (أو تنخفض الخصوم)

وحتى يتم القياس المحاسبى لهذا النشاط يتم مقابلة الايرادات بالمصروفات المستفيدة (تكلفة الحصول على الايراد) فى نشاط النقل .

المبحث الثالث
الاثار المحاسبية لتقلبات الطلب على ناقلات البترول

ان ناقلات البترول عبارة عن سفن شحن بتصميم خاص يتم استخدامها فى نقل البترول من مراكز تصديره أو محطات تمويته الى محطات تفريغه فى مراكز الاستهلاك .

ونجاح أو فشل منشآت ناقلات البترول فى ادارة نشاطها وتحقيق العائد المستهدف يعتمد على مجموعة من العوامل تتلخص فى شراء أو استخدام الناقلة فى الوقت المناسب وبالسعر المناسب ،وتشغليها بالتكلفة المناسبة وبالاجر المناسب أو بيعها (او ايقافها او تخريدها) فى الوقت المناسب .

ونظرا لأن الطلب على ناقلات البترول مشتق من الطلب على البترول الخام ومشتقاته ،والغاز الطبيعى ،فان تقلبات الطلب هنا لها كثير من الآثار المحاسبية على نتائج النشاط ولا براز هذه الآثار سيناقش الباحث عدة نقاط تتلخص فى :

١ ـ محددات الطلب على الناقلات .
٢ ـ تقلبات الطلب وآثارها على عائدات الشحن وقيمة الناقلات .
٣ ـ الخسائر المتوقعة من انخفاض الطلب على الناقلات

(١) محددات الطلب على الناقلات :

ان الطلب على ناقلات البترول يخضع لمجموعة من العوامل

تتداخل وتتفاعل مع بعضها البعض الا أنه من الممكن تقسيمها الى ما يلى :

أ ـ الطلب على البترول : يعتبر الطلب العالمى على البترول هو أكثر المتغيرات صعوبة فى تقديره ،وعلى الرغم من أن سياسات الدول المنتجة للبترول تلعب دورا هاما وأساسيا فى تحديد حجم العرض العالمى من الزيت الخام وكذا الأسعار العالمية ، الا أن عامل الطلب له أهمية قصوى فى معادلة السوق العالمى للبترول .

ولقد شهدت سنوات ما بعد الحرب العالمية الثانية اندفاعة كبيرة فى حركة بناء السفن (الناقلات) بلغت أقصاها عام ١٩٧٣ حيث وصل المعدل الشهرى لحركة البناء حوالى ثمانية ملايين طن ساكن شهريا (*) ،وقد كان السبب الرئيسى لهذا الازدهار هو استمرار الزيادة السنوية للطلب على النفط بنسبة ٧ر٥ ٪ وهى نسبة تاريخية والاعتماد المتزايد على نفط الشرق الاوسط من قبل الدول المستهلكه البعيدة جغرافيا كالولايات المتحدة واليابان (٥) ونتيجة للطلب على النفط والذى ارتفع ارتفاعا كبيرا فى المناطق الصناعية الاستهلاكية (١٢) تزايد الطلب على الناقلات خلال الفترة من ١٩٦٨ ـ ١٩٧٦ بمعدل ١١ ٪ سنويا تقريبا (١٤) .

ب ـ المتغيرات الدولية : ان الطلب على ناقلات البترول يرتبط بالظروف الدولية السائدة ،حيث يرتبط أساسا بدورات النشاط الاقتصادى الدولى ،ومعدلات النمو الاقتصادى فى الدول الصناعية المستهلكة للبترول حيث أن معامل نمو الطلب على الطاقة بالنسبة للنمو الاقتصادى قد تعادل الوحدة

(*) الحموله الساكنة للناقلة تعنى وزن المواد المشحونة والمخزون وكميات الوقود وكميات المياه التى تستطيع السفينة أن تحملها ويعبر عنها بالأطنان المترية .

تنخفض عنها . هذا بالاضافة الى أزمات الحروب وما يرافقها من انخفاض أو ارتفاع فى الطلب على البترول وبالتالى فى حجم السعات الضرورية للنقل .

وقد كان لاستمرار اغلاق قناة السويس - على سبيل المثال - اثر حرب يونيو ١٩٦٧ ، استمرار الطلب على الناقلات خصوصا الناقلات العملاقة منها ، بمعدل ٧ر١٣ ٪ فى المتوسط خلال الفترة من ١٩٦٨ - ١٩٧٣ (١٤).

ج - مستويات أسعار البترول - التكتلات الدولية - حجم الانتاج فى المتوسط : نتيجة لنمو الطلب على البترول بمعدل ٥ر٧ ٪ سنويا خلال الفترة من ١٩٦٨ - ١٩٧٣ ارتفعت أسعار البترول ارتفاعا لم يسبق له مثيل حتى أن سعر البيع الفورى، للبرميل الخام من انتاج دول منظمة الأوبك بالشرق الأوسط وصل الى ٧٥ر٣٩ دولار فى عام ١٩٨٠ (٧) .

وكان من نتيجة قيام منظمة الدول المصدرة للبترول (أوبك) برفع أسعار المنتجات البترولية عاما بعد آخر أن قامت الدول المستهلكة بانشاء وكالة الطاقة الدولية والتى تضم حاليا احدى وعشرون دولة للعمل على الحد من استهلاك البترول وتخفيض معدل نمو الطاقة وتتمثل الخطوط العريضة لسياسة تلك الوكالة تخفيض واردات الدول الأعضاء من الزيت الخام - الذى، بلغ مستواه عام ١٩٨١ الى ٢٢ مليون برميل يوميا الى ما يتراوح بين ١٥ - ١٧ مليون برميل يوميا فى عام ٢٠٠٠ وبمعدل نمو اقتصادى يبلغ ٣ ٪ سنويا ، وبذلك يهبط نصيب الزيت من اجمالى امدادات الطاقة بالدول الأعضاء فى الوكالة من ٥٠ ٪ الى ما

يتراوح بين ٢٥ - ٣٠ ٪ (٤)

وقد كانت ردود فعل الدول المنتجة للبترول هـــــى تخفيض الانتاج العالمى من الزيت فى عام ١٩٨٠ وما بعـــــده، للحفاظ على مستويات الأسعار .

كل هذه الظروف تؤثر تأثيرا مباشرا فى سوق نقـــــل البترول ،وبالتالى فى الطلب على ناقلات البترول .

(٢) تقلبات الطلب وآثارها على عائدات الشحن وقيمة الناقـــلات

بعد أن عرض الباحث فيما سبق - محددات الطلب علـــى ناقلات البترول ،فان من المناسب ايضاح الطبيعه الدوريه لسوق الشحن والناتجة عن قوى العرض والطلب حيث يلاحظ أنه فى الفتـــرات التى يتزايد فيها الطلب على النفط المستورد - المنقـــــول بحرا - يتزايد الطلب على الناقلات وبالتالى ترتفع أجـــــور الشحن الزمنية والفورية بنسب عالية .

وفى تحليل لمستشار الشحن البريطانى المعروف دربورى عن تطور الطلب الفعلى على الناقلات خلال الفترة مـــن ١٩٦٨- - ١٩٧٣ تبين تزايد الطلب بشكل لم يسبق له مثيل ،ومنـــــذ الربع الأخير ١٩٧٣ بدأ سوق النقل البحرى للبترول يشهد أكبر التطورات التاريخية فى تاريخه القصير نسبيا ،فبعد أن ارتفعت أجور الشحن لتبلغ ذروتها ففى سبتمبر ١٩٧٣ مسجلة ٢٢٨ نقطـــه من المقياس العالمى - السابق الاشارة اليه - وذلك بسبـــــب ظهور عجز فى السعات المعروضة من الناقلات مقارنة بالطلـــب

عليها ،بدأ الانهيار الحاد خلال الأشهر الثلاثة التالية من نفس العام . (١٤) ولقد جاء هذا الانهيار مع تجاوز الفائض من الناقلات المائة مليون طن ساكن أى حوالى ثلث الأسطول القائم آنذاك الأمر الذى سبب تدنى أجور انشحن الى معدلات لم يسبق لها مثيل ،حيث وصلت الى ١٥ نقطة من المقياس العالمى فى سبتمبر ١٩٧٥ ،ومازلت تدور فى مدى قريب منه.

ولم يقتصر الأمر على أسعار الشحن فقط ، انما تعداها الى الناقلات كسلعة حيث انخفضت أسعارها الى دون مستوى التكلفة بكثير ،فأصبح فى الامكان شراء الناقلات العملاقة بأسعار تصل الى ثلث سعرها الدفترى .

ولقد كان السبب الرئيسى فى تقلبات الطلب وأزمة الفوائض فى ناقلات البترول مجموعة من التطورات حدثت فى السنوات التالية لعام ١٩٧٢ ، أهمها بروز المكسيك وبحر الشمال كمنطقتين مصدرتين للنفط قريبتين من مراكز الاستهلاك واعادة فتح قناة السويس ،وتوسيعها ،وانشاء خطوط أنابيب سوميد (من البحر الأحمر الى المتوسط) وينبع (من طرف السعودية الشرقى الى ساحلها الغربى) وكركوك دوريتول (من العراق الى شاطىء المتوسط) . وهذه العوامل مجتمعة لعبت دورا رئيسيا فى تقليص الحاجة الى الناقلات ،بالاضافة الى الدور الذى يلعبه تراجع الاستهلاك المتوقع ـ نتيجة السياسات الجديدة للدول المستهلكة ـ كل ذلك أدى الى تخفيض كميات البترول المنقول بحرا وبالتالى ظهور فائض كبير فى الناقلات بأنواعها ،بعد توازن نسبى فى العرض والطلب فى سوق الناقلات، ـ استمر حتى سبتمبر ١٩٧٣ . (٩)

(٣) الخسارة المتوقعة من انخفاض الطلب على الناقلات

خلاصة ما يهدف اليه الباحث من وراء التحليل السابق أن هناك مجموعة من المتغيرات الدولية تؤثر على الطلب العالمى للبترول المحمول بحرا ، الأمر الذى يترتب عليه تأثر الطلب على سوق الناقلات .

وقد أوضح التحليل أنه نتيجة لتزايد المعروض العالمى من الناقلات لعبت ميكانيكية السوق دورها فى تخفيض أجور الشحن الى مستويات متدنية ، الأمر الذى يجعل التشغيل فى حد ذاته عملية تؤدى الى خسارة مالية كبيرة ، مما يجعل العديد من منشآت الناقلات ـ خاصة المستقلة منها ـ تلجأ الى ايقاف ناقلاتها تخفيفا للخسارة وانتظارا لتحسن ظروف السوق .

وحتى يمكن ايضاح حجم الخسارة المتوقعة من تشغيل الناقلات فى وقت انخفاض الطلب فقد أوضح دريورى فى جدول رقم (٢) عناصر التكاليف التجارية وأجور شحن الناقلات فى عامى ١٩٧٣ ، ١٩٧٦ ، للمقارنة بين فترة ازدهار الطلب على الناقلات وفترة انهيار الطلب عليها .

جدول رقم (٢)
عناصر التكاليف التجارية وأجور شحن الناقلات فى ١٩٧٣و١٩٧٦ (١٣)

(المقياس العالمى فى يناير ١٩٧٦)

	١٩٧٣		١٩٧٦			
	٥٠ الف	١٢٠ الف	٢٥٠ الف	٥٠ الف	١٢٠ الف	٢٥٠ الف
التكاليف الرأسمالية	٣٨ر٦	٢٨ر٠	٢٥ر٩	٥٠ر٠	٤٠ر٣	٢٥ر٥
تكاليف التشغيل	٢٠ر٠	١٤ر٣	١٠ر٠	٣٠ر٠	١٧ر٠	١٢ر٨
تكاليف الرحلة	١٠ر٢	٩ر١	٦ر١	٤٤ر٩	٣٦ر٠	٢٤ر٧
التكاليف التجارية (١)	٦٨ر٨	٥١ر٤	٤٢ر٠	١٢٥ر٩	٩٣ر٣	٧٣ر٠
أجور الشحن الفورية	١٢٥	١٠٦	١٠٥	٥١	٢٨	٢٨
أجور الشحن لفترات زمنية (١)	٧٦	٥٨	٥١	٨٠	٥٠	٣٨

(١) التكاليف الرأسمالية مقدرة على أساس ١٥ بالمائة سعر خصم ولمدة (١٥ سنة) .

(٢) هذه المعدلات خاصة بسوق الناقلات المرتبطة بفترة خمس سنوات .

ويتضح من الجدول السابق مدى الخسائر التى تتعرض لها منشآت ناقلات النفط من وراء تشغيل الناقلات فى ظل تدنى أجور الشحن مقارنة بالتكاليف التجارية ، الأمر الذى تفضل معه ايقاف التشغيل .

والتشغيل أو التوقف فى ظل ظروف انخفاض الطلب على الناقلات وتدنى أجور الشحن يترتب عليه تحقق خسارة محاسبية .

الا أن الخسارة المحققة بسبب التوقف قد تكون أقل من تلك التى تتحقق عند التشغيل ، خصوصا إذا كان الدخل عن التشغيل لايكاد يغطى تكاليف الرحلة(*)

وتتمثل الخسارة المحاسبية عند التشغيل مع تقلبات الطلب وتدنى أجور الشحن فى الفرق بين الدخل المحقق من التشغيل والتكاليف التجاريه متضمنة التكاليف الرأسمالية وتكاليف التشغيل وتكاليف الرحلة .

بينما تتمثل الخسارة عند ايقاف الناقلة عن التشغيل فى التكاليف الرأسمالية السنوية (الاهلاك) وبعض عناصر التكاليف المتمثلة فى نفقات المرسى ، وجزء من الطاقم الضرورى لشئون الاشراف والمراقبة والتأمين والصيانة والادارة وبعض المصروفات النثرية الأخرى ، وهى تمثل التكاليف الثابتة للناقلة .

(*) قدر معدل تكاليف الرحلات السنوية لناقلة عملاقة من حمولة ٢٥٠ ألف طن ساكن خلال عام ١٩٧٦ بحوالى ٤٫٧٥ مليون دولار اضافة الى ٢٫٥ مليون دولار سنويا كنفقات تشغيل . وقد كانت أجور الشحن فى نفس العام حوالى ٢٥ من المقياس العالمى ، وعليه فان دخل الناقلة لن يتعدى ٤٫٨ مليون دولار ، وهو هنا يكاد لا يغطى نفقات الرحلة فى العام ، أى بخسارة سنوية قدرها ٢٫٤٥ مليون دولار وبدون المساهمة فى التكاليف الرأسمالية .

كما قدرت تكاليف تعطيل الناقلة العملاقة - بدون النفقات الرأسمالية - فى نهاية عام ١٩٧٦ بحوالى ٨٤٠ ألف دولار سنويا ، الأمر الذى يفضل معه تعطيل الناقلة لتخفيض الخسارة بمقدار ١٫٦ مليون دولار تقريبا .

المبحث الرابع
اطار مقترح لتخفيض الخسارة المحاسبية لتقلبات الطلب على الناقلات

قام الباحث فيما سبق بتحليل العوامل المختلفة التى يترتب عليها حدوث الخسارة المحاسبية نتيجة تقلبات الطلب على ناقلات النفط أو انخفاضه ،بشكل حاد .

ونظرا لأنه ليس من السهل التكهن الى أى مدى سينتعش استهلاك البترول وبالتالى الطلب على الناقلات عندما تنتهى دورة الأزمة الاقتصادية الحالية ،فانه من الضرورى العمل على حماية رأس المال الثابت فى منشآت ناقلات البترول من الضياع من خلال العمل على تخفيض الخسارة المحاسبية المترتبة على توقف الناقلات وتعطيلها من التشغيل ،والمتمثلة فى التكاليف الثابتة للناقلة ،أو تلك التى تحدث اذا تم التشغيل بشكل غير اقتصادى ،بالاضافة الى الخسارة الناتجة من انخفاض قيمة الناقلة .

ولتخفيض الخسائر المحاسبية لتقلبات وانخفاض الطلب على ناقلات البترول يقترح الباحث اطارا يمكن اتباعه فى منشآت ناقلات البترول يتكون من بعدين رئيسيين :

الأولى ـ يمكن اتباعه فى الأجل القصير.
الثانى ـ يمكن تنفيذه فى الأجل الطويل.

البعد الأول : فى الأجل القصير :

هناك مجموعة من العوامل يقترحها الباحث ،يمكن اتباعها فى الأجل القصير بهدف تخفيض الخسائر المحاسبية فى وقت انخفاض الطلب ، أو الحد منها فى فترات تقلبات الطلب وهذه العوامل هى :

١ ـ استخدام نظام مون للاهلاك .
٢ ـ البرمجة التبادلية للتشغيل .
٣ ـ تسويق الخدمة على مدار العام .
٤ ـ اقتصاديا ابحار الناقلات .
٥ ـ ربط عملية البيع بعملية النقل .

ولعل هذه العوامل ـ فى رأى الباحث ـ أفضل أسلوب لتخفيض الخسائر المحاسبية .

(١) نظام مرن الاهلاك :

ان نشاط ناقلات البترول فى الوقت الراهن ـ وبعد التقلبات الدولية الحادة فى سوق البترول العالمى ـ يخضع لظروف عدم التأكد ، الأمر الذى يدعو الى نظرة فاحصة بالنسبة لنظام الاهلاك المعمول به فى منشآن الناقلات .

فالطلب على البترول العالمى يتأرجح بين الانتظام والانخفاض كما أنه قد يرتبط بمعدلات النمو الاقتصادى فى الدول المستهلكة له ،وقد لا يرتبط بها ،ويرجع التذبذب فى الطلب على البترول الى محاولة الحد من أسعار البترول أو تخفيضها ،كما أن المضاربات المستمرة بين الدول المنتجة المنتمية لمنظمة

الأوبك وتلك التى لا تنتمى الى المنظمة يؤدى الى أحجام الاولى عن الانتاج أو تحديد سقفه الأمر الذى ينعكس بشكل مباشر على خدمة النقل والطلب على الناقلات . الا أنه من ناحية أخرى يمكن القول أن التطور التكنولوجى المستمر وتوقعات استمرار الطلب على البترول العالمى ستظل - على الأقل - الى نهاية سنة ٢٠٠٠ حتى يمكن التوصل الى مصادر أخرى للطاقة بتكلفة اقتصادية . (٨) الأمر الذى يمكن أن يؤدى الى انتعاش الطلب على البترول على فترات مما قد يؤدى الى تحقيق أرباح ضخمة فى منشآت ناقلات البترول ،كما حدث فى فترة السبعينات .

. وعليه فان الباحث يرى أن نظم الاهلاك المتعارف عليها محاسبيا لا تصلح للتطبيق على ناقلات البترول ،ويقترح أن يتم الاهلاك للناقلات بحسب الخدمة التى تؤديها فى فترات الازدهار أو الكساد ،بهدف امكانية استرداد القيمة المستثمرة فى الناقلات فى أقل فترة ممكنة ،ولن يخالف ذلك المبدأ المحاسبى الخاص بمقابلة الايرادات بالمصروفات

ويتلخص النظام المقترح فى تحديد ثلاثة مستويات لتشغيل الناقلة .

المستوى الأول : يحدد الكميات المنقولة فى ظل ظروف الطلب العادى على الناقلات .

المستوى الثانى :يحدد الكميات المنقولة فى ظل ظروف ازدهار الطلب على الناقلات .

المستوى الثالث : يحدد الكميات المنقولة فى ظل ظروف انخفاض الطلب على الناقلات .

وفى ضوء المستويات السابقة يتم تحديد معدل الاهلاك مرجحا بالكميات المنقولة بالناقلة . وعليه تكون معادلة الاهلاك السنوى للناقلة كما يلى :

(١) فى ظل ظروف ازدهار الطلب .

الاهلاك السنوى = قيمة الناقلة (التكلفة الرأسمالية) × معدل الاهلاك × الكميات المنقولة فى فترة انتعاش الطلب / الكميات المنقولة فى فترة الطلب العادى

أو $ك = ق \times ع \times \frac{م_ز}{م_د}$

(٢) فى ظل ظروف انكماش الطلب :

الاهلاك السنوى = قيمة الناقلة (التكلفة الرأسمالية) × معدل الاهلاك × الكميات المنقولة فى فترة انخفاض الطلب / الكميات المنقولة فى فترة الطلب العادى

أو $ك = ق \times ع \times \frac{م_خ}{م_د}$

حيث : ك = الاهلاك السنوى .

ق = قيمة الناقلة (التكلفة الرأسمالية)

ع = معدل الاهلاك المستخدم ..
م ز = الكميات المنقولة فى فترة انتعاش الطلب .
م ح = الكميات المنقولة فى فترة انخفاض الطلب .
م د = الكميات المنقولة فى فترة الطلب العادى .

ويتضح من المعادلة السابقة أن ع $\frac{م_{ز}}{م_{د}}$ أو ع × $\frac{م_{خ}}{م_{د}}$ تمثل معدل جديد للاهلاك مرجحا بالكميات المنقولة حسب نظام الاهلاك المستخدم .

ويستند الباحث فى ذلك الى أن فترات انتعاش الطلب على الناقلات دائما ما يصحبها ارتفاع كبير فى أجور الشحن بالنسبة للمقياس العالمى لها . الأمر الذى يسهل محاسبيا احتساب الاهلاك بالنظام المرن .

وعليه فان معدل الاهلاك فى فترات الكساد سينخفض الى أدنى حد ممكن لارتباطه بالكميات التى يتم نقلها فى فترة الكساد أو تلك التى يمكن أن يتم نقلها فى حالة اتخاذ القرار بتعطيل الناقلة ، الأمر الذى يؤدى الى تخفيض الخسارة ، المحاسبية أو الحد منها .

ويمكن التوصل الى المستويات المطلوبة لتحديد الكميات المنقولة فى فترات الطلب العادى والانتعاش والكساد عن طريق السلاسل الزمنية الخاصة بالكميات المنقولة وأيضا السلاسل الزمنية الخاصة بأجور الشحن .

(٢) البرمجة التبادلية للتشغيل :

يقصد الباحث بالبرمجة التبادلية هو قيام الادارة المسئولة عن التشغيل بوضع برامج بديلة لتشغيل الناقلات عن طريق تحديد المسارات الممكنة للناقلات والاحجام المطلوبة من الناقلات لكل مسار فى ضوء التعاقدات المتوقعة . ويجب أن يتم ذلك عن طريق التنبؤ بمستقبل التعامل فى مبيعات النفط والطلب المتوقع على عمليات الشحن والناقلات ،نوعيات الطلب والعقود هل هى فورية أم زمنية ،واتجاهات خطوط سير الناقلات .

وعند رسم البرامج التبادلية للتشغيل هناك مجموعة من العوامل والمبادىء يجب أن تؤخذ فى الاعتبار يمكن تلخيصها فيما يلى : (٣)

١ ـ الكمية المطلوبة (المشحونة) فى النقطة الواحدة .
٢ ـ العمل بقدر الامكان على اختصار المسافات التى تقطعها الناقلة وهى فارغة . ويمكن هنا استخدام المسار الحرج فى عمليات الشحن والتفريغ .

٣ ـ الأخذ فى الاعتبار امكانيات الموانى فى استقبال الناقلات من الأحجام المختلفة .

٤ ـ الأخذ فى الاعتبار امكانيات الناقلة .

٥ ـ امكانيات وقيود الممرات المائية .
٦ ـ استقرار الطلب على الخدمة واتجاهات النمو والانكماش

ونظرا لأن البرمجة التبالية للتشغيل تخفع لظـــروف عدم التأكد بسبب التقلبات غير المتوقعه والمستمرة فى الطلب العالمى على البترول ومدى استقرار الأسعار وارتباط الطلـــب العالمى بها ،فانه يجب استخدام أسلـــوب التنبؤ فـــى اعداد تلك البرامج باستخدام البيانات المتوافرة فى الماضـــى والحاضر ،واستقراء المستقبل فى ضوء المتغيرات الدوليـــة السياسية والاقتصادية .

والهدف من البرمجة التبادلية للتشغيل هو تجـــاوز التكلفة ،بمعنى تحويل الاهتمام الى تقييم أثر تحسين الأداء، على الربح (أو تخفيض الخسارة) (١٧) . ويترتب على ذلـــك النظر الى التوزيع المادى للبترول باعتباره جهدا متوازيا بين قدرات تسليم السلع والبدائل المتاحة لذلك .

وينبغى أن يراعى عند اعداد برامج التشغيل التبادلية أن يوضع أكثر من تقدير لكل برنامج تبعا للظروف المحيطـــة المرتبطة بعدم التأكد ،بحيث يتم وضع كل برنامج فى ضـــوء تقديرات أكثر احتمالا ،وفى تقديرات تفاؤلية ،وتقديـــرات تشاؤمية طبقا لحالات الطبيعة المختلفة .

والأمر الذى يجعل البرمجة التبادلية أمرا ملحا هـو سرعة معدلات التغير فى بيئة العمل التسويقى سواء فى النواحى التكنولوجية أو فى غيرها . كما أن الذى يجعلها أمرا ممكنا ـ فى نفس الوقت ـ توافر الأساليب والطرق العلمية لعمـــل حسابات أدق ومقارنات أفضل،نتيجة مباشرة للتوسع فى استخدام الحاسب الالكترونى .

(٣) تسويق الخدمة على مدار العام :

سبق أن ذكر الباحث أن الايرادات الناتجة من تأخير الناقلات تأتى من أحد نظامين للتأخير ، التأخير بنظام الرحلات المنفردة ،والتأخير الزمنى ونظرا لأن الرحلات المنفردة تتأثر أجور الشحن الخاصة بها تأثرا شديدا بالمتغيرات قصيرة الأجل ،خاصة العرض والطلب على الناقلات، فان على الادارة المسئولة عن التشغيل محاولة تسويق خدمة الناقلات على مدار العام عن طريق الحصول على عقود طويلة الأجل بنظام التأجير الزمنى ـ خصوصا للناقلات العملاقة ـ الأمر الذى يساعد فى الحصول على ايرادات تشغيل تعمل على تغطية التكاليف التجارية فى وقت انخفاض الطلب ،او على الأقل تعمل على تخفيض الخسارة المحاسبية . (*) (٥)

(٤) التصاديات ايجار الناقلات :

ان هناك حدا أدنى من السرعة تستلزمه الاعتبارات التسويقية الناشئة من طبيعة المنقول أو احتياجات العميل وما الى ذلك ،ولا يجوز بأى حال تجاهل هذا الحد ،ومن المعروف فى صناعة النقل البحرى أن زيادة سرعة الناقلات يؤدى الى زيادة تكاليف الرحلة لزيادة المستخدم من الوقود .

(*) تأثرت أجور الشحن الخاصة بأسواق الرحلات المنفردة تأثرا ملحوظا من أكتوبر ١٩٧٣ ـــ دلالة على تأثر هذا السوق بالمتغيرات قصيرة الأجل ،فبعد أن وصلت معدلات أجور الشحن ـ الى ٢٠٥ نقطة من المقياس العالمى قبل عام ١٩٧٣، • لناقلات حمولة ١٢٠ ألف طن ساكن ،تدنت الى ٣٣ نقطة من المقياس العالمى فى عام ١٩٧٨ • بينما أجور الشحن لآجال طويلة فلم تشهد هذه الحدة فى التغيرات حيث لم تتدن الى أقل من ٤٢ نقطة من المقياس العالمى للحجم المذكور •

الا أنه فى ظل ظروف تقلبات آو انخفاض الطلب على الناقلات ،يمكن الاستفادة من الابحار البطىء فى تخفيض تكاليف الوقود بنسبة ٥٥ ٪ منها الأمر الذى يساعد على تخفيض الخسارة المحاسبية ،بالاضافة الى أن الابحار البطىء يساعد على امتصاص جزء من فائض الناقلات العاطلة .

الا أن هذا الابحار يجب أن يتم باتفاقات دولية لتحقيق الفائدة منه ،خصوصا اذا تم تحديد السرعات لجميع المنشآت المالكة لناقلات و تعمل فى حقل نقل البترول (*)

(٥) ربط عملية البيع بعملية النقل :

من الطبيعى أن حجم خسائر التشغيل ـ فى فترة تقلبات الطلب أو انخفاضه على الناقلات ـ سوف يتضاعف اذا تركت المنشآت تعمل على أساس التنافس ،بحيث تتصيد عملائها من السوق العالمية المفتوحة ، الا اذا حالفها التوفيق وحصلت على عقود تأجير طويلة الأجل مع مشترى البترول .

ونظرا لأن أمر التعاقد طويل الأجل يخضع لعدم التأكد فانه ينبغى على الدول المصدرة للبترول ،أو الشركات المصدرة للبترول ،والتى لها شركات ناقلات تابعة ، أن تصدر تشريعات أو تعليمات تضمن لناقلاتها أولوية النقل، الأمر الذى يحقق عائدات دورية من الشحن ،وفى هذه الحالة ستنشأ مشكلة تتعلق بتكلفة

(*) من بين مقترحات المجلس الاستشارى لاتحاد مالكى السفن المستقلين فى عام ١٩٧٥ ، الابحار البطىء فى محاولة لتشغيل مزيد من السفن العاطلة وتقليل الخسائر وتوفير بعض نفقات الوقود .

التشغيل خلال سنوات الكساد ،فمستورد البترول يفاضل بين مصادر الامداد على أساس تكلفة الزيت واصلا ميناء التفريغ ، بمعنى أنه لن يقبل دفع أجر نقل يزيد على معدلات الشحن السائدة وقت الشراء فى السوق العالمية . وعندئذ ستجد ادارة تشغيل الناقلات فى المنشأة ملزمة بقبول أجر قد يكون دون مستوى تكاليف التشغيل بشكل قد يكبدها خسائر فادحة . وهو وضع قد يستمر طالما استمر الركود .

ويقترح الباحث لسد هذه الثغرة تغطية الفرق بين الفئات السائدة لأجر الشحن فى سوق الناقلات وتكاليف التشغيل بما فى ذلك نصيب الناقلة من المصروفات الادارية من صندوق ينشأ لهذا الغرض ،على أن تسترد هذه الأموال من الأرباح فى سنوات انتعاش الطلب . كما أنه يمكن تغطيته مستقبلا بتكوين احتياطيات تقلبات الطلب من الأرباح المحققة فى سنوات الازدهار .

البعد الثانى : فى الأجل الطويل :

لتخفيض الخسائر المحاسبية لتقلبات الطلب على الناقلات فى الأجل الطويل يقترح الباحث عدة أمور بهذا الشأن ،تتمثل فى :

١ ـ تنوع احجام الناقلات المملوكة للمنشأة .
٢ ـ تعديل استخدام الناقلات الصغيرة ومتوسطة الحجم .
٣ ـ بديل التملك بالاستئجار .

(١) تنوع احجام الناقلات المملوكة للمنشأة .

عند انخفاض الطلب على ناقلات البترول الى أقل من المعدلات العادية نتيجة الانخفاض العالمى فى الطلب على البترول من جهات تصديره المختلفة ،فان هذا الأمر يؤدى لتحقق خسائر محاسبية ،خصوصا وأن معدلات الشحن تنخفيض لدرجة قد لاتسمح بتغطية تكاليف التشغيل .

وعند حدوث تقلبات فى الطلب على ناقلات ،فان الناقلات العملاقة ذات حمولة ٢٥٠ ألف طن ساكن ، أكثر عرضة للتعطيل والتوقف عن الناقلات الصغيرة أو المتوسطة ذات حمولات ٥٠ ألف طن ، ١٠٠ ألف طن ساكن ،كما أن أجور الشحن تكون فى الناقلات الضخمة أكثر عرضة للانهيار والتدنى عنها فى الناقلات الصغيرة والمتوسطة التى يستمر الطلب على خدماتها .(*)

هذا بالاضافة الى أن أسعار الشحن التى تطبق على الناقلات فى التجارة الدولية تحتسب على أساس الاحجام المختلفة من السفن ،مرجحة بطول الرحلة ومدة الابحار .

لذلك فان تنوع احجام الناقلات المملوكة للمنشأة يؤدى الى وجود حد أدنى من الطلب على الناقلات الصغيرة ومتوسطة الحجم يؤدى الى تحقق عائدات تغطى الخسارة المحاسبية الناتجة من تعطيل الناقلات الضخمة .

(*) عند انهيار أجور الشحن فى الفترة من ١٩٧٣ الى ١٩٧٨ كانت أقلها هبوطا أجور شحن الناقلات من حمولة ٥٠ ألف طن حيث وصلت الى ٧٣ من المقياس العالمى بينما وصلت للناقلة حمولة ٢٥٠ ألف طن الى ٣٨ من المعيار العالمى .

(٢) تعديل استخدام الناقلات الصغيرة ومتوسطة الحجم :

ان طبيعة اتجاه حركة التجارة العالمية للبترول يحتم أن تسير الناقلة فى جزء كبير من الوقت فارغة ،فعلى سبيل المثال عندما ما تحمل ناقلة البترول الخام من الخليج العربى لتسليمه الى غرب أوربا تعود فارغة لنقل حمولة أخرى ،وهكذا وهذه المشكلة ناتجة من تخصص الناقلات فى نقل البترول فقط وسير الناقلة فارغة لمسافة طويلة يسبب تكاليف اضافية تتحمل بها كل رحلة ،حيث لا تكون الناقلة مستغلة فعلا فى النقل سوى ٥٠ ٪ من وقت رحلاتها .

وحتى يمكن تخفيض التكاليف وتخفيض الخسارة المحاسبية فى فترة تقلبات الطلب ،ينبغى أن تتوافر فى الناقلة القدرة على نقل سلعة أخرى بالاضافة الى البترول ثم العمل على تشغيلها فى خط ملاحى يسمح لها بالتحميل فى الذهاب والعودة. الأمر الذى يؤدى الى اختصار المسافات التى تقطعها الناقلة وهى فارغة وتخفيض التكاليف الاضافية ،ومن ناحية أخرى تحقيق عائدات من شحن السلع الأخرى تعمل على تخفيض الخسارة المحاسبية الناتجة من انخفاض عائدات شحن البترول .

يمكن العمل على تعديل استخدام الناقلات الصغيرة ومتوسطة الحجم فى المدى الطويل باستخدام فكرة الخزانات المنفصلة التى يمكن تثبيتها فى الناقلة فى فترة ازدهار الطلب ،وعدم استخدامها فى وقت تقلبات الطلب أو انخفاضة واستخدام مكانها فى شحن بضائع أخرى .

(٣) بديل التملك بالاستئجار :

ان الناقلة المملوكة تمثل عبئا ثابتا من التكاليف وبالتالى يجب استغلال وقتها الى أقصى حد فى عمليات شحن ونقل البترول . الا أنه فى فترة تقلبات الطلب لا يتم استخدام الناقلات بشكل اقتصادى ، الأمر الذى يؤدى الى تحقق خسائر محاسبية تتمثل فى التكاليف الثابتة بسبب تعطيل الناقلات أو فى الفرق بين تكاليف التشغيل وعائدات الشحن .

ولذلك فان على ادارة التشغيل أن تقارن بناء على التنبؤ بعيد المدى بالتوقعات المحتملة فى سوق نقل البترول بين امتلاك حجم كبير من الناقلات أو تفضيل الاستئجار للعمل على تخفيض الخسائر المحتملة من توقف الناقلات المملوكة .

وبشكل عام فان بديل الاستئجار يتضمن فى حد ذاته بدائل متعددة من حيث الرحلات المطلوب الاستئجار لها (والمتوقع أن يكون عليها الطلب مستقبلا) وتتطلب الاختيار بين هذه البدائل المقارنة مع تكاليف التقديرية لاستخدام الناقلة المملوكة " (أو المستأجرة) الفترة زمنية طويلة .

وفى ختام البحث ،يشير الباحث الى أن تطبيق الاطار المقترح لتخفيض الخسارة المحاسبية يعتمد على نظام للمعلومات يسمح بتدفق المعلومات بدقة وكفاية وما يترتب عليه من قدرة ، سليمة على التنبؤ ،ويعمل فى نفس الوقت على سرعة وصول المعلومات وما يعنيه ذلك من ضمان التوقيت السليم للتصرفات

حتى تكتمل الفائدة من نظام المعلومات ينبغى توفير نظام فعال للاتصال وربطه تكامليا مع ادارة التشغيل والأنظمة الأخرى للتسهيلات وامكانيات النقل .

مصادر ومراجع البحث

أولا : اللغة العربية :

(١) د٠ رجائى أبو خضرا ،نقل النفط الى أسواقه النفط والتعاون العربى ،١٩٧٨٠

(٢) د٠ صديق محمد عفيفى ،تطور نظم التوزيع المادى فى الصناعات البترولية ٠ مجلة الاقتصاد والادارة ،جامعة الملك عبد العزيز ، السعودية ، العدد رقم ٦ يناير ١٩٧٨ ،ص ٤٥ – ٥٦٠

(٣) د٠ صديق محمد عفيفى ، المبادىء العلمية لادارة ، أسطول ناقلات البترول ،مجلة المحاسبة والادارة والتأمين، كلية التجارة ،جامعة القاهرة ، السنة ١٧، العدد ٢٥،١٩٧٨ ص ، ٣٧ – ٥٧ ٠

(٤) أ٠ ليلى أبو العطا ، الطلب فى معادلة السوق العالمى للبترول ،مجلة البترول ، الهيئة المصرية العامة للبترول المجلد الثامن عشر، العدد الثالث مايو / يونيو ١٩٨١ ٠

(٥) أ ٠ محمد خير الأيوبى ، سوق نقل النفط والناقلات العربية ،والنفط والتعاون العربى ،مجلد رقم ٦ ،عدد رقم، ٢ ١٩٨٠ ،ص ١٢٩ – ١٦٠ ٠

(٦) د٠ محمد رؤف مصطفى ،محاسبة انتاج البترول،مؤسسة الصباح ، الكويت ،بدون تاريخ ،ص ٥٨ – ٥٩ ٠

(٧) أ٠ محمد شوكت ، الأسعار الى أين ؟ مجلة البترول الهيئة المصرية العامة للبترول ، المجلد رقم ١٨ ، العدد رقم ٣ ، مايو / يونيو ١٩٨١٠

(٨) عالم النفط، الطلب المتوقع على ناقلات النفط والغاز حتى سنة ٢٠٠٠ فى ضوء التحولات فى وضع امدادات الطاقة المجلد الثانى عشر العدد ٩ر١٠ ، تشرين الأول / الثانى ، ١٩٧٩، ص ٥ – ٧ ٠

(٩) عالم النفط، أزمة الناقلات العالمية – مشاريع خطوط الأنابيب فى الشرق الأوسط سبب رئيسى فى تفاقم الأزمة ، المجلد الرابع عشر ، العدد الثانى والعشرون ، كانون الأول ، ١٩٨١ ، ص ٥ – ٧ ٠

(١٠) وثائق الشركة العربية البحرية لنقل البترول، الكويت ٠

ثانيا : باللغة الانجليزية :

(11) Batty J., "Advanced Cost Accountancy", McDonald$ Evans ltd ., 1974, p. 366.

(12) B.p. , Statistical Review , 1977.

(13) Drewry, Market - Conditioins and Tanker Economics , July , 1976.

(14) H. p. D erwry . The Tanker Crisis , March , 1976 .

(15) Shell Oil Company, Information Hand Book, 1978.

(16) The Petroleum Economist, Vol. XL 11, No. 7, July, 1975.P.244.

(17) W.M. Steward, " Physical Distribution , Key to Improved Volume and Profits " , Journal of Marketing,

Vol. 29, Jan. 1965.