



الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (البحري)

شركة مساهمة تأسست بموجب أنظمة المملكة العربية السعودية

بموجب المرسوم الملكي رقم م/٥ بتاريخ ١٢/٠٢/١٣٩٨هـ (الموافق ٢٢/٠١/١٩٧٨م)

تحمل سجل تجاري رقم ١٠١٠٠٢٦٠٢٦ وتاريخ ٠١/١٢/١٣٩٩هـ (الموافق ٢٢/١٠/١٩٧٩م)

تطرح

صكوك قيمتها ٣.٩٠٠.٠٠٠.٠٠٠ ريال سعودي تنتهي في عام ٢٠٢٢م

تصدر الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (والمشار إليها لاحقاً بعبارة "المصدر"، "البحري" أو "الشركة") صكوكاً تستحق في عام ٢٠٢٢م ("الصكوك") على أساس القيمة الاسمية، دون خصم أو علاوة إصدار.

يتوقع المصدر أن يدفع لحملة الصكوك ("حملة الصكوك") مبلغاً يعادل مبلغ التوزيع الدوري (كما هو معرف في شروط وأحكام الصكوك في القسم بعنوان "شروط وأحكام الصكوك" من نشرة الإصدار هذه "الشروط") محسوباً بناءً على أساس معدل الأساس مضافاً إليه الهامش (كل كما هو معرف في الشروط) من إجمالي القيمة الاسمية (كما هي معرفة في الصكوك) للصكوك القائمة في تاريخ قيد التحويل (كما هو معرف في الشروط) الذي يسبق مباشرة اليوم الأخير من فترة التوزيع الدوري المعنية (كما هي معرفة في الشروط) وذلك بشكل نصف سنوي في ٣٠ يوليو و ٣٠ يناير في كل سنة وحتى ٢٠٢٢/٠٧/٣٠م (شاملاً ذلك التاريخ)، على أنه، إذا لم يوافق ذلك التاريخ يوم عمل (كما هو معرف في الشروط)، وفي تلك الحالة، يكون يوم العمل التالي مباشرةً إلا إذا وقع ذلك اليوم في الشهر التالي، وفي تلك الحالة يتم تقديم تاريخ التوزيع الدوري إلى يوم العمل السابق مباشرةً (ويُطلق على كل يوم منها "تاريخ التوزيع الدوري").

ستكون موجودات الصكوك (كما هي معرفة في الشروط) بحيازة المصدر وستكون الصكوك خاضعة لإعلان وكالة ("إعلان الوكالة") يؤرخ في تاريخ الإقفال أو قريباً منه (كما هو معرف في الشروط) بين المصدر وشركة إتش إس بي سي العربية السعودية المحدودة ("وكيل حملة الصكوك").

تشكل التزامات المصدر بموجب كل من وثائق الصكوك (كما هي معرفة في الشروط) التي هو طرف بها التزامات مباشرة وعامة وغير معلقة على شرط وغير مضمونة وستعامل في جميع الأوقات على نحو متساو مع جميع التزامات المصدر الأخرى الحالية والمستقبلية غير المضمونة، فيما عدا تلك الالتزامات التي تحظى بأفضلية بموجب المبادئ النظامية ذات العلاقة والمنطبقة بشكل عام.

سيتم توزيع مبالغ التوزيع الدوري بموجب الصكوك من ربح المضاربة ودخل المربحة (كما هما معرفان في الشروط). ووفقاً للشروط، يحتفظ المصدر بأية مبالغ مستحقة وواجبة الدفع من المصدر بموجب اتفاقية المضاربة واتفاقيات المربحة (كل كما هو معرف في الشروط) تزيد عن مبالغ التوزيع الدوري والتي لم يتم إعادة استثمارها وفقاً لشروط وأحكام هذه الاتفاقيات كاحتياطي ("الاحتياطي"). ولا يحق للمصدر استخدام واستثمار الأموال القائمة في رصيد الاحتياطي (إن وجدت) لحسابه الخاص وإنما يجوز له استخدام واستثمار هذه الأموال في محفظة الأعمال (كما هي معرفة في الشروط) لصالح حملة الصكوك وبالنيابة عنهم. وفي حال لم تدفع مبالغ التوزيع الدوري ورأس مال الصكوك إلى حملة الصكوك بالكامل، يلتزم المصدر بدفع الأموال القائمة في رصيد الاحتياطي (إن وجدت) إلى حملة الصكوك لتعويضهم عن أي عجز يتعلق بمبالغ التوزيع الدوري وعن أية خسارة تتعلق بموجودات المضاربة (كما هي معرفة في الشروط) كما في تاريخ التصفية (كما هو معرف في الشروط). وبدفع رصيد الأموال القائمة في رصيد الاحتياطي (إن وجدت) إلى المصدر كحافز أداء، وذلك بعد تصفية المضاربة (كما هي معرفة في الشروط) واسترداد أو شراء وإلغاء الصكوك في تاريخ التصفية.

سيتم إدراج الصكوك في السوق المالية السعودية ("تداول") وسيتم تعيين تداول كمسجل للصكوك ("المسجل")، وهو وصف يشمل أي مسجل يخلفه (كما هو موضح في الشروط وفي القسم ١٨ "الاكتتاب والبيع"). تصدر الصكوك بصورة مسجلة بفتحة ١,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي وبحد أدنى

إن نشرة الإصدار هذه باللغة العربية هي النسخة الرسمية من نشرة الإصدار. وفي حال اختيار المستثمر المحتمل الاعتماد على الترجمة الإنجليزية أو غيرها فإنه يتحمل كامل المسؤولية في ذلك حيث إن هذه النسخة العربية هي النسخة الوحيدة التي يمكن للمستثمرين المحتملين الاعتماد عليها عند اتخاذهم قرار الاستثمار في الصكوك. وفي حال وجود أي اختلاف بين النسخة العربية والترجمة باللغة الإنجليزية أو حدوث أي نزاع بشأن تفسير أي بند من بنودها فإن النسخة العربية هي التي ستعتمد.

للاكتتاب الأولي يبلغ ١٠٠٠٠٠٠٠٠ ريال سعودي. وستكون الصكوك في جميع الأوقات على شكل حصص ممثلة في هيئة صك رئيسي مسجل دون كوبونات مرفقة ("الصك الرئيسي") والذي سيتم إيداعه لدى وكيل حملة الصكوك. وتحفظ الصكوك ككيود دفترية غير ورقية ولن يتم إصدار شهادات ورقية نهائية إلى حملة الصكوك عن ملكيتهم في الصكوك.

تبدأ فترة طرح الصكوك في ٢٠١٥/٠٦/٤م وتنتهي في ٢٠١٥/٠٧/٣٠م ("فترة الطرح"). وسيتم تخصيص الصكوك بعد إنتهاء فترة الطرح ويتم إصدار الصكوك في التاريخ ("تاريخ الإقفال") الذي يخطر به المصدر ومديرو الاكتتاب ومديرو استقبال العروض المستثمرين المحتملين بعد نهاية فترة الطرح.

إن طرح وبيع وتداول الصكوك مقصور على الأشخاص المؤهلين (حسب التعريف الوارد في الشروط). وسيكون الطرح الأولي للصكوك مقصوراً على الشركات والهيئات الاستثمارية (كما هي معرفة في القسم ١٨ "الاكتتاب والبيع"). ولكن يمكن للأشخاص المؤهلين الذين ليسوا بشركات أو هيئات استثمارية شراء الصكوك وذلك من خلال تداول بعد إدراجها.

لا يحق لمشتري محتمل للصكوك من غير الأشخاص المؤهلين أن يكون مسجلاً كحامل صكوك. ولن يدفع المصدر أي مبالغ إضافية عوضاً عن أي ضريبة استقطاع يفرضها أي نظام أو قانون لأي شخص يحمل صكوكاً دون أن يكون من الأشخاص المؤهلين.

سيتم تسجيل الصكوك بقيمة إسمية تبلغ ١,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي لكل صك ("القيمة الإسمية"). وسيتم تحديد القيمة الاسمية الإجمالية (كما هي معرفة في الشروط)، وصافي العوائد المتوقعة من الصكوك التي سيتم إصدارها والهامش بالاتفاق بين المصدر ومديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض (كما هو موضح في نشرة الإصدار هذه) ويتم الإعلان عن ذلك في تاريخ من المتوقع أن يكون في حوالي ٢٠١٥/٠٧/١٨م أو قريباً منه (يرجى مراجعة القسم ١٨ "الاكتتاب والبيع").

يبلغ رأس المال المصرح به والمدفوع للمصدر كما في تاريخ نشرة الإصدار هذه ٣,٩٣٧,٥٠٠,٠٠٠ ريال سعودي مقسمة إلى ٣٩٣,٧٥٠,٠٠٠ سهم بقيمة اسمية قدرها ١٠ ريالات سعودية للسهم الواحد، مدرجة جميعها في تداول. وكما في تاريخ نشرة الإصدار هذه فإن ٢٠ في المائة من رأس مال المصدر مملوك لشركة أرامكو السعودية للتطوير كما يملك صندوق الاستثمارات العامة ٢٢,٥٥ في المائة من رأس مال المصدر. لم سبق للمصدر إدراج أي أدوات دين قبل الصكوك. وللمزيد من التفاصيل، يرجى مراجعة القسم ٧-٢ "لمحة عامة عن الشركة ومجموعة البحري - تطور رأس مال الشركة".

تم تقديم طلب لتسجيل الصكوك وقبول إدراجها إلى الهيئة وتم استيفاء جميع المتطلبات اللازمة لذلك بموجب قواعد التسجيل والإدراج الصادرة عن مجلس هيئة السوق المالية بموجب قراره رقم ٣-١١-٢٠٠٤ وتاريخ ١٤٢٥/٠٨/٢٠هـ وتعديلاتها ("قواعد التسجيل والإدراج"). عدا الإعفاءات التي أقرتها الهيئة كما هي موضحة في القسم ١٥-٣ "معلومات عامة - الإعفاءات".

ينطوي الاستثمار في الصكوك على بعض المخاطر والاحتمالات غير المؤكدة. للاطلاع على مناقشة بعض العوامل التي ينبغي أخذها بعين الاعتبار فيما يتعلق بالاستثمار في الصكوك، يرجى مراجعة قسمي "إشعار مهم" و"عوامل المخاطرة" من نشرة الإصدار هذه.

تحتوي نشرة الإصدار هذه على معلومات قُدمت بحسب متطلبات قواعد التسجيل والإدراج الصادرة عن هيئة السوق المالية بالملكة العربية السعودية (المشار إليها بـ "الهيئة"). ويتحمل أعضاء مجلس الإدارة الذين تظهر أسماؤهم على الصفحة ١٢٤ مجتمعين ومنفردين كامل المسؤولية عن دقة المعلومات الواردة في نشرة الإصدار هذه، ويؤكدون بحسب علمهم واعتقادهم، بعد إجراء جميع الدراسات الممكنة وإلى الحد المعقول، أنه لا توجد أي وقائع أخرى يمكن أن يؤدي عدم تضمينها للنشرة إلى جعل أي إفادة واردة فيها مضللة. ولا تتحمل الهيئة وشركة السوق المالية السعودية (تداول) أي مسؤولية عن محتويات هذه النشرة، ولا تعطيان أي تأكيدات تتعلق بدقتها أو اكتمالها، وتخليان نفسيهما صراحة من أي مسؤولية مهما كانت عن أي خسارة تنتج عما ورد في هذه النشرة هذه أو عن الاعتماد على أي جزء منها.

المنسق الرئيسي

إتش إس بي سي العربية السعودية المحدودة

HSBC

مديرو الاكتتاب ومديرو استقبال العروض

شركة سامبا للأصول وإدارة الاستثمار

جي بي مورقان العربية السعودية المحدودة

إتش إس بي سي العربية السعودية المحدودة

sambacapital سامبا كابيتال

J.P.Morgan

HSBC

صدرت نشرة الإصدار هذه بتاريخ ١٤٣٦/٠٨/١٤هـ الموافق ٢٠١٥/٠٦/٠١م

إشعار مهم

تقدم نشرة الإصدار هذه تفاصيل تتعلق بالمُصدر والصكوك. وعند تقديم طلب للاكتتاب في الصكوك، سيتم معاملة المستثمرين على أساس أن طلباتهم تستند على المعلومات التي تحتويها نشرة الإصدار هذه والتي يمكن الحصول على نسخ منها من المُصدر أو عن طريق زيارة المواقع الإلكترونية للمصدر (www.bahri.com) أو الهيئة (www.cma.org.sa).

عين المُصدر كلاً من شركة إتش إس بي سي العربية السعودية المحدودة وشركة جي بي مورقان العربية السعودية المحدودة وشركة سامبا للأصول وإدارة الاستثمار كمستشارين ماليين ("المستشارون الماليون") وكمديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض ("مديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض") فيما يتعلق بالصكوك الموصوفة بموجبه.

وفيما يتعلق بطرح الصكوك، فلم يُرخص لأي شخص بمنح أي معلومات أو تقديم أي بيان بخصوص المصدر أو الصكوك (بخلاف ما تضمنته نشرة الإصدار هذه)، وفي حال منح مثل هذه المعلومات أو تقديم مثل هذه البيانات فلا يجوز الاعتداد بها على أنها منحت أو قُدمت من المصدر أو مديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض.

لا يعمل أي من المستشارين الماليين ومديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض لمصلحة أي شخص فيما يتعلق بطرح الصكوك. وما لم تفرض الأنظمة المعنية خلاف ذلك فإن المستشارين الماليين ومديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض لن يعتبروا أي شخص (سواء كان متعلقاً لنشرة الإصدار هذه أو أية مواد أخرى معدة بخصوص الصكوك) بمثابة العميل أو العميل الفرد (حسب تعريف هذين المصطلحين في لائحة الأشخاص المرخص لهم الصادرة عن الهيئة) فيما يتعلق بطرح وبيع وتداول الصكوك ولن يكون أي منهم مسؤولاً تجاه أي شخص عن تقديم العناية المقدمة لعملاء المستشارين الماليين ومديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض أو عملائهم الأفراد، أو لتقديم المشورة فيما يتعلق بطرح الصكوك ومحتويات نشرة الإصدار هذه أو أية مواد أخرى معدة بخصوص الصكوك أو أي معاملة أو ترتيب أو أي أمر آخر مشار إليه في نشرة الإصدار هذه.

تحتوي نشرة الإصدار هذه على معلومات تم تقديمها للالتزام بمتطلبات قواعد التسجيل والإدراج. إن الغرض الوحيد من نشرة الإصدار هذه هو تقديم معلومات عامة عن المصدر لمساعدة كل متلقي نشرة الإصدار هذه في تقييمه للمصدر والطرح وأي استثمار في الصكوك وتقديم الإفصاحات اللازمة لتمكين المستثمرين المحتملين من اتخاذ قرار استثماري مبني على دراية وإدراك، ويتحمل أعضاء مجلس الإدارة الذين تظهر أسماؤهم في القسم ٨-١ "إدارة الشركة-أعضاء مجلس الإدارة"، مجتمعين ومنفردين كامل المسؤولية عن دقة المعلومات الواردة في نشرة الإصدار هذه المتعلقة بالمصدر والصكوك، ويؤكدون بحسب علمهم واعتقادهم، وبعد إجراء جميع التحريات الممكنة وإلى الحد المعقول، أنه لا توجد أية وقائع أخرى يمكن أن يؤدي عدم ذكرها في نشرة الإصدار هذه إلى جعل أي إفادة واردة بموجبه مضللة. ولا تتحمل الهيئة أو تداول أي مسؤولية عن محتويات نشرة الإصدار هذه، ولا تعطي أي تأكيدات تتعلق بدقتها أو اكتمالها، وتخليان نفسيهما صراحة من أي مسؤولية مهما كانت عن أي خسارة تنتج عما ورد في نشرة الإصدار هذه أو عن الاعتماد على أي جزء منها.

على الرغم من أن المصدر قد أجرى جميع التحريات المعقولة للتحقق من دقة المعلومات الواردة في نشرة الإصدار هذه كما في تاريخ إعدادها، إلا أنّ جزءاً كبيراً من المعلومات الواردة فيها عن السوق والقطاع قد تم الحصول عليها من مصادر خارجية، وفي حين أنه لا يوجد لدى المصدر أو مديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض أو أي من مستشاريهم أي سبب للاعتقاد بأن أي من معلومات السوق والقطاع غير دقيقة بشكل جوهري، إلا أنه لم يتم التحقق من هذه المعلومات بصورة مستقلة ولا يقدم أحد منهم أي ضمان بصحة أو اكتمال أي من هذه المعلومات.

إن المعلومات التي تضمنتها نشرة الإصدار هذه عرضة للتغيير. وعلى وجه الخصوص فإن المعلومات المتعلقة بالوضع المالي الفعلي للمصدر وقيمة الصكوك قد تتأثر بشكل سلب بالتطورات المستقبلية المتعلقة بعوامل التضخم أو تكاليف التمويل أو الضرائب أو حساب الزكاة أو أية عوامل اقتصادية أو سياسية أو عوامل أخرى خارجة عن نطاق سيطرة المصدر. ولا يعتزم أي من المصدر أو أعضاء مجلس إدارة المصدر تحديث أو تعديل أي معلومات أو إفادات مستقبلية واردة في نشرة الإصدار هذه، سواء كان ذلك نتيجة معلومات جديدة أو أحداث مستقبلية أو غير ذلك. ونتيجة لذلك وغيرها من المخاطر والاحتمالات غير المؤكدة والافتراضات فإن الأحداث المستقبلية والظروف التي تم نقاشها في نشرة الإصدار هذه قد لا تتحقق بالشكل المتوقع، أو قد لا تتحقق على الإطلاق. وعليه، يجب على المستثمرين المحتملين أن يأخذوا بعين الاعتبار جميع الإفادات المستقبلية في ضوء هذه الإفصاحات وألا يعتدوا على هذه الإفادات المستقبلية الواردة في نشرة الإصدار هذه بشكل مستقل عن هذه الإفصاحات وليس الهدف من تقديم نشرة الإصدار هذه أو أي معلومات شفوية أو كتابية أو أي تبادل مطبوع فيما يتعلق بالصكوك هو تقديم وعد أو بيان بخصوص أرباح أو نتائج أو أحداث مستقبلية، كما لا يفترض تفسيرها أو الاعتداد بها على هذا الأساس.

لا يجوز اعتبار نشرة الإصدار هذه أو أي معلومات أخرى مقدمة بخصوص الصكوك بمثابة التوصية بالمشاركة في طرح الصكوك من المصدر أو مديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض أو وكيل حملة الصكوك أو أي من مستشاريهم أو شركائهم التابعة. بالإضافة إلى ذلك، فإن المعلومات الواردة في نشرة الإصدار هذه ذات طبيعة عامة وتم إعدادها دون الأخذ في عين الاعتبار الأهداف الاستثمارية لأي مستثمر محتمل أو وضعه المالي أو احتياجاته الاستثمارية الخاصة. ويتحمل كل متلق لنشرة الإصدار هذه مسؤولية الحصول على استشارة مهنية مستقلة من مستشار مالي مرخص له من الهيئة فيما يتعلق بالمصدر أو طرح الصكوك ومسؤولية القيام بتقييمه المستقل للمصدر وللإستثمار في الصكوك وللمعلومات والافتراضات المتضمنة في نشرة الإصدار هذه وذلك بالرجوع إلى ما يلزم من المشورة والتحليل والتوقعات لاتخاذ أي قرار استثماري.

لا يتحمل أي من مديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض أو وكيل حملة الصكوك أية مسؤولية ولا يقدمون أي بيان أو ضمان أو تعهد، سواء صراحةً أو ضمناً، فيما يتعلق بدقة أو اكتمال المعلومات الواردة في نشرة الإصدار هذه أو أية معلومات أخرى مقدمة من المصدر بخصوص المصدر أو الصكوك أو أي بيان مقدم أو يُزعم أنه مقدم من أو بالنيابة عن أحد مديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض بخصوص المصدر أو الصكوك. سيعتبر كل شخص يتلقى نشرة الإصدار أنه لم يعتمد على أي من مديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض فيما يتعلق بتحرياته عن دقة هذه المعلومات أو قراره الاستثماري، ويجب على كل شخص الاعتماد على تقييمه الشخصي للمصدر والصكوك. ولا يعتبر أي أمر ضُمن في نشرة الإصدار هذه، ولا يجوز تفسيره أو الاعتماد عليه بأي شكل من الأشكال، على أنه وعد أو ضمان أو بيان، سواء في الماضي أو المستقبل، من أي من مديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض. ولأقصى حد مسموح به نظاماً، لا يتحمل مديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض أي مسؤولية مهما كانت عن محتويات نشرة الإصدار هذه.

إن توزيع نشرة الإصدار هذه في أي دولة غير المملكة العربية السعودية ("المملكة") محظور صراحة. ولذا فإن المصدر ومديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض يطلبون من كل شخص يحوز على نشرة الإصدار هذه أن يكونوا على دراية بجميع القيود النظامية في هذا الخصوص وأن يلتزموا بها.

تواريخ مهمة للمكتتبين وطرق تقديم طلبات الاستثمار

يجوز لمديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض استقطاب طلبات مبدئية لشراء الصكوك من المستثمرين المحتملين خلال فترة الطرح، بينما يبحث المصدر ومديرو الاكتتاب ومديرو استقبال العروض مسألة الهامش ويتفقون عليها.

على الأشخاص الراغبين في شراء الصكوك تقديم نموذج مكتمل على الوجه المطلوب ("نموذج طلب الاستثمار") لأي من مديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض قبل نهاية فترة الطرح وسداد قيمة الصكوك وفقاً للتعليمات الواردة في نموذج طلب الاستثمار، وسوف تتوفر نماذج طلب الاستثمار لدى مديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض. ولن تقبل أي طلبات للاستثمار في الصكوك بأقل من ١,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي أو بمبالغ لا تزيد عن مضاعفات الـ ١,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي كما لن تقبل من مقدمي الطلبات من غير الشركات والهيئات الاستثمارية.

لا يجوز تسجيل أشخاص كحملة صكوك إلا في حال كان هؤلاء أشخاصاً طبيعيين من مواطني المملكة، أو أشخاصاً معنويين لهم منشآت دائمة في المملكة، وفي كلتا الحالتين، يجب أن يكون للشخص حساب مصرفي في المملكة ("الأشخاص المؤهلون"). وعلى الرغم من أنه يجوز تسجيل الأشخاص المؤهلين كحملة صكوك، إلا أن الطرح الأولي للصكوك لن يتم إلا للشركات والهيئات الاستثمارية. ويعني مصطلح "الشركة والهيئة الاستثمارية" كل شخص مؤهل ينطبق عليه أي مما يلي:

- (أ) شخص مرخص من الهيئة لمزاولة أعمال الأوراق المالية؛
- (ب) شخص مستثنى كما هو محدد في الملحق ١ من لائحة أعمال الأوراق المالية الصادرة عن الهيئة؛
- (ج) أي مما يلي:
 ١. أي شركة تملك، أو تكون عضواً في مجموعة تملك أصولاً صافية لا تقل قيمتها عن ٥٠ مليون ريال سعودي.
 ٢. أي شركة غير مسجلة، أو أي شركة تضامن، أو منشأة أخرى تملك أصولاً صافية لا تقل قيمتها عن ٥٠ مليون ريال سعودي.

٣. أي شخص ("أ") يتصرف بصفة عضو مجلس إدارة، أو مسؤول، أو موظف لدى شخص ("ب") عندما ينطبق على الشخص ("ب") التعريف الوارد في الفقرتين الفرعيتين (١)، أو (٢) حيث يكون الشخص ("أ") مسؤولاً عن أي نشاط أوراق مالية للشخص ("ب").

(د) مؤسسة حصلت على رخصة لمزاولة الأعمال المصرفية وفقاً لأنظمة المملكة. ويمكن للأشخاص المؤهلين من غير الشركات والهيئات الاستثمارية شراء الصكوك فيما بعد من الشركات والهيئات الاستثمارية بعد انتهاء فترة الطرح وإتمام عملية الاكتتاب.

يجدر التذكير بأنه يتم إتاحة نشرة الإصدار هذه لكل مستثمر محتمل على أساس أنه من الأشخاص الذي تجوز حيازتهم وتسليمهم لنشرة الإصدار وفقاً لأنظمة المكان الذي يتواجد به. كما لا يحق للمستثمر المحتمل بتقديم أو الكشف عن محتويات نشرة الإصدار هذه، سواء إلكترونياً أو بوسيلة أخرى، إلى أي شخص آخر وليس المستثمر المحتمل مخولاً بأي مما سبق. وفي حال تلقي المستثمر المحتمل لهذا المستند عن طريق البريد الإلكتروني، فعليه الامتناع عن الرد على هذا المستند عن طريق البريد الإلكتروني. حيث إن أي تواصل بالرد عن طريق البريد الإلكتروني، بما في ذلك الرد المتولد باستخدام خاصية "الرد" في برنامج البريد الإلكتروني الخاص بالمستثمر المحتمل سيتم تجاهله أو رفضه. كما أنه في حال تلقي المستثمر المحتمل لهذا المستند عن طريق البريد الإلكتروني، فسيكون استخدامه لذلك البريد الإلكتروني على مسؤوليته الخاصة كما سيكون من مسؤولياته التأكد من خلوه من الفيروسات وأي مواد أخرى ضارة مشابهة.

في حال إرسال نشرة الإصدار هذه إلى مستثمر محتمل بشكل إلكتروني، فعليه أن يعي بأن المستندات التي تنتقل عن طريق هذه الوسيلة قابلة للتعديل أو التغيير أثناء عملية النقل الإلكتروني، وعليه فلا يتحمل أي من مديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض أو المصدر أو أي مدير أو مسؤول أو موظف أو وكيل أو شخص مسيطر على أي من أي من مديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض أو المصدر أو أي من شركاتهم التابعة أية مسؤولية أياً كانت فيما يخص أي فروقات بين نشرة الإصدار الموزعة لك إلكترونياً والنسخة الورقية المتوفرة للمستثمر المحتمل حسب الطلب من مديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض أو النسخة المتوافرة على الموقع الرسمي للهيئة أو المصدر.

نشرة الإصدار هذه ليست للتوزيع على (أو الاستخدام من قبل) أي شخص أو كيان في أي مكان أو بلد يكون فيه مثل هذا التوزيع أو الاستخدام مخالفاً لأنظمة المحلية لذلك المكان أو البلد. ولا تعد نشرة الإصدار هذه بأي حال من الأحوال عرضاً للبيع أو استقطاباً لعرض شراء، كما لن يكون هناك بيع لأي صكوك في أي مكان يكون فيه مثل هذا العرض أو الاستقطاب أو البيع غير نظامي. ويجب على الأشخاص الذين تكون نشرة الإصدار هذه في حيازتهم أن يكونوا على دراية بمثل هذه القيود والالتزام بها. للمزيد من التفاصيل حول القيود على عرض وبيع وتوزيع الصكوك وتوزيع نشرة الإصدار هذه ومواد الطرح الأخرى، يرجى مراجعة القسم ١٨ "الاكتتاب والبيع".

سيكون تخصيص الصكوك بناءً على تقدير المصدر ومديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض، وذلك بعد انتهاء فترة الطرح. وفي حال الانتهاء من تخصيص الصكوك، سيقوم المصدر بنشر الهامش وإجمالي القيمة الإسمية، وإجمالي المتحصلات المتوقعة للصكوك المقرر إصدارها، على المواقع الإلكترونية للمصدر وتداول.

لا ينبغي للمستثمرين المحتملين تفسير محتويات نشرة الإصدار هذه على أنها تقدم مشورة ضريبية أو زكوية أو استثمارية أو نظامية أو تنظيمية أو شرعية. وعلى المستثمر المحتمل الاستشارة مع المستشارين القانونيين والماليين ومستشاري الأعمال والضريبة والزكاة الشريعة الخاصين به لتحديد مدى ملاءمة الاستثمار بالصكوك وتبعات ذلك الاستثمار والتوصل إلى تقييم مستقل لمثل هذا الاستثمار.

قد لا تكون الصكوك استثماراً مناسباً لجميع المستثمرين. يجب على كل مستثمر محتمل في الصكوك أن يقرر مدى ملاءمة هذا الاستثمار في ضوء ظروفه الخاصة. وعلى وجه الخصوص، يجب على كل مستثمر محتمل:

١. أن يكون لديه ما يكفي من المعرفة والخبرة للقيام بتقييم فعلي للصكوك ولمزايا ومخاطر الاستثمار فيها وللمعلومات الواردة أو المشار إليها في نشرة الإصدار هذه.
٢. أن يكون قادراً على الاستفادة من أدوات تحليلية ملائمة وملماً بها، وذلك لتقييم الاستثمار في الصكوك والأثر الذي قد يتركه مثل هذا الاستثمار في محفظة استثماراته الإجمالية في سياق وضعه المالي الخاص به.
٣. أن يكون لديه ما يكفي من الموارد المالية والسيولة لتحمل كافة مخاطر الاستثمار في الصكوك.

٤. أن يفهم شروط الصكوك بشكل كامل، وأن يكون لديه دراية بسلوك أي مؤشرات وأسواق مالية ذات صلة.
٥. أن يكون قادرًا (وحده أو بمساعدة مستشار مالي) على تقييم سيناريوهات محتملة للعوامل الاقتصادية وغيرها مما قد يؤثر على استثماره وقدرة على تحمل المخاطر ذات الصلة.

تعتبر الصكوك من الأدوات الاستثمارية المعقدة وعليه، فإن الشركات والهيئات الاستثمارية لا تقدم بالعادة على شراء مثل هذه الأدوات المعقدة باعتبارها استثماراً قائماً بذاته وإنما يقومون بشراء هذه الأدوات المالية المعقدة كوسيلة لتخفيف المخاطر أو تعزيز العائد وذلك بزيادة المخاطر الكلية لمحففظهم الاستثمارية بطريقة مدروسة ومتزنة وملائمة. لا يجدر على المستثمر المحتمل الاستثمار بالصكوك إلا إذا كانت لديه الخبرة (سواء منفرداً أو بمساعدة مستشار مالي) في تقييم أداء الصكوك في ظل الظروف المتغيرة والنتائج المترتبة على قيمة الصكوك والتأثير العام لمثل هذا الاستثمار على المحفظة الاستثمارية للمستثمر المحتمل.

ليس الغرض من نشرة الإصدار هذه ولا المعلومات المقدمة بموجبها: (أ) أن تكون أساساً لأي تقييم سواء ائتماني أو غيره؛ أو (ب) أن تشكل توصية لأي متلقٍ لنشرة الإصدار هذه بشراء الصكوك من المصدر أو أي من مديري الاكتتاب أو مديري استقبال العروض. يجب على كل مستثمر يرغب بشراء أي من الصكوك أن يقوم بتحرياته الخاصة عن وضع المصدر المالي والائتماني.

يحفظ المصدر بحق إنهاء مشاركة أي طرف في عملية تقييم وطرح الصكوك و/أو رفض كافة العروض دون أي مسؤولية، وذلك لأقصى حد مسموح به نظاماً. ولن يكون المصدر ملزماً بإبلاغ أي مستثمر أو مقدم طلب بأسباب ذلك الإنهاء أو الرفض.

ويتحمل أي مستثمر محتمل أو مقدم عرض تم قبول طلبه جميع التكاليف والنفقات المتكبدة من قبله (بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر، تكلفة الاستعانة بالخدمات المالية والمحاسبية والفنية وخدمات المستشارين القانونيين، ونفقات السفر، إلخ) ولن يتحمل المصدر أو مديرو الاكتتاب ومديرو استقبال العروض أي مسؤولية عن ذلك بأي شكل من الأشكال بغض النظر عن سير الطرح أو نتائجه أو عملية التقييم والاختيار أو أي ظروف أخرى.

لا يتحمل مديرو الاكتتاب ومديرو استقبال العروض أي مسؤولية عن حركة الأموال أو الأوراق المالية خلال فترة تسوية الطرح أو بعد ذلك. وسيتم تسوية الصكوك وفقاً للإجراءات المتبعة لأدوات الدين المدرجة في تداول. ولا يتحمل مديرو الاكتتاب ومديرو استقبال العروض أي مسؤولية فيما يتعلق بمثل هذه الإجراءات ولا يقدمون أي تأكيدات في هذا الخصوص.

ويتعين على جميع المستثمرين المحتملين قراءة نشرة الإصدار هذه، بما فيها شروط الصكوك، بعناية قبل تعبئة طلب شراء الصكوك حيث إن توقيع نموذج طلب الاستثمار يشكل قبولاً وموافقة من المستثمر على الشروط.

معلومات القطاع والسوق

إن المعلومات الواردة في نشرة الإصدار هذه عن قطاع النقل البحري والبيانات الأخرى المتعلقة بقطاعات السوق التي يعمل فيها المصدر مستمدة من الآتي: (أ) بحث عن سوق النقل البحري مقدم بالنيابة عن المصدر من شركة ماكولنج سيرفسز إل إل سي ("ماكولنج") وهي شركة استشارات مستقلة ومتخصصة في مجال النقل البحري؛ و (ب) معلومات متاحة في النطاق العام فيما يتعلق بمجال النقل البحري. وبالرغم من المصادقية المفترضة لمثل هذه المعلومات والمصادر والتقديرات إلا أن المصدر وأعضاء مجلس إدارة المصدر الذين تظهر أسماؤهم في القسم ٨-١ "إدارة الشركة-أعضاء مجلس الإدارة" ومديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض ومستشاريهم لم يقوموا بالتحقق منها ولا يقدمون أي تأكيدات فيما يتعلق بدقتها واكتمالها.

إن المعلومات الخاصة بالقطاع والسوق عرضة للتغيير ولا يمكن التحقق منها بشكل دائم ولا يبقين كامل وذلك بسبب القيود المرتبطة بتوفر البيانات الأساسية ومصادقتها والطبيعة التطوعية لعملية جمع البيانات بالإضافة إلى ما تنطوي عليه أي دراسة استقصائية عن حجم السوق من القيود والعوامل المجهولة.

لم يتم المصدر بتكليف أي طرف ثالث بتقديم أي من المنشورات أو التقارير أو أي من المصادر الأخرى المنشورة عن القطاع مما تمت الإشارة إليه في نشرة الإصدار هذه، كما لم يسع المصدر للحصول على موافقة أي من هذه المصادر على تضمين بيانات السوق هذه في نشرة الإصدار هذه.

المعلومات المالية

تم إعداد القوائم المالية الموحدة للمصدر كما في وعن السنوات المالية المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م و٢٠١٣م و٢٠١٤م وكما في وعن فترة الثلاثة أشهر المنتهية في ٣١ مارس ٢٠١٥م من قبل المصدر وفقاً لمعايير المحاسبة الصادرة عن الهيئة السعودية للمحاسبين القانونيين (المعمول بها والمتعارف عليها في المملكة العربية السعودية). وتم مراجعة القوائم المالية الموحدة للمصدر كما في وعن السنوات المالية المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م و٢٠١٣م و٢٠١٤م على التوالي، والملحقة بنشرة الإصدار هذه وفقاً لمعايير المراجعة الصادرة عن الهيئة السعودية للمحاسبين القانونيين (المعمول بها والمتعارف عليها في المملكة العربية السعودية) من قبل الدكتور محمد العمري وشركاه (عضو بي دي او الدولية المحدودة) كما في وعن السنة المالية ٢٠١٢م، ومن قبل إرنست ويونغ وشركاهم (محاسبون قانونيون) كما في وعن السنتين الماليتين ٢٠١٣م و٢٠١٤م، كما هو موضح في تقاريرهما المرفقة بهذه النشرة. وتم فحص القوائم المالية الأولية الموحدة غير المراجعة للمصدر لفترة الثلاثة أشهر المنتهية في ٣١ مارس ٢٠١٥م من قبل إرنست ويونغ وفقاً لمعيار فحص التقارير المالية الأولية الصادر من قبل الهيئة السعودية للمحاسبين القانونيين (المعمول بها والمتعارف عليها في المملكة العربية السعودية) كما هو موضح في تقريرها المرفق بهذه النشرة، وكل منها كما تم إدراجها في نشرة الإصدار هذه.

يقوم المصدر بنشر قوائمه المالية بالريال السعودي في هذه النشرة، ما لم يذكر خلاف ذلك، فإن أي إشارة إلى "ر.س." أو "ريال سعودي" أو "ريال" تُعد إشارة إلى العملة الرسمية للمملكة العربية السعودية والإشارة إلى "هلالة" هي إشارة إلى الوحدة الفرعية من الريال.

وتجدر الإشارة إلى أن الأرقام الواردة في النشرة قد خضعت للتقريب وبالتالي فإن الأرقام المبينة لنفس الفئة في جداول مختلفة قد تختلف قليلاً كما قد لا تمثل الأرقام الإجمالية في بعض الجداول مجموعاً حسابياً دقيقاً للأرقام التي سبقها.

استخدام التواريخ

تمت الإشارة إلى التواريخ بالتقويم الهجري (هـ) والتقويم الميلادي (م).

التوقعات والإفادات المستقبلية

لقد تم إعداد التوقعات التي تضمنتها نشرة الإصدار هذه على أساس افتراضات محددة وصريحة، وقد تختلف ظروف التشغيل المستقبلية عن الافتراضات المستخدمة، وبالتالي فإنه لا يوجد ضمان أو تعهد بدقة أو اكتمال أي من هذه التوقعات.

تمثل بعض التوقعات الواردة في نشرة الإصدار هذه "إفادات مستقبلية" ويستدل على هذه الإفادات المستقبلية عن طريق استخدام بعض الكلمات مثل "تعتزم" أو "تقدر" أو "تعتقد" أو "تتوقع" أو "من الممكن" أو "سوف" أو "ينبغي" أو "متوقع" أو "قد" أو "يعتقد" أو الصيغ النافية لهذه المفردات أو غيرها من المفردات المقاربة أو المشابهة لها في المعنى، وتعكس هذه الإفادات وجهة نظر المصدر الحالية فيما يتعلق بأحداث مستقبلية ولكنها ليست ضماناً للأداء المستقبلي، وهناك العديد من العوامل التي قد تؤثر على الأداء الفعلي أو الإنجازات أو النتائج التي تحققها الشركة وتؤدي إلى اختلافها بشكل كبير عما كان متوقعاً صراحة أو ضمناً في الإفادات المستقبلية المذكورة. وقد تم استعراض بعض المخاطر أو العوامل التي يمكن أن تؤدي إلى مثل هذا الأثر بصورة أكثر تفصيلاً في قسم آخر من نشرة الإصدار هذه (راجع القسم ٥ "عوامل المخاطرة" في نشرة الإصدار هذه). وفيما لو تحقق أي واحد أو أكثر من هذه المخاطر أو الأمور غير المتوقعة أو ثبت عدم صحة أو دقة أي من الافتراضات التي تم الاعتماد عليها، فإن النتائج الفعلية قد تختلف بشكل جوهري عن تلك الموضحة في نشرة الإصدار هذه.

ومع مراعاة متطلبات قواعد التسجيل والإدراج، فإن المصدر لا يعتزم تحديث أو تعديل أي معلومات متعلقة بالقطاع أو السوق أو الإفادات المستقبلية التي تتضمنها نشرة الإصدار هذه، سواء كان ذلك نتيجة معلومات جديدة أو حوادث مستقبلية أو غيره، ونتيجة لهذا وللمخاطر الأخرى والأمور غير المتوقعة والافتراضات، فإن توقعات الأحداث والظروف المستقبلية المبينة في نشرة الإصدار هذه قد لا تحدث على النحو الذي يتوقعه المصدر أو قد لا تحدث إطلاقاً وعليه فإنه يجب على المستثمرين المحتملين فحص جميع الإفادات المستقبلية على ضوء هذه التفسيرات مع عدم الاعتماد على الإفادات المستقبلية بشكل أساسي.

إن الإشارة بموجبه إلى "نشرة الإصدار هذه" سيشمل المستند هذا بتاريخ ٢٠١٥/٠٦/٠١ م بالإضافة إلى أي ملحقات أو تعديلات عليه. تشمل نشرة الإصدار هذه في قسم "شروط وأحكام الصكوك" على ملخص للبنود الأساسية لمسودة كل من اتفاقية المضاربة واتفاقية المرابحة الرئيسية وإعلان الوكالة واتفاقية إدارة الدفعات كما في تاريخ نشرة الإصدار هذه (حسب تعريف كلٍ منها في الشروط).

نشرة الإصدار التكميلية

سيقوم المُصدِر بإعداد ملحق لنشرة الإصدار هذه وفقاً لمتطلبات الهيئة إذا علم المُصدِر، في أي وقت من تاريخ نشر نشرة الإصدار وقبل إدراج الصكوك على تداول بأي من الآتي:

- (١) وجود تغيير مهم في مسائل جوهرية واردة في نشرة الإصدار هذه، أو أي مستند آخر مطلوب بموجب قواعد التسجيل والإدراج الصادرة عن الهيئة؛ أو
- (٢) ظهور أي مسائل مهمة كان يجب تضمينها في نشرة الإصدار هذه.

باستثناء الحالات المذكورة سابقاً، فإن المُصدِر لا يعتمد تحديث أو تعديل أية معلومات متعلقة بالقطاع أو السوق أو الإفادات المستقبلية التي تتضمنها نشرة الإصدار هذه، سواء كان ذلك نتيجة معلومات جديدة أو حوادث مستقبلية أو غيره، ونتيجة لهذا وللمخاطر الأخرى والاحتمالات غير المؤكدة والافتراضات، فإن توقعات الأحداث والظروف المستقبلية الميينة في هذه النشرة قد لا تحدث على النحو الذي يتوقعه المُصدِر أو قد لا تحدث إطلاقاً وعليه يجب على المستثمرين المحتملين النظر إلى الإفادات المستقبلية في هذا السياق ومن ثم عليهم ألا يفرطوا في الاعتماد على أي من الإفادات المستقبلية.

لا يتحمل مديرو الاكتتاب ومديرو استقبال العروض أي مسؤولية عن تحديث أو تعديل المعلومات المتضمنة في نشرة الإصدار هذه بعد تاريخ نشرها كما لن يراجع أي منهم أحوال المصدر طالما كانت الصكوك قائمة ولن يقدموا المشورة لأي مستثمر في الصكوك عن أي معلومات تستجد.

دليل الشركة

المصدر

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري

مبنى البحري رقم ٥٦٩

شارع الستين، حي الملز

ص ب ٨٩٣١

الرياض ١١٤٩٢

المملكة العربية السعودية

هاتف: ٤٧٨ ٥٤٥٤ (١١) ٩٦٦+

فاكس: ٤٧٧٨.٣٦ (١١) ٩٦٦+

www.bahri.sa

investorrelations@bahri.sa



ممثلو المصدر

عصام بن حمد المبارك

مبنى البحري رقم ٥٦٩

شارع الستين، حي الملز

ص ب ٨٩٣١

الرياض ١١٤٩٢

المملكة العربية السعودية

هاتف: ٤٧٨ ٥٤٥٤ (١١) ٩٦٦+

فاكس: ٤٧٧٨.٣٦ (١١) ٩٦٦+

www.bahri.sa

Emubarak@mci.gov.sa

ابراهيم بن عبدالرحمن العمر

مبنى البحري رقم ٥٦٩

شارع الستين، حي الملز

ص ب ٨٩٣١

الرياض ١١٤٩٢

المملكة العربية السعودية

هاتف: ٤٧٨ ٥٤٥٤ (١١) ٩٦٦+

فاكس: ٤٧٧٨.٣٦ (١١) ٩٦٦+

www.bahri.sa

alomar@bahri.sa

وكيل حملة الصكوك

شركة اتش اس بي سي العربية السعودية المحدودة

المقر الرئيسي لبنك إتش إس بي سي

٧٢٦٧ شارع العليا - المروج

الرياض ٢٢٥٥-١٢٢٨٣

المملكة العربية السعودية

هاتف: ٢٩٩ ٢٤٤٣ (١١) ٩٦٦+

فاكس: ٢٩٩ ٢٤٤٤ (١١) ٩٦٦+

www.hsbsaudi.com

saudiarabia@hsbc.com



مدير الدفعات

شركة اتش اس بي سي العربية السعودية المحدودة

المقر الرئيسي لبنك إتش إس بي سي

٧٢٦٧ شارع العليا - المروج

الرياض ٢٢٥٥-١٢٢٨٣

المملكة العربية السعودية

هاتف: ٢٩٩ ٢٤٤٣ (١١) ٩٦٦+

فاكس: ٢٩٩ ٢٤٤٤ (١١) ٩٦٦+

www.hsbsaudi.com

saudiarabia@hsbc.com



المسجل

شركة السوق المالية السعودية (تداول)

أبراج التعاونية- البرج الشمالي

طريق الملك فهد

ص ب ٦١٢

الرياض ١١٥٥٥

المملكة العربية السعودية

هاتف: ٢٨٢ ٦٦٦٦ (١١) +٩٦٦

فاكس: ٢٨٢ ٦٨٢٣ (١١) +٩٦٦

www.tadawul.com.sa

webinfo@tadawul.com.sa



المستشارون الماليون

شركة اتش اس بي سي العربية السعودية المحدودة

المقر الرئيسي لبنك إتش إس بي سي

٧٢٦٧ شارع العليا - المروج

الرياض ٢٢٥٥-١٢٢٨٣

المملكة العربية السعودية

هاتف: ٢٩٩ ٢٤٤٣ (١١) +٩٦٦

فاكس: ٢٩٩ ٢٤٤٤ (١١) +٩٦٦

www.hsbcSaudi.com

saudiArabia@hsbc.com



شركة جي بي مورقان العربية السعودية المحدودة

برج الفيصلية، مستوى ٨، المنطقة ج

طريق الملك فهد

ص ب ٥١٩٠٧

الرياض ١١٥٥٣

المملكة العربية السعودية

هاتف: ٢٩٩ ٣٨٠٠ (١١) +٩٦٦

فاكس: ٢٩٩ ٣٨٤٠ (١١) +٩٦٦

www.jpmorgan.com

bader.a.alamoudi@jpmorgan.com

J.P.Morgan

شركة سامبا للأصول وإدارة الاستثمار

برج المملكة

ص ب ٢٢٠٠٠٧

الرياض ١١٣١١

المملكة العربية السعودية

هاتف: ٢١١ ٧٤٢٦ (١١) +٩٦٦

فاكس: ٢١١ ٧٤٣٨ (١١) +٩٦٦

www.sambacapital.com

Salam.al-khunaizi@sambacapital.com

sambacapital سامبا كابيتال

متسق الاكتتاب

شركة اتش اس بي سي العربية السعودية المحدودة

المقر الرئيسي لبنك إتش إس بي سي

٧٢٦٧ شارع العليا - المروج

الرياض ٢٢٥٥-١٢٢٨٣

المملكة العربية السعودية

هاتف: ٢٤٤٣ ٢٩٩ (١١) ٩٦٦+

فاكس: ٢٤٤٤ ٢٩٩ (١١) ٩٦٦+

www.hsbcSaudi.com

saudiArabia@hsbc.com



مديرو الاكتتاب ومديرو استقبال العروض

شركة اتش اس بي سي العربية السعودية المحدودة

المقر الرئيسي لبنك إتش إس بي سي

٧٢٦٧ شارع العليا - المروج

الرياض ٢٢٥٥-١٢٢٨٣

المملكة العربية السعودية

هاتف: ٢٤٤٣ ٢٩٩ (١١) ٩٦٦+

فاكس: ٢٤٤٤ ٢٩٩ (١١) ٩٦٦+

www.hsbcSaudi.com

saudiArabia@hsbc.com



شركة جي بي مورقان العربية السعودية المحدودة

برج الفيصلية، مستوى ٨، المنطقة ج

طريق الملك فهد

ص ب ٥١٩٠٧

الرياض ١١٥٥٣

المملكة العربية السعودية

هاتف: ٣٨٠٠ ٢٩٩ (١١) ٩٦٦+

فاكس: ٣٨٤٠ ٢٩٩ (١١) ٩٦٦+

www.jpmorgan.com

bader.a.alamoudi@jpmorgan.com

J.P.Morgan

شركة سامبا للأصول وإدارة الاستثمار

برج المملكة

ص ب ٢٢٠٠٧

الرياض ١١٣١١

المملكة العربية السعودية

هاتف: ٢١١٧٤٢٦ (١١) ٩٦٦+

فاكس: ٢١١٧٤٣٨ (١١) ٩٦٦+

www.sambacapital.com

Salam.al-khunaizi@sambacapital.com

sambacapital سامبا كابتال

المستشارون الشرعيون

اللجنة الشرعية التنفيذية لشركة إتش إس بي سي العربية السعودية

المقر الرئيسي لبنك إتش إس بي سي

٢٢٦٧ شارع العليا - المروج

الرياض ٢٢٥٥-١٢٢٨٣

المملكة العربية السعودية

هاتف: ٢٤٣٩ ٢٩٩ (١١) ٩٦٦+

فاكس: ٢٤٤٤ ٢٩٩ (١١) ٩٦٦+

www.hsbsaudi.com

saudiarabia@hsbc.com



المستشار الشرعي المستقل لشركة جي بي مورقان

عن طريق شركة جي بي مورقان العربية السعودية المحدودة

برج الفيصلية، مستوى ٨، المنطقة ج

طريق الملك فهد

ص ب ٥١٩٠٧

الرياض ١١٥٥٣

المملكة العربية السعودية

هاتف: ٣٨٠٠ ٢٩٩ (١١) ٩٦٦+

فاكس: ٣٨٤٠ ٢٩٩ (١١) ٩٦٦+

www.jpmorgan.com

bader.a.alamoudi@jpmorgan.com

J.P.Morgan

اللجنة الشرعية التنفيذية لهيئة الرقابة الشرعية لمجموعة سامبا المالية

برج المملكة

ص ب ٢٢٠٠٧

الرياض ١١٣١١

المملكة العربية السعودية

هاتف: ٢٦ ٢١١ ٧٤٢٦ (١١) ٩٦٦+

فاكس: ٢١١ ٧٤٣٨ (١١) ٩٦٦+

www.sambacapital.com

Salam.al-khunaizi@sambacapital.com

sambacapital سامبا كابيتال

المستشار القانوني للمصدر

شركة كليفورد تشانس محامون ومستشارون قانونيون

المبنى ١٥، البوابة الاقتصادية

طريق مطار الملك خالد الدولي

ص ب ٩٠٢٣٩

الرياض ١١٦١٣

المملكة العربية السعودية

هاتف: ٩٧٠٠ ٤٨١ (١١) ٩٦٦+

فاكس: ٩٧٠١ ٤٨١ (١١) ٩٦٦+

www.cliffordchance.com

bahri@cliffordchance.com

CLIFFORD
CHANCE

المستشار القانوني لوكيل حملة الصكوك

مكتب زياد سمير خشيم محامون ومستشارون

مركز لوكالايزر – جناح F6

طريق الأمير محمد بن عبد العزيز (التحلية)

ص ب ٢٣.٦٦٧

الرياض ١١٣٢١

المملكة العربية السعودية

هاتف: ٤٦١ ٨٧٠٠ (١١) +٩٦٦

فاكس: ٤٦١ ٨٧٩٩ (١١) +٩٦٦

www.zeyad.khoshaim.com

info@khoshaim.com

ZEYAD S. KHOSHAIM Law Firm

ألن أند أوفري آل آل بي

الطابق ١١ – بناية برج ضمان

شارع السعادة

مركز دبي المالي العالمي

ص ب ٥.٦٦٧٨

دبي

الإمارات العربية المتحدة

هاتف: ٤٢٦ ٧١٠٠ (٤) +٩٧١

فاكس: ٤٢٦ ٧١٩٩ (٤) +٩٧١

www.allenoverly.com

allenoverlydubai@allenoverly.com

ALLEN & OVERY

المحاسب القانوني للمصدر

إرنست ويونغ وشركاهم (محاسبون قانونيون)

برج الفيصلية

الطابق ٦ و ١٤

ص ب ٢٧٣٢

الرياض ١١٤٦١

المملكة العربية السعودية

هاتف: ٢٧٣ ٤٧٤٠ (١١) +٩٦٦

فاكس: ٢٧٣ ٤٧٣٠ (١١) +٩٦٦

www.ey.com

riyadh@sa.ey.com



بي دي أو الدكتور محمد العمري وشركاه

ص ب ٨٧٣٦

الرياض ١١٤٩٢

المملكة العربية السعودية

هاتف: ٢٧٨ .٦٠٨ (١١) +٩٦٦

فاكس: ٢٧٨ ٢٨٨٣ (١١) +٩٦٦

www.alamri.com

info@alamri.com



مستشار دراسة السوق

ماكويونج سيرفسز إل إل سي

أوشن هاوس

١٠٣٥ جادة ستيوارت

جاردن سيتي

نيويورك ١١٥٣٠

الولايات المتحدة الأمريكية

هاتف: ٢٢٧ ٥٧٠٠ (٥١٦) +١

فاكس: ٧٤٥ ٦١٩٨ (٥١٦) +١

Services@mcquilling.com

www.mcquilling.com



MCQUILLING PARTNERS, INC.

أعطى المستشارون المذكورون أعلاه موافقتهم الخطية على نشر أسمائهم، وعناوينهم، وشعاراتهم والتصريحات المنسوبة إليهم (إذا كان ذلك منطبقاً وفي السياق التي تطبق وتظهر فيه) في هذه النشرة ولم يسحبوا هذه الموافقة حتى تاريخ إصدار هذه النشرة.

البنوك التجارية للمصدر

البنك السعودي الفرنسي

شارع المعذر

الرياض

المملكة العربية السعودية

هاتف: ٢٨٩ ٩٩٩٩ (١١) +٩٦٦

فاكس: ٤٠٤ ٢٣١١ (١١) +٩٦٦

www.alfransi.com.sa

Communications@alfransi.com.sa



J.P.Morgan

بنك جي بي مورقان تشيس إن آيه (فرع لندن)

٢٥ بانك ستريت

لندن أي ١٤ ٥ جي بي

المملكة المتحدة

هاتف: ٢٠٧٧٤٢٤٠٠٠ +٤٤

فاكس: ٢٣٤٢٤١٠ +٤٤ ١٢٠

www.jpmorgan.com

emeaclientserviceofficers@jpmorgan.com

البنك الأهلي التجاري

ص.ب. ٣٥٥٥

جدة ٢١٤٨١

المملكة العربية السعودية

هاتف: ٢٩٩ ٩٥١٥ (١١) +٩٦٦

فاكس: ٢٩٩ ٩٥٩٢ (١١) +٩٦٦

alahli@alahli.com

www.alahli.com





مجموعة سامبا المالية

ص.ب. ٨٣٣

الرياض ١١٤٢١

المملكة العربية السعودية

هاتف: +٩٦٦ (١١) ٤٧٧ ٤٧٧٠

فاكس: +٩٦٦ (١١) ٤٧٩ ٩٤٠٢

customercare@samba.com

www.samba.com

البنك السعودي البريطاني

طريق الأمير عبد العزيز بن مساعد بن جلوي (الضباب)

ص.ب. ٩٠٨٤

الرياض ١١٤١٣

المملكة العربية السعودية

هاتف: +٩٦٦ (١١) ٤٤٠ ٨٨٨٨

فاكس: +٩٦٦ (١١) ٢٧٦ ٤٣٥٦

sabb@sabb.com

www.sabb.com



١. ملخص الطرح

ينبغي قراءة ملخص معلومات الطرح أدناه كمقدمة للمعلومات المفصلة الواردة في أي موضع آخر من نشرة الإصدار هذه كما أن هذا الملخص خاضع في مجمله لتلك المعلومات. قد لا يحتوي هذا الملخص على كافة المعلومات التي ينبغي على المستثمرين المحتملين الاطلاع عليها قبل اتخاذ قرار الاستثمار في الصكوك، وعليه فإن أي قرار يتخذه المستثمر المحتمل للاستثمار ينبغي أن يستند على الاطلاع على نشرة الإصدار هذه بأكملها. يجب قراءة نشرة الإصدار هذه كاملةً بعناية، بما في ذلك القوائم المالية والإيضاحات ذات العلاقة والمعلومات الواردة تحت العناوين "عوامل المخاطرة" و"إشعار مهم" قبل اتخاذ أي قرار استثماري. إن المفردات والمصطلحات التالية المستخدمة في هذا الملخص وغير المعرفة فيه ستكون لها المعاني المحددة لها في قسم "التعريفات والمصطلحات" من نشرة الإصدار هذه.

<p>تأسست الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري ("المصدر" أو "الشركة" أو "البحري") عام ١٩٧٨م بموجب المرسوم الملكي رقم م/٥ بتاريخ ١٢/٢/١٣٩٨هـ (الموافق ١/٢٢/١٩٧٨م) كشركة مساهمة سعودية، وتم قيدها في السجل التجاري برقم ١٠١٠٠٢٦٠٢٦ ويقع مركز الشركة الرئيسي في مبنى البحري رقم ٥٦٩، شارع الستين، حي الملز، ص.ب. ٨٩٣١، الرياض ١١٤٩٢، المملكة العربية السعودية.</p>	<p>المصدر:</p>
<p>تنقسم الأنشطة الرئيسية لمجموعة البحري إلى الأقسام الستة التالية:</p> <ul style="list-style-type: none"> • نقل النفط الخام. • الغاز والخدمات البحرية. • نقل الكيماويات. • نقل البضائع السائبة. • نقل البضائع العامة. • إدارة الناقلات. <p>تتمثل رؤية الشركة في ربط الاقتصادات ونشر الإزدهار، وقيادة التميز في الخدمات اللوجستية العالمية. وتم تأسيس الشركة لتوفير وضمان مرور آمن للسلع المنتجة في المملكة. ولزالت رسالة الشركة مستمرة مع توسع نطاق خدماتها بشكل كبير منذ تأسيسها. وتلتزم الشركة بقيمها المتمثلة في "الاتزان"، و"الشفافية"، و"المتابعة"، و"الحماس". ومن خلال التركيز المستمر على هذه القيم والأسس التجارية المسؤولة، تعتقد الشركة أن بإمكانها أن تصبح مقدم خدمة رائد يطبق أفضل الممارسات التجارية للشركات لتشغيل أسطول من الطراز العالمي، مع بناء علاقات مثمرة مع كافة أصحاب المصالح.</p>	<p>نشاطات المصدر:</p>
<p>كما في تاريخ نشرة الإصدار هذه، تمتلك شركة أرامكو السعودية للتطوير ٧٨,٧٥٠,٠٠٠ سهم ما يمثل ٢٠ في المائة من رأس المال المُصدّر بينما يمتلك صندوق الاستثمارات العامة ٨٨,٨٠٨,٢٠٢ سهم وهو ما يمثل ٢٢,٥٥ في المائة من رأس المال.</p>	<p>المساهمون الكبار</p>
<p>يبلغ رأس المال المصرح به والمدفوع للمصدر كما في تاريخ نشرة الإصدار هذه ٣,٩٣٧,٥٠٠,٠٠٠ ريال سعودي مقسمة إلى ٣٩٣,٧٥٠,٠٠٠ سهم بقيمة اسمية قدرها ١٠ ريالات سعودية للسهم الواحد.</p>	<p>رأس مال المصدر:</p>
<p>شركة إتش إس بي سي العربية السعودية المحدودة، وعنوانها المسجل ٧٢٦٧ شارع العليا - المروج، الرياض ٢٢٥٥-١٢٢٨٣، المملكة العربية السعودية، وشركة جي</p>	<p>مديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض:</p>

بي مورقان العربية السعودية المحدودة وعنوانها المسجل برج الفيصلية، طريق الملك فهد، ص.ب. ٥١٩٠٧، الرياض ١١٥٥٣، المملكة العربية السعودية وسامبا للأصول وإدارة الاستثمار وعنوانها المسجل برج المملكة، ص.ب. ٢٢٠٠٧، الرياض ١١٣١١، المملكة العربية السعودية.	
شركة إتش إس بي سي العربية السعودية المحدودة، وعنوانها المسجل ٧٢٦٧ شارع العليا - المروج، الرياض ٢٢٥٥-١٢٢٨٣، المملكة العربية السعودية.	وكيل حملة الصكوك:
شركة إتش إس بي سي العربية السعودية المحدودة، وعنوانها المسجل ٧٢٦٧ شارع العليا - المروج، الرياض ٢٢٥٥-١٢٢٨٣، المملكة العربية السعودية.	مدير الدفعات:
شركة السوق المالية السعودية ("تداول")، وعنوانها المسجل أبراج التعاونية، البرج الشمالي، طريق الملك فهد، ص.ب. ٦٠٦١٢، الرياض ١١٥٥٥، المملكة العربية السعودية.	المسجل:
البنك السعودي البريطاني وعنوانه المسجل طريق الأمير عبد العزيز بن مساعد بن جلوي (الضباب)، ص.ب. ٩٠٨٤، الرياض ١١٤١٣، المملكة العربية السعودية.	بنك الحساب:
صكوك قيمتها ٣.٩٠٠.٠٠٠.٠٠٠ ريال سعودي تنتهي في عام ٢٠٢٢م.	الصكوك:
نسبة مئة في المئة (١٠٠ في المائة) من إجمالي القيمة الاسمية للصكوك.	سعر الإصدار:
٣.٩٠٠.٠٠٠.٠٠٠ ريال سعودي.	إجمالي القيمة الاسمية:
ستكون الصكوك مقومة بالريال السعودي.	العملة:
تنتهي الصكوك في ٢٠٢٢/٠٧/٣٠م ما لم يشتريها المصدر أو يلغها قبل ذلك التاريخ وفقاً للشروط ٩ (شراء الصكوك).	المدة:
سيستخدم المصدر متحصلات طرح الصكوك لسداد المبالغ التي اقترضها بموجب تسهيل المرابحة الجسري والذي يبلغ ٣,١٨٢,٨١٢,٥٠٠ ريال سعودي وسيستخدم الباقي منها، إن وجد، للأغراض التجارية العامة.	استخدام متحصلات الطرح:
إن طرح وبيع وتداول الصكوك مقتصر على الأشخاص المؤهلين (كما هم معروفون في الشروط)، وسيقتصر الطرح الأولي للصكوك على الشركات والهيئات الاستثمارية فقط (كما هي معرفة في القسم ١٨ "الاكتتاب والبيع")، ولكن يمكن للأشخاص المؤهلين الذين ليسوا بشركات أو هيئات استثمارية شراء الصكوك من الشركات والهيئات الاستثمارية وذلك من خلال تداول بعد إدراج الصكوك.	المستثمرون المستهدفون:
يجوز لمديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض استقطاب طلبات مبدئية لشراء الصكوك من المستثمرين المحتملين خلال فترة الطرح، وعلى كل من يرغب في شراء الصكوك أن يقدم نموذج طلب الاستثمار إلى أي من مديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض قبل نهاية فترة الطرح. ويجوز للأشخاص الذين ليسوا بشركات وهيئات استثمارية شراء الصكوك من المكتتبين من الشركات والهيئات الاستثمارية بعد انتهاء فترة الطرح وإتمام عملية الاكتتاب وذلك من خلال تداول (للمزيد من التفاصيل، يرجى مراجعة القسم ١٨ "الاكتتاب والبيع").	طريقة الاكتتاب:
صك واحد.	الحد الأدنى لعدد الصكوك:
١,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي.	قيمة الحد الأدنى للاكتتاب:
٣.٩٠٠ صك.	الحد الأعلى لعدد الصكوك التي يمكن الاكتتاب بها:
٣.٩٠٠.٠٠٠.٠٠٠ ريال سعودي.	قيمة الحد الأعلى للاكتتاب التي يمكن

	الاكتتاب فيما:
سيكون تخصيص الصكوك بناءً على تقدير المُصدِر ومديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض وسيتم بعد انتهاء فترة الطرح. ولمزيد من التفاصيل حول هذه القيود وغيرها من القيود الخاصة بطرح الصكوك وبيعها وتداولها، يرجى مراجعة القسم ١٨ "الاكتتاب والبيع".	قيودالتخصيص والطرح:
في حال عدم قبول أي نموذج طلب استثمار لأي سبب، سواء كلياً أو جزئياً وسواءً لوجود فائض أو غير ذلك، فسيتم رد أية مبالغ تم تقديمها فيما يتعلق بالطلب المرفوض سواء كلياً أو جزئياً، حسبما يقتضي الحال، إلى المستثمر دون أي خصومات وذلك بتحويل المبلغ المعني إلى الحساب البنكي الذي تم تحويله منه ويحد أقصى لا يتجاوز عشرة أيام عمل من نهاية فترة الطرح.	طريقة رد الفائض إلى مستثمرين:
تبدأ فترة الطرح في ٢٠١٥/٠٦/٠٤ م وتنتهي في ٢٠٢٢/٠٧/٣٠ م.	فترة الطرح:
تصدر الصكوك فقط على شكل الكتروني مسجل فقط وتمثل في جميع الأوقات في حصص على هيئة مسجلة في صك رئيسي (كما هو موضح في الشرط ٣ (الصيغة والفئة) والتي سيتم إيداعها لدى وكيل حملة الصكوك.	صيغة الصكوك:
تصدر الصكوك بفئة ١,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي.	الفئة:
تشكل الصكوك حصصاً غير قابلة للتجزئة في ملكية موجودات الصكوك وستكون في جميع الأوقات في مرتبة مساوية لبعضها البعض. وستشكل التزامات المصدر بالدفع بموجب وثائق الصكوك (كما هي معرفة أدناه) التي يكون المصدر طرفاً فيها ("التزامات الدفع") التزامات مباشرة على المصدر وعامة وغير معلقة على شرط وغير مضمونة وستعامل في جميع الأوقات على نحو متساو مع جميع التزامات المصدر الأخرى الحالية والمستقبلية غير المضمونة، فيما عدا تلك الالتزامات التي تحظى بأفضلية بموجب المبادئ النظامية الإلزامية ذات العلاقة والمنطبقة بشكل عام، وليست التزامات المصدر تجاه حملة الصكوك فيما يخص الصكوك مضمونة بأية أصول أو ضمان أو كفالة من الغير. لن يكون لأي حامل صكوك ممارسة أي حق في المقاصة أو المطالبة بذلك حول أي مبلغ يدين له به المصدر بموجب أو فيما يتعلق بالتزامات الدفع، ويعد كل من حملة الصكوك بحكم اكتتابه في الصكوك أو شرائه أو حملة الصكوك متنازلاً عن تلك الحقوق في المقاصة إلى أقصى حد تسمح به الأنظمة والقوانين المعنية.	الوضع النظامي للصكوك:
ستكون التوزيعات الدورية نصف سنوية وذلك في ٣٠ يوليو و ٣٠ يناير في كل سنة، بدءاً من تاريخ ٢٠١٦/٠١/٣٠ م وحتى ٢٠٢٢/٠٧/٣٠ م (شاملاً ذلك التاريخ)، على أنه، إذا لم يوافق ذلك التاريخ يوم عمل، يكون تاريخ التوزيع الدوري هو يوم العمل التالي مباشرةً إلا إذا وقع ذلك اليوم في الشهر التالي، وفي تلك الحالة يتم تقديم تاريخ التوزيع الدوري إلى يوم العمل السابق مباشرةً.	تواريخ التوزيع الدوري:
يقوم المصدر في كل تاريخ توزيع دوري بتوجيه مدير الدفعات بأن يوزع على حملة الصكوك، بالتناسب فيما بينهم، توزيع دوري يعادل مبلغ التوزيع الدوري المنطبق لذلك التاريخ. وذلك يعني بالنسبة لكل فترة توزيع دوري المبلغ الناتج عن المعادلة التالية: $س \times (ص + هـ) \times ي$ ٣٦. حيث:	قيمة التوزيع الدوري:

<p>س = إجمالي القيمة الاسمية لتلك الصكوك القائمة في تاريخ قيد التحويل الذي يسبق مباشرة اليوم الأخير من فترة التوزيع الدوري المعنية.</p> <p>ص = معدل الأساس لفترة التوزيع الدوري المعنية.</p> <p>هـ = الهامش.</p> <p>ي = عدد الأيام الواقعة في فترة التوزيع الدوري المعنية.</p> <p>"الهامش" يكون له نفس التعريف الوارد في الشروط.</p>	
<p>إن طرح وبيع وتداول الصكوك مقتصر على الأشخاص المؤهلين (كما هم معرفون في الشروط). وسيقتصر الطرح الأولي للصكوك على الشركات والهيئات الاستثمارية فقط (كما هي معرفة في القسم ١٨ "الاكتتاب والبيع")، ولكن يمكن للأشخاص المؤهلين الذين ليسوا بشركات أو هيئات استثمارية شراء الصكوك من الشركات والهيئات الاستثمارية وذلك من خلال تداول بعد إدراج الصكوك.</p>	<p>القيود المفروضة على أدوات الدين:</p>
<p>القيمة الاسمية الإجمالية للصكوك القائمة بعد خصم أية خسارة تتعلق بموجودات الصكوك.</p>	<p>رأس مال الصكوك:</p>
<p>في تاريخ الإقفال، يقوم وكيل حملة الصكوك، بالنيابة عن حملة الصكوك، بما يلي:</p> <p>(١) تقديم ٥١ في المائة من متحصلات الاكتتاب في الصكوك ("رأس مال المضاربة") إلى المضارب لتستخدم كرأس مال المضاربة ("المضاربة")، ويجب على المضارب وفقاً لشروط اتفاقية المضاربة استثمار رأس مال المضاربة في محفظة الأعمال (كما تعرف أدناه)؛ و</p> <p>(٢) استخدام ٤٩ في المائة من متحصلات الاكتتاب في الصكوك في ترتيبات مربحة يرمها البائع والمشتري عملاً باتفاقية المربحة الرئيسية والشروط ٦(د) (عقود المربحة).</p> <p>"محفظة الأعمال" تعني كامل الأنشطة الحالية لشركة البحري المتوافقة مع أحكام الشريعة واستثمارات المضارب (لصالح حملة الصكوك) وأي استثمارات أخرى تتم بموجب الشرط رقم ٦ (ب) (محفظة الأعمال).</p> <p>تشكل موجودات المضاربة وموجودات المربحة والتزامات الدفع، وأي مبالغ قائمة في رصيد حساب الصكوك والاحتياطي (كما هو معرف أدناه) "موجودات الصكوك".</p> <p>لا يكون أي من المصدر (طالما أنه ينفذ التزاماته بموجب وثائق الصكوك)، ولا وكيل حملة الصكوك ولا مديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض مسؤولين عن أداء موجودات الصكوك أو ربحيتها ولا عن حصة ومبلغ التوزيعات (إن وجدت) المدفوعة لحملة الصكوك.</p>	<p>موجودات الصكوك:</p>
<p>وفقاً لاتفاقية المضاربة، يكون لكل من المضارب (لصالح المصدر وحملة الصكوك) والبحري (لحسابها الخاص) حصة ملكية مشاعة في محفظة الأعمال وجميع الأصول المكتسبة عن طريق محفظة الأعمال وذلك على أساس تقاسم الأرباح وتحمل الخسائر بالتناسب مع حصة كل منهما.</p> <p>تكون حصة كل من المضارب (لصالح المصدر وحملة الصكوك) والبحري (لحسابها الخاص) في محفظة الأعمال في تاريخ الإقفال كما يلي:</p> <p>(١) في حالة البحري، ٨٩,٦٣ في المائة من محفظة الأعمال؛ و</p>	<p>اتفاقية المضاربة:</p>

<p>(٢) وفي حالة المضارب، ١٠,٣٧ في المائة من محفظة الأعمال. يحق للبحري زيادة الاستثمار نقدياً أو عينياً (إما من أموالها الخاصة أو من أموال مصدرها التسهيلات الائتمانية) لحسابها الخاص و/أو لحساب آخرين في محفظة الأعمال. وتكون حصة كل من المضارب (لصالح المصدر وحملة الصكوك) والبحري (لحسابها الخاص) في محفظة الأعمال متناسبة مع حصصهم من حين لآخر في إجمالي الاستثمار في محفظة الأعمال.</p>	
<p>يطلق على ناتج الدخل من موجودات المضاربة بعد خصم التكاليف الإجمالية (التي تتألف من التكاليف المباشرة والتكاليف المخصصة لهذه الأنشطة) مصطلح "دخل المضاربة".</p> <p>تحسب حصص الربح المتناسبة لحملة الصكوك والمضارب في أي دخل مضاربة باستخدام النسب التالية:</p> <p>(١) حملة الصكوك: ٨٠ في المائة من أي دخل مضاربة ("أرباح المضاربة")؛ و</p> <p>(٢) المضارب (لحسابه الخاص): ٢٠ في المائة من أي دخل مضاربة ("أرباح المضارب").</p> <p>تودع أرباح المضاربة في حساب قيد دفترى يحتفظ به المضارب لصالح حملة الصكوك وبالنيابة عنهم ("حساب التحصيل")، بينما يحتفظ المضارب بأرباح المضارب لحسابه الخاص.</p> <p>وفي تمام الساعة ١١:٠٠ صباحاً أو قبل ذلك (بتوقيت الرياض) قبل تاريخ التوزيع الدوري أو أي تاريخ توزيع دوري جزئي (كما هو معرف في الشروط) بيوم عمل واحد، يقوم المضارب بتحويل مبلغ من حساب التحصيل إلى حساب الصكوك (كما هو معرف في الشروط) يغطي أي عجز في دفع أي مبلغ توزيع دوري أو مبلغ توزيع دوري جزئي (كما هو معرف في الشروط)، حسب اقتضاء الحال، ويحول ما تبقى في رصيد حساب التحصيل بعد ذلك إلى الاحتياطي.</p>	<p>دخل المضاربة:</p>
<p>يرم كل من البائع والمشتري ما يلي:</p> <p>(١) صفقة مرابحة أولية ("صفقة المرابحة الأولية") في تاريخ الإقفال بالشروط المنصوص عليها في اتفاقية المرابحة الرئيسية المؤرخة في تاريخ الإقفال أو قريباً منه ("اتفاقية المرابحة الرئيسية")؛ و</p> <p>(٢) صفقات مرابحة لاحقة يرم أولها في تاريخ الإقفال، ومن ثم تبرم صفقة في آخر يوم عمل من كل فترة من فترات التوزيع الدوري، وذلك طالما ظلت الصكوك قائمة (وتبرم كل صفقة بعد أن يدفع المشتري السعر المؤجل المستحق عن الصفقة التي تسبقها في حساب الصكوك في آخر يوم عمل من فترة التوزيع الدوري المعنية) (ويشار إلى كل صفقة بـ "صفقة مرابحة لاحقة") بحيث يكون سعر التكلفة لكل صفقة مرابحة لاحقة ٥٧٣,٣٠٠,٠٠٠ ريال سعودي ("سعر التكلفة اللاحقة").</p> <p>"البائع" يُقصد به شركة إتش إس بي سي العربية السعودية المحدودة بصفتها البائع بموجب اتفاقيات المرابحة.</p> <p>يحتسب ربح المرابحة اللاحقة ضمن دخل المرابحة، وتتم إعادة استثمار سعر التكلفة اللاحقة في صفقة مرابحة لاحقة أخرى في آخر يوم عمل من كل فترة توزيع دوري طالما بقيت الصكوك قائمة.</p> <p>يحتسب سعر التكلفة اللاحقة في تاريخ التصفية ضمن دخل المرابحة.</p>	<p>عقود المرابحة:</p>

<p>يودع كامل دخل مرابحة في حساب الصكوك وفقاً لما يقتضيه الشرط ٦(و) (استخدام المتحصلات - حساب الصكوك).</p>	
<p>في تمام الساعة ١١:٠٠ صباحاً أو قبل ذلك (بتوقيت الرياض) قبل تاريخ التوزيع الدوري أو أي تاريخ توزيع دوري جزئي أو تاريخ التصفية بيوم عمل واحد، يقوم المصدر بتوجيه مدير الدفعات بدفع المبالغ القائمة في رصيد حساب الصكوك كما يلي:</p> <p>(١) أولاً، إلى الحد الذي لم تدفع فيه تلك المبالغ سابقاً، إلى وكيل حملة الصكوك، وأي شخص معين من وكيل حملة الصكوك، المبالغ المستحقة له بموجب وثائق الصكوك أو غيرها من المبالغ المتعلقة بصفته كوكيل حملة الصكوك؛</p> <p>(٢) ثانياً، إلى الحد الذي لم تدفع فيه تلك المبالغ سابقاً، إلى كل مقدم خدمات آخر (حسب تعريف هذا المصطلح في القسم ٤ "التعريفات والمصطلحات" وفي الشروط) يكون المصدر ملتزماً بدفع مبالغ إليهم، المبالغ المستحقة لكل منهم بموجب وثائق الصكوك أو غيرها من المبالغ المتعلقة بالصفة التي يمثلها كل منهم، وذلك على قدم المساواة فيما بينهم وبالتناسب؛</p> <p>(٣) ثالثاً، إلى كل حامل صكوك:</p> <p>(أ) المبلغ الإجمالي لأي عجز بين المبالغ المدفوعة لحملة الصكوك في أي تواريخ توزيع دورية سابقة ومبالغ التوزيع الدوري المستحقة لتلك التواريخ (ويشار إلى ذلك بمصطلح "عجز") إن كانت أي من هذه المبالغ غير مدفوعة سابقاً؛ و</p> <p>(ب) المبلغ المستحق عن فترة التوزيع الدوري الحالية أو فترة التوزيع الدوري الجزئي الحالي؛</p> <p>(٤) رابعاً، في تاريخ التصفية، المبلغ المستحق لحملة الصكوك لدفع رأس مال الصكوك.</p> <p>(٥) خامساً، يحول الرصيد المتبقي في حساب الصكوك بعد ذلك إلى رصيد الاحتياطي.</p>	<p>حساب الصكوك:</p>
<p>يلتزم المصدر بالاحتفاظ بحساب قيد دفترتي ("الاحتياطي") ولا يحق للمصدر استخدام واستثمار الأموال (إن وجدت) القائمة في رصيد الاحتياطي لحسابه الخاص وإنما يجوز له استثمار هذه الأموال في محفظة الأعمال لصالح حملة الصكوك وبالنيابة عنهم.</p> <p>مع مراعاة الشرط ٦(ج) (التعديل والمقاصة)، يتعين على المصدر في تمام الساعة ١١:٠٠ صباحاً أو قبل ذلك (بتوقيت الرياض) قبل تاريخ التوزيع الدوري المعني أو أي تاريخ توزيع دوري جزئي بيوم عمل واحد أن يدفع الأرصدة القائمة في الاحتياطي (إن وجدت) كما يلي:</p> <p>(١) أولاً، إلى الحد الذي لم تدفع فيه تلك المبالغ سابقاً، إلى وكيل حملة الصكوك، وأي شخص معين من وكيل حملة الصكوك، المبالغ المستحقة له بموجب وثائق الصكوك أو غيرها من المبالغ المتعلقة بصفته كوكيل حملة الصكوك؛</p> <p>(٢) ثانياً، إلى الحد الذي لم تدفع فيه تلك المبالغ سابقاً، إلى كل مقدم خدمات آخر يكون المصدر ملتزماً بدفع مبالغ إليهم، المبالغ المستحقة لكل منهم</p>	<p>الاحتياطي:</p>

<p>بموجب وثائق الصكوك أو غيرها من المبالغ المتعلقة بالصفة التي يمثلها كل منهم، وذلك على قدم المساواة فيما بينهم وبالتناسب:</p> <p>(٣) ثالثاً، إلى مدير الدفعات لسداد المبلغ الإجمالي لأي عجز إن كانت أي من هذه المبالغ غير مدفوعة سابقاً؛</p> <p>(٤) رابعاً، إلى مدير الدفعات لسداد المبلغ المستحق عن فترة التوزيع الدوري الحالية أو فترة التوزيع الدوري الجزئي الحالية إن كانت هذه المبالغ غير مدفوعة سابقاً.</p> <p>وفي تاريخ التصفية، يتعين على المصدر دفع الأرصدة القائمة في الاحتياطي (إن وجدت) على النحو التالي:</p> <p>(١) أولاً، إلى الحد الذي لم تدفع فيه تلك المبالغ سابقاً، إلى وكيل حملة الصكوك، وأي شخص معين من وكيل حملة الصكوك، المبالغ المستحقة له بموجب وثائق الصكوك أو غيرها من المبالغ المتعلقة بصفته كوكيل حملة الصكوك؛</p> <p>(٢) ثانياً، إلى الحد الذي لم تدفع فيه تلك المبالغ سابقاً، إلى كل مقدم خدمات آخر يكون المصدر ملتزماً بدفع مبالغ إليهم، المبالغ المستحقة لكل منهم بموجب وثائق الصكوك أو غيرها من المبالغ المتعلقة بالصفة التي يمثلها كل منهم، وذلك على قدم المساواة فيما بينهم وبالتناسب؛</p> <p>(٣) ثالثاً، إلى مدير الدفعات لسداد المبالغ المستحقة إلى حملة الصكوك لدفع رأس مال الصكوك (بما في ذلك أي مبلغ لازم لتعويض حملة الصكوك عن أي خسارة تتعلق برأس مال المضاربة كما في تاريخ التصفية)؛ و</p> <p>(٤) رابعاً: يستلم المصدر (بصفته مضارباً) الرصيد المتبقي في الاحتياطي (إن وجد) وذلك كحافز أداء.</p>	
<p>يجب على المصدر استرداد الصكوك في تاريخ الانتهاء ما لم يتم استردادها مسبقاً أو شراؤها وإلغاؤها. وفي تاريخ الانتهاء:</p> <p>(أ) على المصدر دفع الأسعار المؤجلة بموجب اتفاقية المرابحة الرئيسية إلى حساب الصكوك؛ و</p> <p>(ب) تُحل المضاربة ويدفع رأس مال المضاربة (مع إضافة أي أرباح أو خصم أي خسائر تنشأ من موجودات المضاربة) إلى حساب الصكوك؛ و</p> <p>(ت) مع مراعاة الشرط ٦ (ج) (التعديل والمقاصة) يستلم حملة الصكوك رأس مال الصكوك من المبالغ القائمة في حساب الصكوك والاحتياطي بالتناسب مع حصصهم في الصكوك؛ و</p> <p>(ث) عند استلام حملة الصكوك حصصهم من رأس مال الصكوك بالتناسب مع حصصهم في الصكوك، بالإضافة إلى أي مبالغ توزيع دورية أو مبالغ توزيع دورية جزئية مستحقة وغير مدفوعة، سيتنازل حملة الصكوك عن الجزء المتبقي من موجودات الصكوك إلى المصدر وفي هذه الحالة تعود موجودات الصكوك المتبقية تلقائياً إلى المصدر (لحسابه الخاص).</p> <p>من الممكن استرداد الصكوك مبكراً بناءً على طلب حملة الصكوك وذلك عقب وقوع حالة إخلال (وذلك على النحو المفصل في الشرطين ١٢ (حالات الإخلال) و١٣ (التنفيذ وممارسة الحقوق)).</p>	<p>استرداد الصكوك:</p>

<p>وخلافاً لما ذكر أعلاه لا توجد حالات يمكن إجبار المصدر أو حملة الصكوك فيها على استرداد الصكوك.</p>	
<p>يدفع المصدر كافة الدفعات التي تخص الصكوك خالصة من أية ضرائب أو استقطاعات في المملكة العربية السعودية ما لم تكن مفروضة بموجب الأنظمة السارية، وفي تلك الحالة يدفع المصدر لحملة الصكوك (باستثناء حملة الصكوك الذين ليسوا أشخاص مؤهلين أولم يعودوا أشخاصاً مؤهلين) المبالغ الإضافية اللازمة لتغطية الاستقطاع، وذلك من خلال مدير الدفعات.</p> <p>على حملة الصكوك أن يعوا بأن الصكوك يتم بيعها فقط للأشخاص المؤهلين وأنه لا يجوز تسجيل غير الأشخاص المؤهلين كحاملي صكوك. ولن تدفع مبالغ إضافية لتغطية أي استقطاع يفرضه أي نظام أو قانون على أي شخص يحمل صكوكاً وليس شخصاً مؤهلاً.</p> <p>يتحمل حملة الصكوك مسؤولية أي ضريبة أرباح رأسمالية أو ضريبة الدخل أو زكاة قد تفرض عليهم نتيجة لحيازتهم للصكوك.</p>	<p>الضرائب:</p>
<p>يتضمن الشرط ١٤(أ) (اجتماع حملة الصكوك؛ التعديل) على ملخص لشروط انعقاد اجتماعات حملة الصكوك من أجل مناقشة أي أمور تؤثر على مصالحهم واتخاذ قرار حولها، حسبما هو موضح في إعلان الوكالة.</p> <p>على حملة الصكوك أن يدركوا بأن الأحكام الواردة في إعلان الوكالة بخصوص اجتماعات حملة الصكوك تخضع لأنظمة المملكة العربية السعودية ذات العلاقة، متى ما كانت تنطبق، وتعديلاتها على الوجه الذي يتم تطبيقها به عملياً، وفي حال التعارض بين الاثنين فإن أحكام الأنظمة السعودية ذات العلاقة هي التي تسود.</p>	<p>اجتماعات حملة الصكوك:</p>
<p>سيتم إدراج الصكوك في تداول ويمكن تداولها بإتباع إجراءات التداول المنطبقة على أدوات الدين المدرجة. وفي جميع الأحوال، ستقتصر حيازة الصكوك على الأشخاص المؤهلين.</p>	<p>نقل ملكية الصكوك:</p>
<p>"وثائق الصكوك" تعني اتفاقية المضاربة وإعلان الوكالة واتفاقية التسجيل واتفاقية إدارة الدفعات واتفاقية المراجعة الرئيسية (بما فيها أي وثيقة تقدم أو توقع بموجب ملحق من ملاحق اتفاقية المراجعة الرئيسية) والصكوك (بما في ذلك الصك الرئيسي والشروط) وأي خطابات أتعاب (حسب تعريف كلٍ منها في الشروط) تقدّم أو توقّع من قبل المصدر بخصوص ما سبق، و"وثيقة صكوك" تعني أيّاً مما سبق حسبما يتطلب السياق.</p>	<p>وثائق الصكوك:</p>
<p>تخضع وثائق الصكوك لأنظمة المملكة العربية السعودية ولوائحها وتفسر وفقاً لها.</p>	<p>النظام الحاكم:</p>
<p>تختص الجهات القضائية في المملكة (بما فيها لجنة الفصل في منازعات الأوراق المالية ولجنة الاستئناف في منازعات الأوراق المالية فيما يتعلق بالمنازعات التي تقع في نطاق نظام السوق المالية ولوائحه التنفيذية (يشار إليهما فيما يلي بـ "اللجنتين")) في النظر والبت في أية قضية أو دعوى أو أي إجراء قضائي وفي تسوية أي نزاعات قد تنشأ عن الصكوك أو وثائق الصكوك. ولهذا الغرض، يقر جميع الأطراف المعنية (بما فيها المصدر وحملة الصكوك) إقراراً لا رجعة فيه بخضوعهم للاختصاص القضائي للجهات القضائية في المملكة. ولا يجوز رفع أي قضية أو دعوى أو أي إجراء قضائي بخصوص الصكوك أو وثائق الصكوك لدى</p>	<p>الاختصاص القضائي:</p>

<p>أية جهة خارج المملكة ولن يكون لأي محكمة أو سلطة قضائية خارج المملكة صلاحية النظر في أي دعوى بهذا الخصوص.</p>	
<p>يجب دراسة ظروف المستثمر المحتمل الاستثمارية بعناية قبل اتخاذ قرار بالاستثمار في الصكوك. يرجى مراجعة القسم ٥ "عوامل المخاطرة".</p>	<p>عوامل المخاطرة:</p>
<p>يجب على المستثمر المحتمل مراجعة القسم الذي بعنوان "إشعار مهم" بعناية قبل اتخاذ قرار بالاستثمار في الصكوك.</p>	<p>الإشعار المهم:</p>

٢. ملخص المعلومات الأساسية

ينبغي قراءة ملخص المعلومات الأساسية أدناه كمقدمة للمعلومات المفصلة الواردة في أي موضع آخر من نشرة الإصدار هذه كما أن هذا القسم خاضع في مجمله لتلك المعلومات. قد لا يحتوي هذا الملخص على كافة المعلومات التي ينبغي على المستثمرين المحتملين الاطلاع عليها قبل اتخاذ قرار الاستثمار في الصكوك، وعليه فإن أي قرار يتخذه المستثمر المحتمل للاستثمار ينبغي أن يستند إلى الاطلاع على نشرة الإصدار هذه بأكملها. يجب قراءة نشرة الإصدار هذه كاملةً بعناية، بما في ذلك القوائم المالية والإيضاحات ذات العلاقة والمعلومات الواردة تحت العناوين "عوامل المخاطرة" و"إشعار مهم" قبل اتخاذ أي قرار استثماري. إن المفردات والمصطلحات المستخدمة في هذا الملخص وغير المعرفة فيه ستكون لها المعاني المحددة لها في قسم "التعريفات والمصطلحات" من نشرة الإصدار هذه.

١-٢ وصف المصدر

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (البحري) وهي شركة مساهمة سعودية تحمل السجل التجاري رقم ١٠١٠٠٢٦٠٢٦. تأسست بموجب المرسوم الملكي رقم م/٥ المؤرخ في ١٢/٢/١٣٩٨هـ (الموافق ١/٢٢/١٩٧٨م) وتعمل في مجال النقل البحري. لمعرفة المزيد من التفاصيل عن نشاط الشركة يرجى الاطلاع على القسم رقم ٧ "لمحة عامة عن الشركة ومجموعة البحري".

٢-٢ الرؤية والاستراتيجية العامة

تتمثل رؤية الشركة في ربط الاقتصادات ونشر الإزدهار، وقيادة التميز في الخدمات اللوجستية العالمية. وتم تأسيس الشركة لتوفير وضمان مرور آمن للسلع المنتجة في المملكة. ولازالت رسالة الشركة مستمرة مع توسع نطاق خدماتها بشكل كبير منذ تأسيسها. وتلتزم الشركة بقيمها المتمثلة في "الاتزان"، و"الشفافية"، و"المثابرة"، و"الحماس". ومن خلال التركيز المستمر على هذه القيم والأسس التجارية المسؤولة، تعتقد الشركة أن بإمكانها أن تصبح مقدم خدمة رائد يطبق أفضل الممارسات التجارية للشركات لتشغيل أسطول من الطراز العالمي، مع بناء علاقات مثمرة مع كافة أصحاب المصالح. وتهدف استراتيجيتها العامة إلى توسع أعمال الشركة من خلال زيادة حجم أسطولها ورفع الاستخدام الأمثل للموارد إلى جانب الأمور الأخرى بهدف تعزيز قدرتها التنافسية في الأسواق العالمية. (لمعرفة المزيد من التفاصيل يرجى الاطلاع على القسم ٧-٤-١ "الرؤية والقيم" والقسم ٧-٤-٢ "الاستراتيجية").

٣-٢ نقاط القوة الرئيسية والمزايا التنافسية

تؤمن الشركة بأن مصدر قوتها الرئيسية ومزاياها تكمن في إدارتها العليا المؤهلة ذات الكفاءة العالية، وأسطولها الحديث وتركيزها على سلامة أفراد طاقمها على متن السفن. لمعرفة المزيد من التفاصيل يرجى الاطلاع على القسم ٧-٩ "المزايا التنافسية".

٤-٢ النظرة العامة إلى السوق

تعد الناقلات سفن مصممة خصيصاً لنقل مواد سائلة بكميات ضخمة عبر الشحن بحراً، وتنتقل أنواع عديدة من الشحنات السائلة، مثل النفط الخام والمنتجات البترولية والمواد الكيماوية والزيوت النباتية. ويُعد كل من النفط الخام والبتترول والمنتجات البترولية الأهم والأبرز من حيث القيمة والكمية في النقل البحري منذ القدم، وتمثل منتجات الزيت والغاز ٣٠ في المائة من إجمالي حجم التجارة البحرية العالمية في عام ٢٠١٣م على النحو المبين في الجدول ١-٦. وقد ارتفع حجم شحن الزيت والغاز بمعدل نمو سنوي مركب بلغ ١,٦ في المائة سنوياً منذ عام ١٩٧٠م.

يرتبط استهلاك الطاقة والطلب على النقل البحري بالنمو الاقتصادي العالمي إذ أن النشاط الاقتصادي يتطلب ويدفع استهلاكاً أعلى للطاقة، وفيما يتعلق بمصادر الطاقة العالمية المختلفة، فإن النفط الخام ومنتجات البترول يعدان المصدر الأول للطاقة وهذا يزداد بالتناسب مع نمو الاقتصاد العالمي، وهذا الارتباط يكون أقوى في الدول النامية التي يزداد فيها استخدامات الطاقة مع ازدياد نموها الصناعي.

وينشأ الطلب على النقل البحري من متطلبات استهلاك الطاقة في الاقتصادات الإقليمية والتفاوت الجغرافي لمصادر العرض، وهذا يعزز الطلب على الناقلات البحرية المستخدمة لنقل النفط الخام والمنتجات البترولية من مناطق المصدر إلى مناطق الاستهلاك.

يرتبط سوق نقل النفط السعودي، عن طريق شركة الزيت العربية السعودية (أرامكو السعودية) بشكل وثيق بإنتاج أرامكو السعودية وصادراتها. فبناءً على التقرير المعد من ماركولنج، يتم بيع ما يقارب ٧٠-٩٠ في المائة من صادرات أرامكو السعودية على أساس التسليم على ظهر السفينة (FOB). وفيما يتعلق بالجزء المتبقي من الصادرات والتي يتم بيعها على أساس التسليم للعميل حيث يشتمل سعر البيع على التأمين وتكاليف النقل، فإن الشركة هي المزود الرئيسي لخدمات النقل البحري لأرامكو السعودية.

وتتعدد العوامل التي تؤثر على الطلب على ناقلات النفط ومنها عامل العرض والطلب العالمي للنفط الخام (والذي يؤثر على كمية النفط الخام والمنتجات المكررة المنقولة بواسطة الناقلات البحرية)، وعامل المسافة ما بين مناطق الإنتاج والتكرير ومناطق الاستهلاك (والذي يؤثر على مسافة نقل النفط الخام أو المنتجات المكررة منها وإليها).

ويقاس الطلب على الناقلات البحرية بالنظر إلى ناتج ضرب وزن الحمولة بالطن في مسافة الرحلة بالميل. يتميز الطلب على الناقلات البحرية بعدد من المتغيرات وتشمل نوع الحمولة المراد نقلها، والسفن القادرة على نقلها، وحجم أجزاء الحمولة والذي يتأثر إما بالجمارك أو بأي قيود أخرى في ميناء التحميل أو ميناء التفريغ، ومن المتغيرات أيضاً مدى تكرار الطلب على توصيل الحمولة والمواقع المختلفة حول العالم التي يتم فيها تحميل وتفريغ الحمولات والتي تؤثر بدورها على عدد وتنوع المسارات التجارية. وإن كل هذه المتغيرات رهينة الوقت مما يعني أن على مشغلي الناقلات التركيز على تشغيل أسطول الناقلات بالشكل الأمثل للحصول على أعلى مستويات الفاعلية في التشغيل.

وفي الآونة الأخيرة أدت تلك الزيادة الهائلة في إنتاج النفط الصخري الخفيف/ الحلو في الولايات المتحدة الأمريكية والبديل الكندي من إنتاج النفط الخام الثقيل/ الحامض إلى خفض الواردات إلى أمريكا الشمالية انخفاضاً كبيراً.

وتُصنف الناقلات البحرية وفقاً للحمولة الساكنة بالطن ("DWT") وسعة نقل الشحنات. ويمكن تصنيف الطلب على ناقلات البحرية إلى ست فئات رئيسية حسب نوع الناقلات البحرية وهي:

- ناقلات النفط العملاقة
- ناقلة سويس ماكس
- أفراماكس
- ناقلة باناماكس
- ناقلة متوسطة الحجم
- ناقلة هاندي

ويكاد يشكل نقل النفط الخام كامل الطلب على ناقلات النفط العملاقة وسويس ماكس، أما الطلب على ناقلات أفراماكس وباناماكس والناقلات المتوسطة المدى فهو لنقل النفط الخام ونقل المنتجات البترولية غير النظيفة مثل زيت الوقود والمنتجات البترولية النظيفة مثل البنزين والديزل ووقود الطائرات، ونقل المواد الكيميائية، ويشكل نقل النفط الخام حوالي ثلثي الطلب على ناقلات أفراماكس فيما يذهب الثلث المتبقي لنقل البضائع، أما الطلب على ناقلات باناماكس يأتي من النفط الخام والمنتجات البترولية غير النظيفة، وإن الغالبية العظمى من الحمولات المنقولة على ناقلات المدى المتوسط هي المنتجات البترولية.

وتستخدم عادةً سفن الناقلات البحرية من الحجم الأصغر في نقل المنتجات البترولية المكررة. وكما هو الحال لناقلات النفط الخام، فإن سفن الناقلات الأكبر حجماً قادرة على نقل كميات أكبر من الشحنات لمسافات أطول، بينما تستخدم الناقلات الأصغر حجماً لنقل حمولات أقل ولمسافات أقصر.

٣. ملخص المعلومات المالية

١-٣ قائمة المركز المالي الموحدة (بالآف الريالات السعودية)				
يوضح الجدول التالي قائمة المركز المالي الموحدة للمجموعة كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢ م، ٢٠١٣ م، ٢٠١٤ م على التوالي (المستخرجة من القوائم المالية المراجعة والمرفقة بهذه النشرة) وكذلك قائمة المركز المالي الموحدة كما في ٣١ مارس ٢٠١٥ م (المستخرجة من القوائم المالية غير المراجعة لفترة الثلاثة أشهر المنتهية في ٣١ مارس ٢٠١٥ م المرفقة بهذه النشرة).				
الأصول	٢٠١٢ م	٢٠١٣ م	٢٠١٤ م	٣١ مارس ٢٠١٥ م (غير مراجعة)
الأصول المتداولة				
أرصدة لدى البنوك ونقد في الصندوق	١٠٥,٦٥١	١٠٦,٥٢٥	١٦٨,٩٥٧	١٦٤,٥٤٣
مرايحات وودائع قصيرة الأجل	٢٩٢,٦٥٦	٢٣٧,٩٤٠	٢٢١,١١١	٣٦٨,٣١٦
مدينون تجاريون، صافي	٢٥٢,٧٦٥	٥٨٦,٥٧٦	٦٤٢,١٦٧	٧٦٣,٥٦٤
مدينو عقود إيجار سفن، صافي	١٠,١٤٣	١٥,٢٥٦	٢١,١٤٠	٢٢,٨٦٦
مصاريف مدفوعة مقدماً وأرصدة مدينة أخرى	١٤١,٧٠٠	٩٢,١٤٠	١٦٢,٠٤١	١٦٢,٣٣٨
جاري الوكلاء	٢٧,٨١٤	٥٣,١٢٠	٧٦,٣٣٤	٧٥,٥١٠
مخزون	١٣٢,٠٦٨	٢٣٣,١٣٤	٣٢٧,٤٩٠	٢٦٤,٩٠٢
إعانة وقود مستحقة، صافي	١٣٢,٥٥٣	١٢٣,٨٨٠	١٩٧,٤٠٧	٢٠١,٦٢٥
رحلات غير مكتملة	٢١,٣٧٥	٤,٤٥٦	-	-
استثمارات للتجارة	٢٦,٣٨٤	-	-	-
مجموع الأصول المتداولة	١,١٤٣,١٠٩	١,٤٥٣,٠٢٧	١,٨١٦,٦٤٧	٢,٠٢٣,٦٦٤
الأصول غير المتداولة				
مدينو عقود إيجار سفن، صافي	٣٩٤,٦٧٩	٣٧٩,٤٢٣	٣٥٨,٢٨٢	٣٥١,٦٠٧
استثمارات محتفظ بها حتى تاريخ الاستحقاق	٤٠,٥٨٧	٤٠,٥٨٧	١٠,٥٨٧	١٠,٥٨٧
استثمارات متاحة للبيع	٥٧,٨٣٤	١٤,٣٩٩	١٣,٥٣٣	١٣,٥٣٣
استثمار في شركة زميلة	٦٥١,٩٨٢	٨٤١,٩٨٥	٩٠٥,٧٥٨	٩٥٧,٥٣٠
تكاليف تسفين مؤجلة، صافي	٩٨,٦٧٥	١٠٤,٦٧٢	١٢٢,١٦٦	١٢٨,٧١٢
أصول غير ملموسة، صافي	-	-	٩٠٣,٥٠١	٨٨٩,٩٩١
أصول ثابتة، صافي	٧,٥٠٣,٧٠١	٨,٥١٢,١٥٢	١٢,٩٨٠,٠١٧	١٢,٨٠٤,٧٦٩
ناقلات تحت الإنشاء وأخرى	١,١٧١,٩٩١	٦٧٦,٤٦٨	١٢,٠٣٩	١٥,٩٣١
مجموع الأصول غير المتداولة	٩,٩١٩,٤٤٩	١٠,٥٦٩,٦٨٦	١٥,٣٠٥,٨٨٣	١٥,١٧٢,٦٦٠
مجموع الأصول	١١,٠٦٢,٥٥٨	١٢,٠٢٢,٧١٣	١٧,١٢٢,٥٣٠	١٧,١٩٦,٣٢٤

الخصوم وحقوق الملكية				
الخصوم المتداولة				
٣١ مارس ٢٠١٥ م (غير مراجعة)	٢٠١٤ م	٢٠١٣ م	٢٠١٢ م	
٥٨٧,١٧٠	٤٩٦,٦٢٥	٣٠٨,٩٥٠	٢٣٠,٣١٣	دائنون ومبالغ مستحقة الدفع
٥٥٥,٨٣٩	٥٥٨,٣٠٤	٥٦٤,٢٩٢	٤٦٦,٠٨٥	الأقساط الجارية من تمويل المرابحة وقروض طويلة الأجل
٣,١٨٢,٨١٣	٣,٤٥٩,٣١٣	٣٣٧,٠٠٠	١٦٠,٠٠٠	تمويل مرابحة قصير الأجل
٣٣,٧٢٠	٣٣,٨٨٢	٣٢,٠٨٨	٣٠,٩٤١	توزيعات أرباح مستحقة
١٧٣,٧١٠	١٤٢,٨٩٨	١٣٨,٩٠٧	١١٨,٧٧٨	مخصص زكاة وضريبة الإستقطاع
٥,٢٩٣	٩,٨١٣	-	-	رحلات غير مكتملة
٤,٥٣٨,٥٤٥	٤,٧٠٠,٨٣٥	١,٣٨١,٢٣٧	١,٠٠٦,١١٧	مجموع الخصوم المتداولة
الخصوم غير المتداولة				
٣,٩٨٤,١٤٦	٤,١٥٢,٨٨٨	٤,٣٧٦,٥٨٩	٤,٢٥٣,٧٣٣	تمويل المرابحة وقروض طويلة الأجل
٥٠,٦٤٧	٥٢,٨٣٤	٤٦,٧٦٠	٤٠,٢١٣	مكافأة نهاية الخدمة للموظفين
٣٠,٧٠٤	٣٠,٧٠٤	٣٠,٧٠٤	٣٦,٧٥٠	خصوم أخرى
٤,٠٦٥,٤٩٧	٤,٢٣٦,٤٢٦	٤,٤٥٤,٠٥٣	٤,٣٣٠,٦٩٦	مجموع الخصوم غير المتداولة
٨,٦٠٤,٠٤٢	٨,٩٣٧,٢٦١	٥,٨٣٥,٢٩٠	٥,٣٣٦,٨١٣	مجموع الخصوم
حقوق الملكية				
حقوق المساهمين				
٣,٩٣٧,٥٠٠	٣,٩٣٧,٥٠٠	٣,١٥٠,٠٠٠	٣,١٥٠,٠٠٠	رأس المال
٢,٠٥٥,٩٧٣	٢,٠١٦,١٣٢	٩٩٨,٠٦٠	٩٢٢,٨٣٤	احتياطي نظامي
٢,٢٢٠,٠١١	١,٨٦١,٤٤٠	١,٦٩٧,٧٨٤	١,٣٣٥,٧٤٨	أرباح مبقاة
-	-	(١١٥)	٢,٣٣٢	(خسائر) أرباح غير محققة من استثمارات متاحة للبيع
٨,٢١٣,٤٨٤	٧,٨١٥,٠٧٢	٥,٨٤٥,٧٢٩	٥,٤١٠,٩١٤	مجموع حقوق المساهمين
٣٧٨,٧٩٨	٣٧٠,١٩٧	٣٤١,٦٩٤	٣١٤,٨٣١	حقوق الملكية غير المسيطرة
٨,٥٩٢,٢٨٢	٨,١٨٥,٢٦٩	٦,١٨٧,٤٢٣	٥,٧٢٥,٧٤٥	مجموع حقوق الملكية
١٧,١٩٦,٣٢٤	١٧,١٢٢,٥٣٠	١٢,٠٢٢,٧١٣	١١,٠٦٢,٥٥٨	مجموع الخصوم وحقوق الملكية

٢-٣ قائمة الدخل الموحدة (بالألف الريالات السعودية)

يوضح الجدول التالي قائمة دخل المجموعة الموحدة للسنوات الثلاث المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢ م، ٢٠١٣ م، ٢٠١٤ م على التوالي (المستخرجة من القوائم المالية المراجعة والمرفقة بهذه النشرة) وكذلك لفترة الثلاثة أشهر المنتهية في ٣١ مارس ٢٠١٥ م (المستخرجة من القوائم المالية غير المراجعة لفترة الثلاثة أشهر المنتهية في ٣١ مارس ٢٠١٥ م والمرفقة بهذه النشرة).

٢٠١٢ م	٢٠١٣ م	٢٠١٤ م	٣١ مارس ٢٠١٥ م (غير مراجعة)	
٢,٤٦٤,٦٢٨	٢,٨٤٦,٦٩٨	٣,٦٢٦,٤١٢	١,٦٤٢,٤٥٧	إيرادات التشغيل
(٨٧٥,٠٩٧)	(٩٤٣,٤٠٦)	(١,٢٠٦,٧٤٩)	(٣٣١,٩١٥)	تكلفة الوقود
(١,٢٥٣,٢٥٤)	(١,٤٩٤,٨٣٨)	(١,٩٦٣,٣٧٣)	(٩٠٢,٣٧٨)	مصاريف التشغيل الأخرى
٣٣٦,٢٧٧	٤٠٨,٤٥٤	٤٥٦,٢٩٠	٤٠٨,١٦٤	إجمالي دخل التشغيل قبل إعانة الوقود
٢٠٠,٥٧٢	١٧١,١٠٨	٢١٧,٩٣٦	٤٧,٠٤٩	إعانة الوقود
٥٣٦,٨٤٩	٥٧٩,٥٦٢	٦٧٤,٢٢٦	٤٥٥,٢١٣	إجمالي دخل التشغيل
(٨٣,٠٦٣)	(٧٩,١٢٣)	(٩٨,٨٧٥)	(٢٧,٢٦٩)	مصاريف عمومية وإدارية
٤٥٣,٧٨٦	٥٠٠,٤٣٩	٥٧٥,٣٥١	٤٢٧,٩٤٤	دخل التشغيل
١٤٧,٦٦٠	٢٩١,٢٣٥	١٣١,٩٥٦	٥١,٧٧٢	الحصة في نتائج الشركة الزميلة
(٥٩,٧٧٢)	(٦٠,٤٠٢)	(١٠٦,٤٧٤)	(٣٩,٦٠١)	مصاريف التمويل
٢٠,١٣٥	١٠٧,٧١١	(١,٠٥٣)	٨٤٣	إيرادات (مصاريف) أخرى، صافي
٥٦١,٨٠٩	٨٣٨,٩٨٣	٥٩٩,٧٨٠	٤٤٠,٩٥٨	الدخل قبل الزكاة وضريبة الإستقطاع وحقوق الملكية غير المسيطرة
(٣٦,٢٩٩)	(٤٩,٨٥٨)	(٣٧,٤٣٦)	(٣٣,٩٤٥)	الزكاة وضريبة الإستقطاع
٥٢٥,٥١٠	٧٨٩,١٢٥	٥٦٢,٣٤٤	٤٠٧,٠١٣	الدخل قبل حقوق الملكية غير المسيطرة
(٢١,٥١٧)	(٣٦,٨٦٣)	(٢٨,٥٠٤)	(٨,٦٠١)	حقوق الملكية غير المسيطرة من صافي دخل الشركات التابعة الموحدة
٥٠٣,٩٩٣	٧٥٢,٢٦٢	٥٣٣,٨٤٠	٣٩٨,٤١٢	صافي دخل السنة/الفترة
١,٤٤	١,٥٩	١,٧٠	١,٠٩	ربحية السهم (ريال سعودي):
١,٦٠	٢,٣٩	١,٥٨	١,٠١	المتعلق بدخل التشغيل
				المتعلق بصافي دخل السنة/الفترة

٣-٣ رأس المال (بالآف الريالات السعودية)

يوضح الجدول التالي رأس مال الشركة ومديونيات المجموعة كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٤م، وكذلك كما في ٣١ مارس ٢٠١٥م (غير مراجعة). ويجب قراءة هذا الجدول مع القسم رقم ٩ "مناقشة الإدارة للوضع المالي ونتائج العمليات وتحليلها" وكذلك القوائم المالية الموحدة المرفقة بهذه النشرة.

٣١ مارس ٢٠١٥م (غير مراجعة)	٣١ ديسمبر ٢٠١٤م	
١٦٤,٥٤٣	١٦٨,٩٥٧	أرصدة لدى البنوك والتقد الدين:
٣,٧٣٨,٦٥٢	٤,٠١٧,٦١٧	ديون قصيرة الأجل ^١
٣,٩٨٤,١٤٦	٤,١٥٢,٨٨٨	ديون طويلة الأجل ^٢
٧,٧٢٢,٧٩٨	٨,١٧٠,٥٠٥	إجمالي الدين
		حقوق المساهمين
٣,٩٣٧,٥٠٠	٣,٩٣٧,٥٠٠	رأس المال
٢,٠٥٥,٩٧٣	٢,٠١٦,١٣٢	الاحتياطي النظامي
٢,٢٢٠,٠١١	١,٨٦١,٤٤٠	الأرباح المبقاة
٨,٢١٣,٤٨٤	٧,٨١٥,٠٧٢	إجمالي حقوق المساهمين
١٥,٩٣٦,٢٨٢	١٥,٩٨٥,٥٧٧	إجمالي رأس المال ^٣

٤-٣ بيان التدفقات النقدية الموحدة (بالآف الريالات السعودية)

يوضح الجدول التالي التدفقات النقدية الموحدة للمجموعة في السنوات الثلاث المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م، ٢٠١٣م، ٢٠١٤م وكذلك لفترة الثلاث أشهر المنتهية في ٣١ مارس ٢٠١٥م.

٣١ مارس ٢٠١٥ (غير مراجعة)	٢٠١٤م	٢٠١٣م	٢٠١٢م	
٦١٣,٦٤١	٩٤٠,٨٥٦	٦٤٤,٧٧١	٦٨٦,٥٩٤	صافي النقد الناتج من الأنشطة التشغيلية
(٥,٦٠٨)	(٣,٤٧٤,٧٣٢)	(٧٦٩,٨٨١)	(٦٥٨,٤٧٤)	صافي النقد المستخدم في الأنشطة الاستثمارية
(٤٤٧,٨٧٠)	٢,٥٧٧,٦١٨	٧٤,٢١٠	(٩٢,٤٧٤)	صافي النقد (المستخدم في) الناتج من الأنشطة التمويلية
١٦٠,١٦٣	٤٣,٧٤٢	(٥٠,٩٠٠)	(٦٤,٣٥٤)	صافي التغير في النقد وما يمثله خلال السنة/الفترة
٣١٣,٣٠٨	٢٦٩,٥٦٦	٣٢٠,٤٦٦	٣٨٤,٨٢٠	النقد وما يمثله أول السنة/الفترة
٤٧٣,٤٧١	٣١٣,٣٠٨	٢٦٩,٥٦٦	٣٢٠,٤٦٦	النقد وما يمثله آخر السنة/الفترة

^١ مكونة من الأقساط الجارية من تمويل المرابحة وقروض طويلة الأجل وتمويل مرابحة قصير الأجل

^٢ مكونة من تمويل المرابحة وقروض طويلة الأجل

^٣ إجمالي رأس المال = إجمالي الدين + إجمالي حقوق المساهمين

٥-٣ المؤشرات المالية الرئيسية (بالآف الريالات السعودية)

يوضح الجدول التالي المؤشرات المالية الرئيسية للمجموعة كما في وللسنوات الثلاث المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢ م، ٢٠١٣ م، ٢٠١٤ م على التوالي. كما تجدر الإشارة إلى أن هذه المؤشرات قد تم تحديدها باستخدام المعادلات الواردة في القسم ٩ "مناقشة الإدارة للوضع المالي ونتائج العمليات وتحليلها" بإستثناء ما ذكر أسفل الجدول.

كما في وللسنوات الثلاث المنتهية في ٣١ ديسمبر

٢٠١٤ م	٢٠١٣ م	٢٠١٢ م	
٣,٦٢٦,٤١٢	٢,٨٤٦,٦٩٨	٢,٤٦٤,٦٢٨	إيرادات التشغيل
(٢,٩٥٢,١٨٦)	(٢,٢٦٧,١٣٦)	(١,٩٢٧,٧٧٩)	تكلفة التشغيل - صافي إعانة الوقود ^٤
٦٧٤,٢٢٦	٥٧٩,٥٦٢	٥٣٦,٨٤٩	إجمالي دخل التشغيل
(٩٨,٨٧٥)	(٧٩,١٢٣)	(٨٣,٠٦٣)	مصاريف عمومية وإدارية
٥٣٣,٨٤٠	٧٥٢,٢٦٢	٥٠٣,٩٩٣	صافي دخل السنة
المركز المالي			
١,٨١٦,٦٤٧	١,٤٥٣,٠٢٧	١,١٤٣,١٠٩	الأصول المتداولة
١٥,٣٠٥,٨٨٣	١٠,٥٦٩,٦٨٦	٩,٩١٩,٤٤٩	الأصول غير المتداولة
١٧,١٢٢,٥٣٠	١٢,٠٢٢,٧١٣	١١,٠٦٢,٥٥٨	مجموع الأصول
٤,٧٠٠,٨٣٥	١,٣٨١,٢٣٧	١,٠٠٦,١١٧	الخصوم المتداولة
٨,٩٣٧,٢٦١	٥,٨٣٥,٢٩٠	٥,٣٣٦,٨١٣	مجموع الخصوم
٨,١٨٥,٢٦٩	٦,١٨٧,٤٢٣	٥,٧٢٥,٧٤٥	مجموع حقوق الملكية
المؤشرات الرئيسية			
١٨,٥٩ في المائة	٢٠,٣٦ في المائة	٢١,٧٨ في المائة	إجمالي هامش الربح
١٤,٧٢ في المائة	٢٦,٤٣ في المائة	٢٠,٤٥ في المائة	صافي هامش الربح
٩٤٠,٨٥٦	٦٤٤,٧٧١	٦٨٦,٥٩٤	النقد الناتج من الأنشطة التشغيلية
(٣,٤٧٤,٧٣٢)	(٧٦٩,٨٨١)	(٦٥٨,٤٧٤)	النقد المستخدم في الأنشطة الاستثمارية
٢,٥٧٧,٦١٨	٧٤,٢١٠	(٩٢,٤٧٤)	النقد الناتج من (المستخدم في) الأنشطة التمويلية
٤٣,٧٤٢	(٥٠,٩٠٠)	(٦٤,٣٥٤)	صافي التدفقات النقدية
٠,٣٩	١,٠٥	١,١٤	نسبة السيولة
٥٢,٢٠ في المائة	٤٨,٥٤ في المائة	٤٨,٢٤ في المائة	مجموع الخصوم إلى مجموع الأصول
١٠,٩,١٩ في المائة	٩٤,٣١ في المائة	٩٣,٢١ في المائة	مجموع الخصوم إلى مجموع حقوق الملكية
٦,٨٣ في المائة	١٢,٨٧ في المائة	٩,٣١ في المائة	العائد على حقوق المساهمين
٣,١٢ في المائة	٦,٢٦ في المائة	٤,٥٦ في المائة	العائد على مجموع الأصول
٢٧,٣٩ في المائة	١٥,٥٠ في المائة	٢٣,٧٨ في المائة	معدل نمو الإيرادات ^٥
(٢٩,٠٤ في المائة)	٤٩,٢٦ في المائة	٧٥,٨٢ في المائة	معدل نمو صافي الدخل ^٦

^٤ تكلفة التشغيل - صافي إعانة الوقود = (تكلفة الوقود + مصاريف التشغيل الأخرى) - إعانة الوقود.

^٥ معدل نمو الإيرادات = ((إيرادات السنة - إيرادات السنة السابقة) / إيرادات السنة السابقة) * ١٠٠

^٦ معدل نمو صافي الدخل = (صافي دخل السنة - صافي دخل السنة السابقة) / صافي دخل السنة السابقة * ١٠٠.

جدول المحتويات

١٨	ملخص الطرح	.١
٢٧	ملخص المعلومات الأساسية	.٢
٢٩	ملخص المعلومات المالية	.٣
٣٨	التعريفات والمصطلحات	.٤
٥٢	عوامل المخاطرة	.٥
٧١	لمحة عامة على الصناعة والسوق	.٦
١٠٢	لمحة عامة عن الشركة ومجموعة البحري	.٧
١٢٤	إدارة الشركة	.٨
١٤٢	مناقشة الإدارة للوضع المالي ونتائج العمليات وتحليلها	.٩
١٨٥	استخدام متحصلات الطرح	.١٠
١٨٦	إفادات الخبراء	.١١
١٨٧	الإقرارات	.١٢
١٨٩	ملخص النظام الأساسي للشركة	.١٣
١٩٥	المعلومات القانونية	.١٤
٢١٣	المعلومات العامة	.١٥
٢١٥	شروط وأحكام الصكوك	.١٦
٢٣٤	موجز وثائق الصكوك	.١٧
٢٣٦	الاكتتاب والبيع	.١٨
٢٣٩	اللجنة الاستشارية الشرعية والفتاوى الصادرة	.١٩
٢٤١	الضرائب والزكاة	.٢٠
٢٤٣	المستندات المتاحة للمعاينة	.٢١

فهرس الجداول والاشكال

- الجدول ١-٦: التجارة البحرية العالمية في سنوات مختارة بين عامي ١٩٧٠م-٢٠١٣م (شحنات بملايين الأطنان) ٧٢
- الشكل ١-٦: معدلات نمو الناتج المحلي الإجمالي عالمياً ٢٠١٤م-٢٠١٦م ٧٢
- الشكل ٢-٦: حركة النفط الخام والمنتجات فيما بين المناطق العالمية - ٢٠١٣م (مليون برميل يومياً) ٧٣
- الجدول ٢-٦: حركة النفط الخام والمنتجات فيما بين المناطق العالمية - ٢٠١٣م (ألف برميل يومياً) ٧٤
- الجدول ٣-٦: فئات حجم الناقلات البحرية ٧٥
- الشكل ٣-٦: إجمالي الطلب بالطن/ميل بالتريليون طن/ميل من ٢٠٠٠-٢٠١٤م ٧٦
- الشكل ٤-٦: عدد الرحلات الفردية وفقاً لقطاع الناقلات-٢٠١٤م ٧٦
- الشكل ٥-٦: الطلب على الناقلات البحرية- نقل النفط الخام والوقود المتبقي ٢٠٠٠م-٢٠١٤م ٧٧
- الشكل ٦-٦: الطلب على الناقلات البحرية- نقل النفط الخام والوقود المتبقي ٢٠٠٠م-٢٠١٤م ٧٧
- الشكل ٧-٦: أعلى عشرة خطوط تجارية لناقلات باناماكس- ٢٠٠٠-٢٠١٤م ٧٩
- الشكل ٨-٦: الطلب على الناقلات البحرية- نقل المنتجات البترولية والتنظيفة عام ٢٠٠٠-٢٠١٤م ٨٠
- الشكل ٩-٦: الطلب على الناقلات: نقل الكيماويات والزيت النباتي عالمياً عام ٢٠٠١-٢٠١٤م ٨٢
- الشكل ١٠-٦: المعروف من الناقلات عالمياً - عدد الناقلات حسب نوعها خلال الفترة من ٢٠٠١م إلى ٢٠١٥م ٨٣
- الشكل ١١-٦: المعروف من الناقلات عالمياً - عدد الناقلات المضافة حسب نوعها خلال الفترة من ٢٠٠١م إلى ٢٠١٥م ٨٤
- الجدول ٤-٦: طلبات بناء السفن ذات الصلة بالمخزون التجاري- عام ٢٠١٥م ٨٤
- الشكل ١٢-٦: توفر الناقلات عالمياً - عدد السفن المستبعدة حسب النوع، ٢٠٠١-٢٠١٥م ٨٤
- الشكل ١٣-٦: لمحة عامة عن ملكية ناقلات النفط العملاقة في يناير ٢٠١٥م* ٨٥
- الشكل ١٤-٦: أساطيل ناقلات النفط العملاقة: الناقلات المضافة والمستبعدة في الماضي والمتوقعة في المستقبل ٨٥
- الشكل ١٥-٦: لمحة عامة على ملاك ناقلات المدى المتوسط ٢ (٢MR) بحمولة ٤٠-٤٩.٠٠٠ طن من الحمولة الساكنة، ٨٦
- الشكل ١٦-٦: لمحة عامة على ملاك ناقلات الكيماويات بحمولة ساكنة ما بين ٣٩,٠٠٠-٣٠,٠٠٠ طن بمواصفات المنظمة البحرية الدولية ٢/١ في ديسمبر ٢٠١٤م ٨٧
- الشكل ١٧-٦: لمحة عامة على ملاك ناقلات الكيماويات بحمولة ساكنة ٤٩,٠٠٠-٤٠,٠٠٠ طن بمواصفات المنظمة البحرية الدولية ٢/١ في ديسمبر ٢٠١٤م ٨٧
- الشكل ١٨-٦: الأسطول التجاري (ناقلات الكيماويات) بحمولة ساكنة ٣٠,٠٠٠-٤٩,٠٠٠ طن بمواصفات المنظمة البحرية الدولية ٢/١ ٨٨
- الشكل ١٩-٦: تفاصيل بناء الناقلات/الشرايح على حسب البلد يناير ٢٠١٥م ٨٩
- الشكل ٢٠-٦: التعاقد على الناقلات منذ ٢٠٠٤م إلى ٢٠١٤م ٨٩
- الجدول ٥-٦: ناقلات النفط العملاقة المتداولة في تجمعات الناقلات التجارية ٩٣
- الجدول ٦-٦: ناقلات النفط العملاقة - الأسطول المتحكم به والمستأجر على أساس الفترة الزمنية، عام ٢٠١٤م ٩٥
- الجدول ٧-٦: تقديرات إيرادات ملاك ناقلات النفط العملاقة (عقود إيجار لمدة سنة وثلاث سنوات والسوق الفورية (بالدولار لليوم الواحد)) ٩٥
- الشكل ٢١-٦: الإيرادات التقديرية لملاك ناقلات النفط العملاقة: التأجير على أساس سنة واحدة والتأجير على أساس ثلاث سنوات والسوق الفورية، دولار أمريكي لليوم ٩٦
- الشكل ٢٢-٦: تقديرات إيرادات مالكي ناقلات الكيماويات: ناقلات المدى المتوسط ٢ (٢MR) من فئة المنظمة البحرية الدولية ٢ وناقلات المدى البعيد ١ (١LR) التي تنقل الكيماويات السهلة، بالدولار لليوم الواحد ٩٧
- الشكل ٢٣-٦: أسعار الوقود في السابق بالدولار الأمريكي لكل طن متري (HSFO-٣٨٠-cst) ٩٧
- الجدول ٨-٦: أسعار ناقلات النفط العملاقة وناقلات المدى المتوسط: الجديدة والمستعملة ٩٨
- فبراير ٢٠١٥م (مليون دولار أمريكي) ٩٨
- الشكل ٢٤-٦: أسعار ناقلات النفط العملاقة وناقلات المدى المتوسط: الجديدة والمستعملة ٩٩
- الجدول ٩-٦: تخصيص رأس المال إلى سوق الشحن ٩٩

١٠٠	الجدول ١٠-٦: قواعد تنظيم تخفيض الانبعاثات من قطاع النقل البحري
١٠٢	الجدول ١٠-٧: تفاصيل الاستحواذ على ناقلات فيلا
١٠٥	الجدول ٢-٧: المراحل المهمة في تاريخ الشركة
١٠٦	الشكل ١٠-٧: هيكل المجموعة
١٠٩	الجدول ٣-٧: ناقلات النفط العملاقة المملوكة للشركة
١١٠	الجدول ٤-٧: تفاصيل رحلات ناقلات النفط العملاقة بحسب خط التشغيل
١١١	الجدول ٥-٧: كميات البضائع العامة من العام ٢٠١٠ م إلى ٢٠١٣ م
١١٢	الجدول ٦-٧: ناقلات روكون المملوكة من الشركة
١١٥	الجدول ٧-٧: تفاصيل رحلات شحن الكيماويات منذ عام ٢٠١٠ م إلى عام ٢٠١٣ م
١١٦	الجدول ٨-٧: ناقلات الكيماويات المملوكة من قبل الشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة
١١٦	الجدول ٩-٧: مسارات أسطول الشركة لنقل المواد الكيميائية
١١٩	الجدول ١٠-٧: أبرز العملاء حسب السنة
١٢٠	الجدول ١١-٧: أبرز عملاء قطاع البضائع العامة
١٢٠	الجدول ١٢-٧: أبرز عملاء قطاع ناقلات النفط العملاقة
١٢١	الجدول ١٣-٧: الموردون الرئيسيون لقطاع نقل البضائع العامة
١٢٤	الجدول ١٠-٨: أعضاء مجلس الإدارة
١٣٠	الشكل ١٠-٨: الهيكل التنظيمي للشركة
١٣٠	الشكل ٢-٨: الهيكل التنظيمي لبحري
١٣١	الجدول ٢-٨: كبار التنفيذيين بالشركة
١٣٥	الجدول ٣-٨: لجنة الاستراتيجية والاستثمار
١٣٥	الجدول ٤-٨: أعضاء لجنة المراجعة
١٣٦	الجدول ٥-٨: أعضاء لجنة الترشيحات والمكافآت
١٣٨	الجدول ٦-٨: الإدارة العليا للشركة وشركاتها التابعة
١٤٠	الجدول ٧-٨: أفراد الطواقم الإدارية والتشغيلية للشركة وشركاتها التابعة
١٤١	الجدول ٨-٨: السعودية بحسب الأقسام في المملكة العربية السعودية
١٤٤	الجدول ١٠-٩: الشركات التابعة والزميلة
١٤٩	الجدول ٢-٩: قائمة الدخل الموحدة
١٥٠	الجدول ٣-٩: مؤشرات الأداء الرئيسية
١٥١	الجدول ٤-٩: إيرادات التشغيل حسب القطاع
١٥٣	الجدول ٥-٩: تكلفة الوقود حسب قطاعات الشركة
١٥٤	الجدول ٦-٩: مصاريف التشغيل الأخرى
١٥٦	الجدول ٧-٩: إعانة الوقود حسب القطاع
١٥٧	الجدول ٨-٩: المصاريف العمومية والإدارية
١٥٨	الجدول ٩-٩: حصة الشركة في دخل (خسائر) الشركات الزميلة
١٥٨	الجدول ١٠-٩: مصاريف التمويل
١٥٩	الجدول ١١-٩: إيرادات (مصاريف) أخرى
١٦٠	الجدول ١٢-٩: مخصص الزكاة والضريبة
١٦١	الجدول ١٣-٩: حقوق الملكية غير المسيطرة
١٦١	الجدول ١٤-٩: ملخص قائمة المركز المالي
١٦٢	الجدول ١٥-٩: الأصول المتداولة
١٦٣	الجدول ١٦-٩: صافي مدينون تجاريون
١٦٤	الجدول ١٧-٩: المصاريف المدفوعة مقدماً والأرصدة المدينة الأخرى

١٦٥	الجدول ١٨-٩: صافي حساب مدين من تأجير ناقلة على هيئة حديد عاري
١٦٦	الجدول ١٩-٩: حساب جاري الوكلاء
١٦٦	الجدول ٢٠-٩: المخزون
١٦٧	الجدول ٢١-٩: استثمارات للإتجار
١٦٧	الجدول ٢٢-٩: صافي إعانة الوقود المستحقة
١٦٨	الجدول ٢٣-٩: الأصول غير المتداولة
١٧٠	الجدول ٢٤-٩: الاستثمار في الشركات الزميلة
١٧٠	الجدول ٢٥-٩: صافي تكاليف التسفين المؤجلة
١٧١	الجدول ٢٦-٩: صافي الأصول الثابتة
١٧٢	الجدول ٢٧-٩: معدلات الاستهلاك
١٧٢	الجدول ٢٨-٩: ناقلات تحت الإنشاء
١٧٣	الجدول ٢٩-٩: الخصوم المتداولة
١٧٤	الجدول ٣٠-٩: دائنون وأرصدة دائنة أخرى
١٧٥	الجدول ٣١-٩: الخصوم غير المتداولة
١٧٦	الجدول ٣٢-٩: تمويل المرابحة والقروض طويلة الأجل
١٧٧	الجدول ٣٣-٩: حقوق المساهمين
١٧٨	الجدول ٣٤-٩: الالتزامات
١٧٨	الجدول ٣٥-٩: ملخص التدفقات النقدية
١٧٩	الجدول ٣٦-٩: التدفقات النقدية من الأنشطة التشغيلية
١٨٠	الجدول ٣٧-٩: التدفقات النقدية من الأنشطة الاستثمارية
١٨١	الجدول ٣٨-٩: التدفقات النقدية من الأنشطة التمويلية
١٨٢	الجدول ٣٩-٩: النقدية وما يماثلها
١٨٣	الجدول ٤٠-٩: اتفاقيات التمويل القائمة للشركة
١٨٤	الجدول ٤١-٩: بيانات الاستحقاق
٢٠٠	الجدول ١-١٤: العقارين المملوكين من الشركة
٢٠١	الجدول ٢-١٤: العقارات المستأجرة من قبل الشركة
٢٠٢	الجدول ٣-١٤: ملخص عن الترتيبات المالية
٢٠٣	الجدول ٤-١٤: أصول الشركة الجوهرية والرهنات المرتبطة بها
٢١٠	الجدول ٥-١٤: ملخص عن بوالص التأمين التي حصلت عليها الشركة
٢١٣	الجدول ١٠-١٥: إعفاءات قواعد ومتطلبات التسجيل والإدراج

٤. التعريفات والمصطلحات

يكون للعبارات التالية في هذه النشرة المعاني المبينة أدناه:

- "تسهيلات مرابحة ٢٠٠٧" : تسهيلات مرابحة بقيمة ٤٣٧,٨٧٨,٠٠٠ دولار أمريكي بتاريخ ٢٥/٠٦/٢٠٠٧ م مع أربعة بنوك تجارية.
- "تسهيلات مرابحة مع ثلاث بنوك تجارية ٢٠٠٧" : تسهيلات مرابحة بقيمة ٨٤,٤٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي بتاريخ ١٨/٠٣/٢٠٠٧ م مع ثلاثة بنوك تجارية.
- "تسهيلات مرابحة مع صندوق الاستثمارات العامة ٢٠٠٩" : تسهيلات مرابحة بقيمة ٢٨٠,٠٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي بتاريخ ٢١/٠٤/٢٠٠٩ م مع صندوق الاستثمارات العامة.
- "تسهيلات مرابحة ٢٠١١" : تسهيلات مرابحة ب قيمة ٨٢٢,٦٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي بتاريخ ٢٢/٠٦/٢٠١١ م مع اثنين من البنوك التجارية.
- "تسهيلات مرابحة مع صندوق الاستثمارات العامة ٢٠١٢" : تسهيلات مرابحة بقيمة ١٢٠,٠٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي بتاريخ ٠٣/٠٧/٢٠١٢ م مع صندوق الاستثمارات العامة.
- "تسهيلات المرابحة الجسري" : تسهيلات مرابحة بقيمة ٣,١٨٢,٨١٢,٥٠٠ ريال سعودي مقدمة إلى المصدر بموجب اتفاقية المرابحة بتاريخ ٢٣ يونيو ٢٠١٤ م فيما بين المصدر (بصفته مشترياً) وإتش إس بي سي العربية السعودية المحدودة (بصفتها وكيل استثمار)، بما قد يجري عليها من تعديل من وقت إلى آخر.
- "ضمانات تسهيلات المرابحة الجسري" : تعني أي ضمانات منشأة بموجب اتفاقية تسهيلات المرابحة الجسري أو تضمن أي التزام بموجب هذه الاتفاقية.
- "بنك الحساب" : تعني البنك السعودي البريطاني والذي سيكون لديه حساب الصكوك.
- "أفراماكس" أو "ناقلات أفراماكس" : ناقلة ذات حجم أصغر من ناقلات النفط العملاقة وتستخدم عادةً لنقل النفط الخام للمسافات القصيرة والمتوسطة ويبلغ إجمالي حمولتها الساكنة ما بين ٧٥ إلى ١٢٠ ألف طن متري.
- "القيمة الإسمية الإجمالية" : تعني في أي وقت مجموع القيمة الإسمية الإجمالية للصكوك القائمة.
- "المعايير المحاسبية المعمول بها" : تعني المبادئ المحاسبية العامة المعمول بها وفقاً للهيئة السعودية للمحاسبين القانونيين.
- "أراسكو" : الشركة العربية للخدمات الزراعية وتأسست في المملكة العربية السعودية، وساهمت في تأسيس مشروع مشترك مع البحري "شركة البحري للبيضائع السائبة" بنسبة ٦٠ في المائة مملوكة للبحري و ٤٠ في المائة مملوكة لأراسكو.
- "عقد التأسيس" : عقد التأسيس للشركة.
- "القوائم المالية المراجعة" : القوائم المالية الموحدة المراجعة للمجموعة للسنوات المالية المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢ م و ٢٠١٣ م و ٢٠١٤ م وما يرافقها من إيضاحات.
- "الشركة العربية المتحدة للزجاج المسطح" : الشركة العربية المتحدة للزجاج المسطح، شركة تم تأسيسها بموجب القرار الوزاري رقم (١٢٩٩) بتاريخ ١١/٠٥/١٤٢٧هـ (الموافق ٨ يونيو ٢٠٠٦ م) وتأسست في المملكة العربية السعودية. وتعمل هذه الشركة في أنشطة صناعة الزجاج المسطح وقد بدأت عملياتها في أبريل ٢٠٠٩ م. كما وتمتلك البحري ٤,٦٩ في المائة من أسهمها بهدف الاستثمار فيها.
- "الهيئة" : تعني هيئة السوق المالية في المملكة العربية السعودية.
- "البحري" أو "الشركة" أو "المصدر" : تعني الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (البحري)، وهي شركة مساهمة سعودية مدرجة في تداول.
- "مجموعة البحري" أو "المجموعة" : يُقصد بها المصدر والشركات التابعة. (شركة إن إس سي إيه (أمريكا)، وشركة الشرق

- الأوسط لإدارة السفن المحدودة، وشركة البحري للبضائع السائبة المحدودة، والشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة).
- "البحري لنقل النفط" : قطاع نقل النفط والمدار من قبل مكتب فرعي للشركة ويقع في دبي، الإمارات العربية المتحدة، وبموجب الرخصة التجارية رقم JLT-٦٥٨٠٧. وقد تمّ إنشاء البحري لنقل النفط كقاعدة لتشغيل تجارة نقل النفط الخام الخاصّة بالشركة.
- "البحري للغاز والخدمات والبحرية" : قطاع الغاز والخدمات البحرية والمدار من قبل مكتب فرعي للشركة ويقع في دبي، الإمارات العربية المتحدة، وبموجب الرخصة التجارية رقم JLT-٦٩٨٢٩. وقد تمّ إنشاء البحري للغاز والخدمات البحرية لدراسة الفرص الاستثمارية المتاحة في قطاع الخدمات البحرية.
- "اتفاقية شراء الأعمال والأصول" : اتفاقية شراء الأعمال والأصول الخاصة بشراء أعمال وأصول فيلا، المبرمة بين الشركة وفيلادلفيا في ١٩/١٢/١٤٣٣ هـ (الموافق ٠٤/١١/٢٠١٢ م) والمعدلة بتاريخ ٠٣/٠٩/١٤٣٤ هـ (الموافق ١١/٠٧/٢٠١٣ م)، ٢٥/١٢/١٤٣٤ هـ (الموافق ٣٠/١٠/٢٠١٣ م)، ٢٨/٠٢/١٤٣٥ هـ (الموافق ٣١/١٢/٢٠١٣ م)، وتاريخ ٣٠/٠٥/١٤٣٥ هـ (الموافق ٣١/٠٣/٢٠١٤ م) وتاريخ ١٤/٠٦/١٤٣٥ هـ (الموافق ١٤/٠٤/٢٠١٤ م) كما هو موضح في القسم ١٤-١ "ملخص الاتفاقيات الجوهرية".
- "إيجار أو استئجار الناقل أو السفينة مهيكلها (حديد عاري)" : اتفاقية يقوم بموجبها المؤجر بتأجير الهيكل الفارغ والآلات الموجودة في الناقل، لفترة زمنية ممتدة تصل في الغالب إلى فترة حياة الناقل كاملةً مقابل سعر إيجار يتم سداه بشكل دوري.
- "السوق الفورية" : السوق التي يتم فيها تحديد أسعار إيجار الناقلات على أساس السعر الحاضر، وذلك بحسب التفصيل المذكور في الفقرة ٦-١٠ في القسم ٦ "لمحة عامة عن الصناعة والسوق".
- "المجلس" أو "مجلس الإدارة" : مجلس إدارة الشركة.
- "بولانتير" : شركة بولانتير أن في، وهي شركة مملوكة بالكامل لأرامكو السعودية ومؤسسة في كوراكو.
- "معدل الأساس" : تعني المعنى المشار إليه في الشرط ٨ (ب) (معدل الأساس).
- "يوم العمل" : يعني اليوم الذي تفتح فيه البنوك المحلية أبوابها للعمل المعتاد في المملكة العربية السعودية.
- "محفظة الأعمال" : تعني كامل الأنشطة الحالية لشركة البحري المتوافقة مع أحكام الشريعة واستثمارات المضارب (لصالح حملة الصكوك) وأي استثمارات أخرى تتم بموجب الشرط ٦ (ب) (محفظة الأعمال).
- "النظام الأساسي" : النظام الأساسي للشركة والذي يرد ملخص عنه في القسم ١٣ "ملخص النظام الأساسي للشركة".
- "مساهمة رأس المال" : تعني المعنى المشار إليه في الشرط ٦ (هـ) (شراء السلع).
- "إشعار مساهمة رأس المال" : تعني إشعاراً صادراً من البائع لمدير الدفعات والمصدر يخطر بموجبه المصدر ومدير الدفعات بمساهمة رأس المال المطلوبة.
- "العوض النقدي" : مبلغ ٣,١٢٢,٨١٢,٥٠٠ ريال سعودي (ما يعادل ٨٣٢,٧٥٠,٠٠٠ دولار أمريكي)، والذي يمثل الجزء النقدي من إجمالي العوض الذي قدمه المصدر مقابل صفقة فيلا.
- "الرئيس التنفيذي" : الرئيس التنفيذي للشركة.
- "المدير المالي" : المدير المالي للشركة.
- "رئيس المجلس" : رئيس مجلس إدارة الشركة.
- "فترة مقفلة" : تعني المعنى المشار إليه في الشرط ٤ (هـ) (تواريخ قيد التحويل والفترات المقفلة).
- "تاريخ الإقفال" : يُقصد به ٣٠/٠٧/٢٠١٥ م.
- "حساب التحصيل" : يعني حساب قيد دفترتي يحتفظ به المضارب لصالح حملة الصكوك وبالنيابة عنهم.
- "اللجنتان" : تعني لجنة الفصل في منازعات الأوراق المالية ولجنة الاستئناف في منازعات الأوراق المالية.

- "السلع" : تعني المعنى المشار إليه في اتفاقية المراجعة الرئيسية.
- "نظام الشركات" : يعني نظام الشركات السعودي الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/٦ بتاريخ ١٣٨٥/٣/٢٢ هـ (الموافق ٢٠ يوليو ١٩٦٥ م)، بما ذلك أي تعديل أو تكميل أو استبدال قد يجري عليه.
- "الأعمال المنافسة" : الأعمال التي تنطوي على امتلاك، أو تشغيل أو تأجير ناقلات النفط العملاقة لنقل النفط الخام المنتج في المملكة العربية السعودية.
- "شروط" : يعني أحد شروط وأحكام الصكوك الواردة في القسم ١٦ "شروط وأحكام الصكوك" من نشرة الإصدار هذه.
- "الشروط" : تعني شروط وأحكام الصكوك الواردة في القسم ١٦ "شروط وأحكام الصكوك" من نشرة الإصدار هذه وإن أية إشارة إلى "شروط" تعني الشرط المقابل في الرقم المحدد في تلك الإشارة.
- "تأكيد الشروط" : تعني المعنى المشار إليه في الشرط ٦ (هـ) (شراء السلع).
- "أسهم العوض" : ٧٨,٧٥٠,٠٠٠ سهماً جديداً وبقيمة إجمالية تبلغ ١,٧٥٢,١٨٧,٥٠٠ ريال سعودي (ما يعادل ٤٦٧,٢٥٠,٠٠٠ دولار أمريكي)، والذي يمثل الجزء غير النقدي من إجمالي العوض الذي قدمه المصدر مقابل صفقة فيلا.
- "صافي القيمة الملموسة الموحدة" : تعني إجمالي حقوق المساهمين في المجموعة كما ترد في أحدث القوائم المالية الموحدة المنشورة للمجموعة والمعدة وفقاً للمعايير المحاسبية المعمول بها بعد خصم إجمالي أية قيمة للشهرة أو لأية أصول أخرى غير ملموسة.
- "إجمالي الخصوم الموحدة" : تعني إجمالي خصوم المجموعة كما ترد في أحدث القوائم المالية الموحدة المنشورة للمجموعة والمعدة وفقاً للمعايير المحاسبية المعمول بها.
- "ساحة خدمة الحاويات" : ساحة خدمة الحاويات الواقعة في ميناء جدة الإسلامي والموصوف، كما هو مبين في القسم ٧-٣ "البضائع العامة".
- "عقد الشحن" : عقد الشحن الذي تم إبرامه بتاريخ ١٤٣٣/١٢/١٩ هـ (الموافق ٢٠١٢/١١/٠٤ م) والمعدل بتاريخ ١٤٣٥/٠٦/١٤ هـ (الموافق ٢٠١٤/٠٤/١٤ م) بين الشركة وبولانتير والذي بدأ سريانه اعتباراً من تاريخ إتمام المرحلة الأولى من الصفقة، كما هو مبين في القسم ١-١٤ "ملخص الاتفاقيات الجوهرية".
- "أنظمة التحكم" : الأنظمة المطبقة عن طريق إدارة المراجعة الداخلية للشركة لمراقبة كل من الشركة والمجموعة.
- "لائحة حوكمة الشركات" : لائحة حوكمة الشركات الصادرة عن مجلس هيئة السوق المالية بموجب القرار رقم ٢٠٠٦/٢١٢/١ بتاريخ ١٤٢٧/١٠/٢١ هـ (الموافق ٢٠٠٦/١١/١٢ م) وأي تعديلات جرت عليها.
- "منتجات بترولية نظيفة" : المنتجات المكررة من النفط الخام بلون يساوي أو أقل من ٢,٥ على مقياس الاتحاد الوطني للنفط.
- "النفط الخام" : النفط الخام العربي الثقيل، أو العربي المتوسط، أو العربي الخفيف، أو العربي الخفيف جداً، أو العربي السوبر خفيف.
- "قائمة" : يقصد بها المعنى المحدد لهذا المصطلح في الشرط ٢ (تمهيد).
- "إعلان الوكالة" : تعني إعلان الوكالة الذي يؤرخ في تاريخ الإقفال أو قريباً منه بين المصدر ووكيل حملة الصكوك.
- "السعر المؤجل" : يقصد به المعنى المحدد له في اتفاقية المراجعة الرئيسية.
- "تاريخ سداد السعر المؤجل" : يقصد به المعنى المحدد له في اتفاقية المراجعة الرئيسية.
- "على أساس التسليم للعميل" : عملية البيع التي يكون البائع بموجبها مسؤولاً عن عملية شحن البضاعة عبر البحر إلى الوجهة النهائية.

- "أعضاء مجلس الإدارة" أو : أعضاء مجلس إدارة الشركة.
- "أعضاء المجلس"
- "منتجات بترولية غير نظيفة"
- : المنتجات المكررة من النفط الخام والتي يتجاوز لونها ٢,٥ على مقياس الاتحاد الوطني للنفط.
- "التسفين"
- : رفع السفينة من الماء بغرض الفحص و/أو الإصلاح.
- "الحمولة الساكنة"
- : مقياس للحمولة التي يمكن للناقلة حملها وهي عدد أطنان الحمولة والمخازن والوقود ومياه الصابورة ومياه الشرب والطاقم والركاب والأمتعة التي يمكن للناقلة نقلها. ويتم قياس هذه الحمولة من خلال حساب الفرق بالطن ما بين (أ) وزن الناقلات خالية (أي وزنها كما هي مبينة بما في ذلك مياه سخان وزيت التشحيم ومياه التبريد) و (ب) حمولة الناقلات القصوى بحيث يكون خط الحمولة القصوى لها (خط علامة بليمسول- مقياس يستخدم في قطاع الشحن لتحديد الحد القانوني لحمولة الناقلات) ملاسماً لسطح الماء.
- "مصلحة الزكاة والدخل"
- : مصلحة الزكاة وضريبة الدخل في المملكة العربية السعودية.
- "حالة الإخلال"
- : وتعني كل الأحداث والمناسبات المبينة في الشرط ١٢ (حالات الإخلال).
- "تاريخ حالة الإخلال"
- : يقصد به المعنى المحدد لهذا المصطلح في الشرط ١٢ (حالات الإخلال).
- "إشعار وقوع حالة إخلال"
- : يقصد به المعنى المحدد لهذا المصطلح في الشرط ١٢ (حالات الإخلال).
- "تاريخ التوقيع"
- : ١٤٣٣/١٢/١٩ هـ (الموافق ٢٠١٢/١١/٠٤ م)، وهو تاريخ توقيع اتفاقية تستحوذ الشركة بموجبها على كامل أسطول ناقلات وعمليات شركة فيلا ذات العلاقة بتلك الناقلات.
- "إشعار الممارسة"
- : يقصد به المعنى المحدد لهذا المصطلح في الشرط ١٢ (حالات الإخلال).
- "فترة الممارسة"
- : يقصد بها المعنى المحدد لهذا المصطلح في الشرط ١٢ (حالات الإخلال).
- "سفينة موجودة"
- : تعني أي سفينة مملوكة للمصدر في تاريخ الإقفال ولا تشمل، تجنباً للشك، أي سفينة كان قد سبق للمصدر أن طلبها في تاريخ الإقفال أو كانت قيد الإنشاء في ذلك التاريخ.
- "تاريخ الانتهاء"
- : يقصد به تاريخ التوزيع الدوري الواقع في ٢٠٢٢/٠٧/٣٠ م.
- "قرار غير عادي"
- : يعني قراراً صادراً بأغلبية لا تقل عن نسبة ٦٦,٦٧ في المائة من الصكوك الممثلة في اجتماع يعقد حسب الأصول لحملة الصكوك.
- "مديونية"
- : يقصد بها أي مديونية تخص ما يلي أو تتعلق به:
- (أ) الأموال المقترضة؛
- (ب) مبالغ يتم الحصول عليها بالقبول بموجب أية تسهيلات اعتماد قبول أو ما يكون في حكمها بصيغة غير ورقية.
- (ج) مبالغ يتم الحصول عليها بموجب أدوات دين أو أدوات مشابهة؛
- (د) مبلغ أي خصومات متعلقة بأي عقد إيجار أو إجازة منتهية بالتمليك مما يعامل وفقاً للمعايير المحاسبية المعمول بها كتأجير تمويلي أو رأسمالي؛
- (هـ) أي ذمم دائنة مبيعة أو مخفضة (بخلاف أي ذمم دائنة مبيعة بدون حق الرجوع)؛
- (و) أي مبالغ يتم الحصول عليها بموجب أي عملية أخرى (بما في ذلك دون حصر اتفاقية بيع أو شراء مستقبلي) لها نفس الأثر التجاري للاقتراض؛
- (ز) أي عملية مشتقات يتم إبرامها لغرض الحماية من التقلبات في أي معدل أو سعر (ويؤخذ في الاعتبار عند حساب القيمة لأية عملية مشتقات القيمة السوقية آنذاك فقط (أو القيمة الفعلية إذا كانت مستحقة نتيجة لإنهاء أو إغلاق عملية المشتقات))؛
- (ح) أي التزام بالتعويض المقابل عن ضمان أو تعويض أو كفالة أو اعتماد احتياطي أو مستندي أو أداة أخرى مما يكون صادراً من قبل بنك أو مؤسسة مالية باستثناء أي

ضمان تنفيذ:

- (ط) أي التزام بموجب اتفاقية شراء مقدم أو مؤجل إذا كان أحد الأسباب الرئيسية وراء إبرام الاتفاقية هو الحصول على تمويل؛
- (ي) أي التزامات متكبدة فيما يخص أي ترتيبات للتمويل الإسلامي؛ و
- (ك) (دون احتساب مزدوج) مبلغ أي التزام يتعلق بأي ضمان أو تعويض بخصوص أي من البنود المشار إليها في الفقرات من (أ) إلى (ي) أعلاه.

- تاريخ ٢٠١٤/٠٧/٢١ م. : "إتمام المرحلة الأولى"
- تسليم الشحنات على أساس تسليمها على ظهر السفينة حيث يقوم البائع بدفع قيمة نقل السلع إلى ميناء الشحن بالإضافة إلى تكلفة التحميل، وبدفع المشتري تكلفة شحن السلع بالبحر وتأمينها وتفريغها ونقلها من ميناء الوصول إلى الوجهة النهائية. : "التسليم على ظهر السفينة"
- الاتفاقية المؤرخة بتاريخ ١٤٣٣/٠٢/٠٥ هـ (الموافق ٢٠١١/١٢/٣١ م) فيما بين الشركة وشركة أرامكو السعودية والمتعلقة بتجديد اتفاقية بيع الوقود البحري على أساس التسليم على ظهر السفينة كما هو موضح في القسم ١-١٤ "ملخص الاتفاقيات الجوهرية". : "اتفاقية تعديل عقد التسليم على ظهر السفينة"
- اتفاقية بين الشركة وشركة أرامكو السعودية بتاريخ ١٤٣٢/٠١/١٥ هـ (الموافق ٢٠١١/٠١/٩ م) لتنظيم الشروط التي تقوم شركة أرامكو السعودية بموجبها ببيع الوقود البحري للشركة كما هو موضح في القسم ١-١٤ "ملخص الاتفاقيات الجوهرية". : "اتفاقية بيع الوقود البحري على أساس التسليم على ظهر السفينة"
- يُقصد به: : "شخص من دول مجلس التعاون الخليجي"
- (١) مواطن أي دولة من دول مجلس التعاون الخليجي (المملكة العربية السعودية، دولة الإمارات العربية المتحدة، مملكة البحرين، سلطنة عمان، دولة قطر، دولة الكويت)؛ و
- (٢) أي منشأة نظامية مملوكة لمواطني دول مجلس التعاون الخليجي وقائمة بموجب قوانين دولة من دول مجلس التعاون الخليجي. يتضمن الشخص الذي ينتهي إلى دول مجلس التعاون الخليجي الشركات المختلطة إلى المدى الذي يمكن اعتبارها في نهاية المطاف مملوكة لصالح مواطنين سعوديين/ من دول مجلس التعاون الخليجي.
- جمعية عامة غير عادية و/أو جمعية عامة عادية (بحسب الحال). : "الجمعية العامة"
- العلامة التجارية المتمثلة باللون الأزرق والرمادي مكتوباً عليها بالحروف العربية وكلمة البحري وكلمة "Bahri" بالحروف الرومانية جنباً إلى جنب مع شكل هندسي الذي يشبه الجزء الأمامي من السفينة. : "الشكل الهندسي"
- تعني الصيغة المسجلة للصك الرئيسي الذي يمثل الصكوك. : "الصك الرئيسي"
- حكومة المملكة العربية السعودية. : "الحكومة"
- نظام إدارة الحوكمة والمخاطر : "نظام إدارة الحوكمة والمخاطر والامتثال"
- شركة ضمن شركات المجموعة. : "شركات المجموعة"
- المنظمة البحرية الدولية، وهي منظمة تابعة لمنظمة الأمم المتحدة تقوم بوضع المعايير الدولية لصناعة الشحن البحري الخاصة بالسلامة والأمن والحفاظ على البيئة. : "المنظمة البحرية الدولية"
- يُقصد به نظام ضريبة الدخل الصادر بالمرسوم الملكي م/١ بتاريخ ١٤٢٥/٠١/١٥ هـ الموافق (٢٠٠٤/٠٣/٠٦ م). : "نظام ضريبة الدخل"
- يُقصد بها بالمعنى المحدد لهذا المصطلح في الشرط ٦ (د) (عقود المراجعة). : "سعر تكلفة المراجعة الأولية"
- يُقصد بها المعنى المحدد لهذا المصطلح في الشرط ٦ (د) (عقود المراجعة). : "صفحة المراجعة الأولية"

- "الشركة والهيئة الاستثمارية" : يعني كل شخص مؤهل ينطبق عليه أي مما يلي:
- (أ) شخص مرخص من الهيئة لمزاولة أعمال الأوراق المالية؛
- (ب) شخص مستثنى كما هو محدد في الملحق ١ من لائحة أعمال الأوراق المالية الصادرة عن الهيئة؛
- (ج) أي مما يلي:
- (١) أي شركة تملك، أو تكون عضواً في مجموعة تملك أصولاً صافية لا تقل قيمتها عن ٥٠ مليون ريال سعودي.
- (٢) أي شراكة غير مسجلة، أو أي شركة تضامن، أو منشأة أخرى تملك أصولاً صافية لا تقل قيمتها عن ٥٠ مليون ريال سعودي.
- (٣) أي شخص ("أ") يتصرف بصفة عضو مجلس إدارة، أو مسؤول، أو موظف لدى شخص ("ب") عندما ينطبق على الشخص ("ب") التعريف الوارد في الفقرتين الفرعيتين (١)، أو (٢) حيث يكون الشخص ("أ") مسؤولاً عن أي نشاط أوراق مالية للشخص ("ب").
- (د) مؤسسة حصلت على رخصة لمزاولة الأعمال المصرفية من مؤسسة النقد العربي السعودي وفقاً لأنظمة المملكة.
- "إدارة المراجعة الداخلية" : إدارة المراجعة الداخلية للبحري.
- "نموذج طلب الاستثمار" : النموذج الذي يجب على الأشخاص الراغبين في شراء الصكوك تعبئته على الوجه المطلوب وتقديمه إلى مديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض قبل نهاية فترة الطرح.
- "السعودية" أو "المملكة" : تعني المملكة العربية السعودية.
- "مبلغ التأخير" : تعني فيما يتعلق بأي مبلغ متأخر مبلغاً عن التأخير يحسب بشكل يومي للفترة التي تبدأ من تاريخ الاستحقاق المحدد لذلك المبلغ المتأخر (شاملةً ذلك التاريخ) وحتى تاريخ التسوية الكاملة للمبلغ المتأخر (دون أن تشمل ذلك التاريخ)، وتكون حاصل ضرب ما يلي: (١) نسبة ١ في المائة سنوياً، (٢) والمبلغ المتأخر، (٣) وعدد الأيام التي كان فيها المبلغ المتأخر مستحقاً للسداد مقسوماً على ٣٦٠.
- "الالتزامات" : يُقصد بها أي خسارة أو ضرر أو تكلفة أو رسوم أو دين أو دعوى أو مطالبة أو نفقات أو حكم قضائي أو طلب أو إجراء أو التزام آخر من أي نوع (ويشتمل هذا على سبيل المثال لا الحصر، ما يتعلق بالضرائب والرسوم الجمركية والجبائيات وضرائب السلع والرسوم الأخرى)، وبما فيها أي ضريبة قيمة مضافة أو أي ضريبة مفروضة أو مستحقة مشابهة في هذا الشأن والرسوم القضائية والنفقات، كل ذلك على أساس التعويض الكامل.
- "تاريخ التصفية" : يُقصد به تاريخ الانتهاء أو تاريخ حالة الإخلال.
- "قواعد التسجيل والإدراج" : تعني قواعد التسجيل والإدراج الصادرة عن الهيئة في ٤ أكتوبر ٢٠٠٤م، بتعديلاتها.
- "لجنة لندن لوسطاء ناقلات النفط" : هيئة مستقلة ومحيدة في مدينة لندن البريطانية والتي توفر تقييم أسعار الشحن مقابل سداد رسوم محددة وذلك لشركات النفط والتجار ومشغلي ناقلات النفط وغيرهم في جميع أنحاء العالم.
- "الرحلات الطويلة" : الرحلات التي تقوم ناقلات النفط العملاقة بنقل النفط الخام لمسافة أكثر من ١,٥٠٠ ميل بحري حسب المقياس العالمي ما بين الموانئ ذات العلاقة.
- "ناقلات المدى البعيد" : تعني ناقلات المدى البعيد ١ وناقلات المدى البعيد ٢.
- "ناقلات المدى البعيد ١" : تعني ناقلات المدى البعيد وهي بحجم ناقلات باناماكس تقريباً.
- "ناقلات المدى البعيد ٢" : تعني ناقلات المدى البعيد وهي بحجم أفراماكس تقريباً.

شركة توتال أويل تريدينج اس.ايه، أو شركة إكسون موبيل، أو شل الملكية الهولندية، أو بريتيش بتروليوم بي إل سي، أو شركة شيفرون، أو ستاتويل إي أس إي، أو ريبسول واي بي أف، أو كونوكو فيليبس، أو شركة إيني النفطية، أو شركة فالپرو انرجي أو أي من الشركات التابعة لأي منهم.	"شركات النفط الكبرى"
يُقصد به لكل فترة توزيع دوري ٨٠ نقطة أساس.	"الهامش"
يُقصد بها اتفاقية المربحة الرئيسية بين البائع والمصدر المؤرخة في تاريخ الإقفال أو قريباً منه.	"اتفاقية المربحة الرئيسية"
شركة ماكولنج سيرفسز إل إل سي، وهي شركة استشارية مستقلة مختصة في قطاع النقل البحري، ويقع مقرها الرئيسي في مدينة نيويورك في الولايات المتحدة الأمريكية.	"ماكولنج"
شركة الشرق الأوسط لإدارة السفن المحدودة- جي إل تي، شركة تابعة مملوكة بالكامل للشركة ومؤسسة في دبي، الإمارات العربية المتحدة.	"شركة الشرق الأوسط"
وزارة التجارة والصناعة في المملكة.	"وزارة التجارة والصناعة"
وزارة الدفاع في المملكة.	"وزارة الدفاع"
تعني ناقلات المدى المتوسط ١ وناقلات المدى المتوسط ٢.	"ناقلات المدى المتوسط"
تعني ناقلات المدى المتوسط للسفن بحجم من ٢٧,٥٠٠ إلى ٣٩,٩٩٩ طن من الحمولة الساكنة.	"ناقلات المدى المتوسط ١"
ناقلات المدى المتوسط للسفن بحجم من ٤٠,٠٠٠ إلى ٥٤,٩٩٩ طن من الحمولة الساكنة.	"ناقلات المدى المتوسط ٢"
الشركة التي يمتلكها مواطنون سعوديون/مواطنون من دول مجلس التعاون الخليجي ومواطنون غير سعوديين من غير دول مجلس التعاون الخليجي.	"الشركات المختلطة"
يُقصد بها اتفاقية المضاربة المؤرخة بتاريخ الإقفال بين المصدر (بصفته مضارباً) وبين وكيل حملة الصكوك.	"اتفاقية المضاربة"
يُقصد بها حصة المضارب (المصلحة المصدر وحملة الصكوك) في محفظة الأعمال، كما يتم حسابها وفقاً للشرط ٦(ب) (محفظة الأعمال).	"موجودات المضاربة"
يُقصد به المعنى المحدد لهذا المصطلح في الشرط ٦(أ) (موجودات الصكوك).	"رأس مال المضاربة"
يُطلق على ناتج الدخل من موجودات المضاربة بعد خصم التكاليف الإجمالية (التي تتألف من التكاليف المباشرة والتكاليف المخصصة لهذه الأنشطة).	"دخل المضاربة"
يُقصد بها المعنى المحدد لهذا المصطلح في الشرط ٦(ب) (محفظة الأعمال).	"أرباح المضاربة"
يُقصد به المصدر بصفته مضارباً لحملة الصكوك.	"المضارب"
يُقصد به المعنى المحدد لهذا المصطلح في الشرط ٦(ب) (محفظة الأعمال).	"أرباح المضارب"
يقصد بها كل اتفاقية مربحة يتم عقدها بين كل من البائع والمشتري بموجب اتفاقية المربحة الرئيسية ويقصد بعبارة "اتفاقية المربحة" أي من هذه الاتفاقيات وفقاً لما يقتضيه السياق.	"اتفاقيات المربحة"
يُقصد بها حقوق البائع بموجب أحكام اتفاقية المربحة الرئيسية.	"موجودات المربحة"
يُقصد به المعدل الذي يحدده البائع للتأكد من أن عنصر الربح للسعر المؤجل مساوٍ على الأقل لمبلغ التوزيع الدوري المستحق في اليوم الذي يلي تاريخ دفع السعر المؤجل.	"معدل المربحة الأساسي"
يُقصد بها كل عقد مربحة مُبرم بين البائع والمشتري بموجب اتفاقية المربحة الرئيسية و"عقد المربحة" يُقصد به أي من هذه العقود وفقاً لما يقتضيه السياق.	"عقود المربحة"
يُقصد به المبالغ المحددة في الشرط ٦(د) (عقود المربحة) بوصفها المبالغ التي تشكل دخل المربحة.	"دخل المربحة"

- "ريج المراجعة" : يُقصد به المعنى المحدد له في اتفاقية المراجعة الرئيسية.
- "مقياس الاتحاد الوطني للنفط" : علامة إسناد لتصنيف المنتجات البترولية إما كمنظيفة أو غير نظيفة، حيث يمثل الرقم ١ الدرجة الأكثر نظافة ويمثل الرقم ٩ الدرجة الأقل نظافة.
- "اتفاقية إدارة السفن للشركة الوطنية لنقل الكيماويات" : اتفاقية إدارة سفن مبرمة بين الشركة الوطنية لنقل الكيماويات وشركة الشرق الأوسط بتاريخ ١٠/٠٨/١٤٢٨ هـ (الموافق ٢٤/٠٨/٢٠٠٧ م) والتي تقوم شركة الشرق الأوسط بموجيها بتقديم خدمات للشركة الوطنية لنقل الكيماويات كما هو موضح في قسم ١٤-١ "ملخص الاتفاقيات الجوهرية".
- "الشركة الوطنية لنقل الكيماويات" : شركة تابعة للبحري، تأسست في المملكة العربية السعودية كشركة ذات مسؤولية محدودة.
- "القيمة الاسمية" : يُقصد بها القيمة الاسمية لكل صك وهي ١,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي.
- "فترة الطرح" : تعني فترة الطرح التي تبدأ فترة من ٢٠١٥/٠٦/٠٤ م وتنتهي في التاريخ الذي يخطر به المصدر ومديرو الاكتتاب ومديرو استقبال العروض المستثمرين المحتملين.
- "الجمعية العامة العادية" : جمعية عامة عادية للمساهمين منعقدة وفقاً للنظام الأساسي للشركة.
- "المبلغ المتأخر" : يُقصد به أي مبلغ يعجز المصدر عن دفعه وهو مستحق الدفع والسداد وفقاً لوثائق الصكوك (مع الأخذ في الاعتبار أي فترة سماح معمول بها).
- "مجموعة أندية الحماية والتعويض" : مجموعة أندية الحماية والتعويض الدولية، هي مجموعة تكتلات لشركات الشحن والملاحة الدولية لتقديم خدمات التأمين لشركات الشحن والملاحة عالمياً، والتي تقوم من خلالها البحري بالتأمين على ناقلاتها.
- "مبلغ التوزيع الدوري الجزئي" : يُقصد به، فيما يتعلق بأي تاريخ توزيع دوري جزئي، مبلغ يحسب كما يلي:
- $$\text{س} \times (\text{ص} + \text{ه}) \times \text{ي}$$
- ٣٦.
- حيث:
- س = إجمالي القيمة الاسمية لتلك الصكوك القائمة في تاريخ قيد التحويل الذي يسبق مباشرة تاريخ التوزيع الدوري الجزئي المعني.
- ص = معدل الأساس لفترة التوزيع الدوري التي يقع فيها تاريخ التوزيع الدوري الجزئي المعني.
- ه = الهامش.
- ي = عدد الأيام بين آخر تاريخ توزيع دوري وتاريخ التوزيع الدوري الجزئي المعني.
- "تاريخ التوزيع الدوري الجزئي" : يقصد به أي تاريخ يقوم فيه المصدر باسترداد الصكوك عقب وقوع حالة إخلال.
- "فترة التوزيع الدوري الجزئي" : يُقصد بها الفترة التي تبدأ من تاريخ التوزيع الدوري السابق مباشرة لتاريخ التوزيع الدوري الجزئي وتنتهي في تاريخ التوزيع الدوري الجزئي.
- "اتفاقية إدارة الدفعات" : يُقصد بها المعنى المحدد لها في القسم ١٦ "شروط وأحكام الصكوك".
- "مدير الدفعات" : يُقصد به المعنى المحدد له في القسم ١٦ "شروط وأحكام الصكوك".
- "التزامات الدفع" : يقصد بها كافة التزامات المصدر بأن يدفع لحملة الصكوك مبالغ التوزيع الدوري وأي مبلغ توزيع دوري جزئي ورأس مال الصكوك وأي مبلغ آخر مستحق الدفع لحملة الصكوك بموجب وثائق الصكوك .
- "تاريخ التحديد الدوري" : يُقصد به التاريخ الذي يسبق بداية فترة التوزيع الدوري المعنية بيومي عمل.
- "مبلغ التوزيع الدوري" : يُقصد به، لكل فترة توزيع دوري، مبلغ يحسب كما يلي:

س × (ص + هـ) × ي

٣٦٠

حيث:

س = إجمالي القيمة الاسمية لتلك الصكوك القائمة في تاريخ قيد التحويل الذي يسبق مباشرة اليوم الأخير من فترة التوزيع الدوري المعنية.
ص = معدل الأساس لفترة التوزيع الدوري المعنية.
هـ = الهامش.
ي = عدد الأيام الواقعة في فترة التوزيع الدوري المعنية.

"تاريخ التوزيع الدوري" : يُقصد به تاريخ التوزيعات النصف سنوية والتي ستكون في ٣٠ يوليو و ٣٠ يناير في كل سنة، بدءاً من تاريخ ٣٠/٠١/٢٠١٦ م وحتى ٢٠٢٢/٠٧/٣٠ م (شاملاً ذلك التاريخ)، على أنه، إذا لم يوافق ذلك التاريخ يوم عمل، يكون تاريخ التوزيع الدوري هو يوم العمل التالي مباشرةً إلا إذا وقع ذلك اليوم في الشهر التالي، وفي تلك الحالة يتم تقديم تاريخ التوزيع الدوري إلى يوم العمل السابق مباشرةً.

"فترة التوزيع الدوري" : تعني الفترة التي تبدأ من تاريخ الإقفال (وتشمل ذلك التاريخ) وتستمر حتى أول تاريخ توزيع دوري (على ألا تشمل ذلك التاريخ)، وكل فترة لاحقة تبدأ من أي تاريخ توزيع دوري (وتشمله) وتستمر حتى تاريخ التوزيع الدوري التالي (على ألا تشملها).

"المنشأة الدائمة" : يُقصد بها لغير المقيمين في المملكة - دون الإخلال بالاستثناءات المنصوص عليها في نظام ضريبة الدخل- المكان الدائم لنشاط الشخص غير المقيم الذي يباشر فيه نشاطه سواء بشكل كلي أو جزئي بما في ذلك أي نشاط يجريه الشخص غير المقيم من خلال وكيل. يُعتبر الشخص غير المقيم والذي يمارس نشاطاً في المملكة من خلال فرع مرخص مالكاً لمنشأة دائمة في المملكة (كما هو محدد في المادة ٤(ب)(٤) من نظام ضريبة الدخل).

"إعادة هيكلة مسموح بها" : تعني (أ) انضمام أو إعادة تنظيم أو اندماج أو اتحاد بشروط يوافق عليها وكيل حملة الصكوك أو يوافق عليها بموجب قرار غير عادي أو (ب) أي إعادة هيكلة على أساس مليء.

تعني: "الضمانات المسموح بها"

١. أي ضمانات قائمة في تاريخ الإقفال؛ أو
٢. أي ضمانات تضمن مديونية شخص إذا كانت قائمة وقت اندماج هذا الشخص أو اتحاده مع المصدر شريطة أن لا تكون قد أنشئت تلك الضمانات تحسباً لذلك الاندماج أو الاتحاد وأن لا تمتد لتشمل أي أصول أو ممتلكات أخرى للمصدر؛ أو
٣. أية ضمانات قائمة على ممتلكات أو أصول قبل استحواذ المصدر عليها ما لم تكن قد أنشئت تحسباً لذلك الاستحواذ؛ أو
٤. باستثناء ضمانات التسهيل التجسيري إذا تم سداد التسهيل التجسيري بالكامل، تجديد أو استبدال أي ضمانات مسموح بها وفقاً للفقرات (١) و(٢) و(٣) من هذا التعريف، شريطة أن لا تؤدي أي من حالات التجديد أو الاستبدال المذكورة إلى زيادة في أصل المبلغ المضمون وأن لا تمتد الضمانات الخاضعة للتجديد أو الاستبدال لتشمل أي أصول جديدة (عدا متحصلات التنفيذ على الأصول المعنية بتلك الضمانات).

"شخص" : يعني أي فرد أو شركة أو مؤسسة أو شراكة أو مشروع مشترك أو تحالف أو منظمة أو حكومة أو هيئة حكومية أو منشأة أخرى سواء كان لها شخصية قانونية مستقلة أم لا.

"بتريديك" : شركة بتريديك المحدودة، وهي شركة زميلة متخصصة في تجارة ونقل الغاز المسال بناقلات متخصصة، ومؤسسة في برمودا.

- "ناقلة منتجات بترولية" : ناقلات مواد بترولية مكرزة.
- "فترة معدل الربح" : تعني المدة التي تبدأ من تاريخ التسوية لعملية مرابحة لاحقة وتنتهي في تاريخ سداد السعر المؤجل لعملية المرابحة اللاحقة تلك.
- "المستثمرون المحتملون" : يقصد بهذا المصطلح أي شخص يحتمل أن يستثمر في الصكوك.
- "صندوق الاستثمارات العامة" : صندوق الاستثمارات العامة في المملكة العربية السعودية، والذي تم إنشاؤه وفقاً للمرسوم الملكي رقم م/٢٤ المؤرخ في ١٣٩١/٠٦/٢٥ هـ (الموافق ١٩٧١/٠٨/١٧ م).
- "أمر الشراء مع وعد بالشراء" : يقصد به المعنى المحدد له في اتفاقية المرابحة الرئيسية.
- "المشتري" : يقصد به المصدر بصفته المشتري بموجب عقود المرابحة.
- "شخص مؤهل" : يعني:
١. شخص طبيعي من مواطني السعودية بموجب نظام ضريبة الدخل؛ أو
 ٢. شخص معنوي يعد مقيماً في السعودية بموجب نظام ضريبة الدخل ولديه سجل تجاري ساري المفعول. ولا يسري شرط امتلاك الشخص المعنوي لسجل تجاري ساري المفعول على المنشآت الحكومية في السعودية ولا على صناديق الاستثمار التي أنشئت في السعودية وبيدها شخص مصرح له من الهيئة،
- على أن يكون لديه في كلا الحالتين حساب بنكي في أحد المصارف المحلية في المملكة العربية السعودية.
- "اتفاقية العلاقة" : اتفاقية العلاقة لبحث سبل التعاون المستقبلي التي تم إبرامها بين أرامكو السعودية والشركة بتاريخ ١٤٣٣/١٢/١٩ هـ (الموافق ٢٠١٢/١١/٠٤ م) والتي تنص، ضمن أمور أخرى، على ترتيبات حصرية وفرص التعاون المستقبلي في مجالات أخرى بين الشركة ومجموعة أرامكو السعودية كما هو موضح في القسم ١-١٤ "ملخص الاتفاقيات الجوهرية".
- "المصارف المرجعية" : يُقصد بها المكاتب الرئيسية في الرياض لكل من المصارف الرئيسية الثلاث المشاركة في سوق الاقتراض الداخلي بين المصارف في الرياض والمحددة من قبل مدير الدفعات أو بالنيابة عنه ويعني "المصرف المرجعي" أياً منهم وفقاً للسياق، شريطة أنه عند اختيار مصرف مرجعي أولاً من قبل مدير الدفعات أولاً أو ممثله المعين حسب الأصول، فإنه لا يتم تغييره إلا إذا أصبح المصرف المرجعي غير قادر على القيام بذلك الدور.
- "سجل" : يعني نظام التسجيل الذي يديره المسجل.
- "المسجل" : يعني السوق المالية السعودية (تداول)، ويشمل أي مسجل يعين خلفاً له وفقاً لأحكام اتفاقية التسجيل).
- "اتفاقية التسجيل" : تعني اتفاقية التسجيل والتداول التي ستبرم بين المصدر والمسجل بخصوص الصكوك في أو قريباً من تاريخ الإقفال.
- "المديونية معنية" : يُقصد بها أي مديونية حالية أو مستقبلية تكون على شكل سندات أو أوراق أو ديون أو سندات دين أو أسهم دين أو أسهم قرض أو التزامات صكوك بموجب شهادات أو أي أوراق مالية أخرى أو تكون ممثلاً بأي مما سبق أو يدل أي من ذلك عليها، والتي تكون في كل حالة من الحالات السابقة مسعرة أو مدرجة أو يتعامل بها أو متداولة في أي بورصة أو سوق خارج البورصة أو في أي سوق من أسواق الأوراق المالية الأخرى أو تكون قابلة لأي من ذلك أو أصدرت لذلك الغرض.
- "نصاب حملة الصكوك" : يعني، في أي تاريخ، حملة الصكوك الذين يمثلون ما يزيد عن ٥٠ في المائة من إجمالي القيمة الاسمية للصكوك القائمة في ذلك التاريخ.

- "الاحتياطي" : يُقصد به المعنى المحدد لهذا المصطلح في الشرط ٦(ز) (استخدام المتحصلات - الاحتياطي).
- "المقيم" : تعرفه المادة ٣ من نظام ضريبة الدخل على النحو التالي:
- (١) يعتبر الشخص الطبيعي مقيماً في المملكة لمدة سنة ضريبية إذا استوفى على أي من الشروط التالية:
- (أ) إذا كان له مسكن دائم في المملكة وكان مقيم في المملكة لمدة لا تقل عن ثلاثين (٣٠) يوماً في السنة الضريبية.
- (ب) إذا كان مقيماً في المملكة لمدة لا تقل عن مائة وثلاث وثمانين يوماً (١٨٣) في السنة الضريبية.
- (٢) لأغراض هذه الفقرة فإنه يعتبر التواجد في المملكة لجزء من اليوم تواجداً ليوم كامل، ما عدا في حالة الشخص المسافر بين وجهتين خارج المملكة.
- (أ) تعتبر الشركة مقيمة في المملكة خلال السنة الضريبية إذا كانت تفي بأي من الشروط التالية:
- (ب) تم تأسيسها بموجب نظام الشركات السعودي الصادر بالمرسوم الملكي م/٦ المؤرخ في ١٣٨٨/٠٣/٢٢ هـ (الموافق ١٩٦٥/٠٧/٢١ م)، بتعدياته من وقت لآخر؛ أو
- (ج) يقع مركز إدارتها أو تحكمها في المملكة.
- "ناقلة روكون" : ناقلة نشطة تجمع بين ميزات ناقلة الدرجة وناقلة الحاويات.
- "ناقلة الدرجة (رورو)" : ناقلة درجة مصممة لنقل البضائع التي تحتوي على عجلات مثل السيارات والشاحنات.
- "سابك" : الشركة السعودية للصناعات الأساسية، وهي شركة مؤسسة في المملكة العربية السعودية، وساهمت في تأسيس مشروع مشترك مع البحري "الشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة" بنسبة ٨٠ في المائة للبحري و ٢٠ في المائة لسابك.
- "شركة أرامكو السعودية" : شركة أرامكو السعودية للتطوير، وهي شركة مملوكة بالكامل لأرامكو السعودية، ومؤسسة في المملكة العربية السعودية بتاريخ ١٦/٠٧/١٤٣٤ هـ (الموافق ٢٦/٠٥/٢٠١٣ م) بسجل تجاري رقم (٢٠٥٢٠٠٢٢١٦).
- "الصك" : يُقصد به المعنى المحدد له آنفاً في القسم ١٦ "شروط وأحكام الصكوك".
- "رس" أو "ريال سعودي" : يعني العملة الرسمية في السعودي.
- "مجموعة أرامكو السعودية" : أرامكو السعودية وشركائها التابعة.
- "أرامكو السعودية" : شركة الزيت العربية السعودية
- "أرامكو للتجارة" : شركة أرامكو لتجارة المنتجات البترولية، وهي شركة مملوكة بالكامل لمجموعة أرامكو السعودية.
- "المجلس الأعلى لشؤون البترول والمعادن" : المجلس الأعلى لشؤون البترول والمعادن في المملكة العربية السعودية.
- "موافقة المجلس الأعلى لشؤون البترول والمعادن في المملكة العربية السعودية الكتابية على صفقة فيلا، والتي كانت إحدى الموافقات النظامية لإتمام هذه الصفقة.
- "معدل الشاشة" : يُقصد به سعر العرض بالريال السعودي لفترة تعادل فترة التوزيع الدوري المعنية حسب ما يظهر على شاشة رويترز، صفحة SUAA مقابل الرمز "AVG" (أو أي صفحة أخرى تحل محلها في تلك الخدمة، أو أي خدمة أخرى يحددها مدير الدفعات كموفر للمعلومات لغرض عرض معدلات مماثلة) والتي يحدد من خلالها معدل العروض في سوق الاقتراض الداخلي بين المصارف في المملكة "سايبور".

هي السوق التي تنشأ لتداول الأوراق المالية بعد الانتهاء من طرحها الأولي.	"السوق الثانوية"
اتفاقية الإعارة المبرمة بين الشركة وأرامكو السعودية بتاريخ ١٩/١٢/١٤٣٣هـ (الموافق ٤/١١/٢٠١٢م) والتي بموجبها يتم إعارة بعض موظفي مجموعة أرامكو السعودية العاملين بالمكاتب إلى مجموعة البحري كما هو موضح في القسم ١٤-١ "ملخص الاتفاقيات الجوهرية".	"اتفاقية الإعارة"
سكرتير مجلس الإدارة.	"السكرتير"
تعني أي رهن أو رهن عائم أو ثابت أو حجز أو عبء أو حق احتجاز أو تنازل عن الحقوق أو أخذ ملكية أو التحفظ على ملكية أو ترتيبات وصاية أو مقاصة على سبيل الضمان أو أي ضمان آخر، مما يضمن التزامات أي شخص، وأي اتفاقية أو ترتيب له الأثر نفسه، ويشمل ذلك، دون حصر، أي ترتيب مشابه لأي مما سبق وفقاً لقوانين أي دولة. وتجنباً للشك، لا تشمل الضمانات أي كفالة أو التزام بالتعويض أو التزام آخر من المصدر إذا لم يكن مضموناً بأي من أصول المصدر كما لا يعد إعطاء حقوق ملكية لشخص آخر كجزء من ترتيب تمويل إسلامي غير مضمون نوعاً من الضمان لغرض هذا التعريف.	"الضمانات"
يُقصد به شركة إتش إس بي سي العربية السعودية المحدودة بصفتها البائع بموجب اتفاقيات المرابحة.	"البائع"
موظفو الشركة الذين تم تحديدهم في القسم ٨-٤ "إدارة الشركة- كبار التنفيذيين".	"كبار التنفيذيين"
يُقصد به وكيل حملة الصكوك ومدير الدفعات وبنك الحساب.	"مقدم خدمات"
اتفاقية الخدمات المبرمة بين فيلا والشركة بتاريخ ١٩/١٢/١٤٣٣هـ (الموافق ٤/١١/٢٠١٢م) والمعدلة بتاريخ ١٤/٠٦/١٤٣٥هـ (الموافق ١٤/٠٤/٢٠١٤م) والتي تمنح بموجبها مجموعة البحري وظائف لبعض الموظّفين العاملين بالمكاتب وعلى متن الناقلات في شركة فيلا كما هو موضح في القسم ١٤-١ "ملخص الاتفاقيات الجوهرية".	"اتفاقية الخدمات"
يقصد به المعنى المحدد له في اتفاقية المرابحة الرئيسية.	"تاريخ التسوية"
اتفاقية مبرمة ما بين الشركة وشركة الشرق الأوسط (وهي شركة مملوكة بالكامل للبحري) بتاريخ ٤/١٠/١٤٣٢هـ (الموافق ١/٠١/٢٠١١م) تقوم شركة الشرق الأوسط بموجبها بتقديم خدمات إدارة الناقلات/السفن التابعة للشركة. كما هو موضح في القسم ١٤-١ المعلومات القانونية "ملخص الاتفاقيات الجوهرية".	"اتفاقية إدارة السفن"
عقد الشحن واتفاقية الإيجار على أساس الفترة الزمنية.	"اتفاقية النقل البحري"
يقصد به المعنى المحدد لهذا المصطلح في الشرط ٦ (و)(٣)(أ) (استخدام المتحصلات - حساب الصكوك).	"العجز"
الهيئة السعودية للمحاسبين القانونيين في المملكة العربية السعودية.	"الهيئة السعودية للمحاسبين القانونيين"
الإيجار على أساس الرحلة من ميناء التحميل إلى ميناء التفريغ.	"الإيجار على أساس الرحلة"
يُقصد به المعنى المحدد لهذا المصطلح في الشرط ٦ (د) (عقود المرابحة).	"سعر التكلفة اللاحقة"
يقصد به المعنى المحدد لهذا المصطلح في الشرط ٦ (د)(٢) (د) (عقود المرابحة).	"ريح المرابحة اللاحقة"
يُشار لهذا المصطلح بالمعنى المحدد له في الشرط ٦ (د) (عقود المرابحة).	"صفة المرابحة اللاحقة"
يُقصد بها المنشأة التي يتحكم بها المصدر بصورة مباشرة أو غير مباشرة أو يمتلكها بصورة مباشرة أو غير مباشرة بنسبة تزيد عن ٥٠ في المئة من رأس المال الصادرة أو من الملكية أو من غيرها من حقوق الملكية الأخرى أو المنشأة التي تكون تابعة لشركة أخرى تابعة للمصدر، و"التحكم" في هذا الخصوص يعني الصلاحية لتوجيه إدارة وسياسات المنشأة سواء من خلال	"الشركة التابعة"

- حقوق التصويت بموجب ملكية الأسهم أو الحصص بموجب عقد أو خلاف ذلك.
- "جزء كبير من أصول المجموعة" : يعني ٢٠ في المائة أو أكثر من أصول المجموعة على أساس موحد.
- "الصكوك" : يُقصد بها المعنى المحدد لها في القسم ١٦ "شروط وأحكام الصكوك".
- "حساب الصكوك" : يُقصد به حساب يملكه المصدر مع بنك الحساب (بالنيابة عن حملة الصكوك) ويديره مدير الدفعات.
- "موجودات الصكوك" : يُقصد بها موجودات المضاربة وموجودات المربحة والتزامات الدفع، وأي مبالغ قائمة كرسيد لصالح حساب الصكوك والاحتياطي.
- "رأس مال الصكوك" : يُقصد به القيمة الاسمية الإجمالية للصكوك القائمة بعد خصم أية خسارة تتعلق بموجودات الصكوك.
- "وثائق الصكوك" : تعني اتفاقية المضاربة وإعلان الوكالة واتفاقية التسجيل واتفاقية إدارة الدفعات واتفاقية المربحة الرئيسية (بما فيها أي وثيقة تقدم أو توقع بموجب ملحق من ملاحق اتفاقية المربحة الرئيسية) والصكوك (بما في ذلك الصك الرئيسي والشروط) وأي خطابات أتعاب تقدّم أو توفّع من قبل المصدر بخصوص ما سبق، و"وثيقة صكوك" تعني أيّاً مما سبق حسبما يتطلب السياق.
- "التزامات صكوك" : تعني أي تعهد أو التزام بدفع مال يتم تقديمه فيما يتعلق بإصدار شهادات أو أوراق مالية أخرى، سواء كان ذلك عوض من أي نوع أم لا.
- "حامل الصكوك" : يُقصد به الشخص الذي تكون الصكوك مسجلة باسمه في السجل في ذلك الوقت (أو في حالة تعدد الحاملين، المذكور اسمه أولاً).
- "وكيل حملة الصكوك" : يُقصد به المعنى المحدد له في القسم ١٦ "شروط وأحكام الصكوك".
- "المورد" : يقصد به المعنى المحدد له في اتفاقية المربحة الرئيسية.
- "تداول" : تعني شركة السوق المالية السعودية، وتشمل النظام الإلكتروني لتداول الأوراق المالية في السوق.
- "معدل التأجير الزمني" : معدل التأجير الزمني يستخدم لقياس الإيرادات على أساس الدولار الأمريكي لليوم الواحد.
- "المدة" : يقصد به المعنى المحدد له في اتفاقية المربحة الرئيسية.
- "إيجار على أساس الفترة الزمنية" : اتفاقية يكون للمستأجر بموجبها حق التصرف التام بالناقلة وطاقتها وذلك لفترة زمنية محدّدة في وفق الحدود التجارية المتعارف عليها.
- "اتفاقية الإيجار على أساس الفترة الزمنية" : اتفاقية مبرمة ما بين الشركة وأرامكو للتجارة بتاريخ ١٩/١٢/١٤٣٣هـ (الموافق ٠٤/١١/٢٠١٢م) تقوم بموجبها أرامكو للتجارة باستئجار بعض ناقلات فيلا (بمجرد انتقالها إلى الشركة) تتمثل في خمس ناقلات للمنتجات البترولية المكررة، وناقلة نفط عملاقة أحادية الهيكل تستخدم كسفينة للتخزين العائم لفترة محددة من الزمن والتي سيبدأ سرياً عند إتمام المرحلة الأولى من الصفقة، كما هو موضح في القسم ١٤-١ "ملخص الاتفاقيات الجوهرية".
- "تاريخ قيد التحويل" : يُقصد به المعنى المحدد لهذا المصطلح في الشرط ٤(هـ) (تواريخ قيد التحويل والفترات المقفلة).
- "اتفاقية خدمات الشحن والنقل" : اتفاقية مبرمة ما بين الشركة ووزارة الدفاع بتاريخ ١٧/١١/١٤٣٢هـ (الموافق ١٥/١٠/٢٠١١م) تقوم الشركة بموجبها بشحن المعدات العسكرية، كما هو موضح في القسم ١٤-١ "ملخص الاتفاقيات الجوهرية".
- "الإمارات العربية المتحدة" : دولة الإمارات العربية المتحدة.
- "الولايات المتحدة أو أمريكا" : الولايات المتحدة الأمريكية.

الدولار الأمريكي، العملة الرسمية في الولايات المتحدة الأمريكية.	:	"الدولار"
يُقصد به المعنى المحدد لهذا المصطلح في الشرط ٦(ج)(١) (التعديل والمقاصة).	:	"تاريخ التقييم"
شركة فيلا البحرية العالمية المحدودة، وهي شركة مملوكة بالكامل لأرامكو السعودية.	:	"فيلا"
١٤ ناقلة نفط عملاقة مزدوجة الهيكل، وناقلة نفط عملاقة أحادية الهيكل تستخدم كسفينة للتخزين العائم، وأربع ناقلات للمنتجات البترولية المكررة، وناقلة أفراماكس، مع كل ما يعود لهذه الناقلات بما في ذلك:	:	"أصول فيلا"
(أ) أنظمة تقنية المعلومات الخاصة بتلك الناقلات.		
(ب) الدفاتر والسجلات (بما في ذلك، على سبيل المثال لا الحصر، مستندات الملكية وشهادات التداول) المتعلقة بتلك الناقلات.		
(ج) بيانات الصيانة الخاصة بكل ناقلة والمحفوظة إلكترونياً (ولكن باستثناء أية حقوق ملكية مرتبطة بها).		
فيلا وشركاتها التابعة.	:	"مجموعة فيلا"
دمج أصول شركة فيلا والعمليات المرتبطة بهذا الاندماج مع الشركة.	:	"صفقة فيلا"
هي المرحلة الأولى من مراحل إتمام صفقة فيلا، وهي المرحلة التي تم إتمامها بنقل الملكية القانونية لأول ناقلة من ناقلات فيلا من قبل فيلا إلى الشركة. والذي تم نقل ملكيتها بتاريخ ١٤٣٥/٠٩/٢٤ هـ الموافق ٢٠١٤/٠٧/٢١ م.	:	"المرحلة الأولى"
جميع الناقلات التي تتضمن أصول فيلا.	:	"ناقلة فيلا أو ناقلات فيلا"
نائب رئيس مجلس إدارة البحري.	:	"نائب الرئيس"
ناقلات النفط العملاقة ذات الحمولة الساكنة تتراوح ما بين ٢٠٠,٠٠٠ و ٣١٩,٩٩٩ طن متري.	:	"ناقلات النفط العملاقة"
تشمل أي نوع ناقلة أو سفينة بحرية.	:	"ناقلة" أو "ناقلات"

٥. عوامل المخاطرة

قبل اتخاذ قرار الاستثمار، ينبغي على المستثمرين المحتملين للصكوك النظر بعناية، في ضوء الظروف وأهدافهم الاستثمارية، إلى جميع المعلومات الواردة في نشرة الإصدار هذه، بما في ذلك (دون حصر) عوامل المخاطرة المذكورة أدناه. إن قائمة عوامل المخاطرة التالية ليست قائمة شاملة، حيث قد يتأثر أي استثمار في الصكوك باعتبارات وعوامل أخرى قد لا تكون معروفة لدى المصدر حالياً أو يراها المصدر حالياً غير مؤثرة. وعليه، ينبغي على المستثمرين المحتملين القيام بتقييمهم المستقل للمخاطر المتعلقة بشراء الصكوك وللبيئة الاقتصادية والتنظيمية التي يعمل بها المصدر.

١-٥ المخاطر المتعلقة بالشركة

١-١-٥ الاعتماد على العلاقة مع أرامكو السعودية

تعتبر مجموعة أرامكو السعودية حالياً أكبر عميل للشركة من حيث حجم الشحن مع الشركة، وقد شكلت مانسبته ٢٩,٩ في المائة و ٣٣,١ في المائة من إيرادات المجموعة للسنتين الماليتين المنتهيتين في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م و ٢٠١٤م على التوالي. فبموجب صفقة فيلا، حصلت الشركة على الحق الحصري في نقل النفط الخام المنتج في المملكة العربية السعودية والمُبَاع من قبل مجموعة أرامكو السعودية (وتحديداً شركة بولانتير حتى تاريخ نشرة الإصدار هذه) على أساس التسليم للعميل بناقلات النفط العملاقة والذي سيتم نقله من مواقع محددة في اتفاقية الشحن تستخدمها أرامكو السعودية لشحن النفط الخام. وعليه، فإن أي تدهور في العلاقة بين الشركة وبين أرامكو السعودية أو شركاتها التابعة قد يؤثر على الترتيبات الحصرية، وبالتالي قد يؤثر تأثيراً سلبياً كبيراً على أعمال الشركة، ووضعها المادي، ونتائج عملياتها، مما قد يؤثر على قدرة الشركة على الوفاء بالتزاماتها المالية بموجب الصكوك.

وبعد عقد الشحن اتفاقية طويلة الأجل بين البحري وبولانتير لمدة لا تقل عن ١٠ سنوات كحد أدنى حيث يمكن لأي طرف طلب إنهاء العقد في أي وقت بعد مرور خمس سنوات على الأقل من تاريخ سريان عقد الشحن (أي بعد تاريخ ٢١ يوليو ٢٠١٩م). كما تنتهي اتفاقية العلاقة عند انتهاء عقد الشحن، ولا يوجد ما يضمن رغبة أرامكو السعودية في تجديد عقد الشحن بعد انتهاء فترة الحد الأدنى لمدة العقد البالغة ١٠ سنوات. بالإضافة إلى ذلك، يمكن أن تنهي بولانتير عقد الشحن هذا، في أي وقت قبل انتهاء فترة الحد الأدنى للعقد البالغة ١٠ سنوات وذلك في حال مُضي شهر كامل من تاريخ إصدار بولانتير لطلب حمولة دون تمكن الشركة من تسمية ناقلة مناسبة استجابة لذلك الطلب، أو في حال تكرر عدم تمكن الشركة من تسمية ناقلة مناسبة خلال فترة ستة أشهر (باستثناء إذا كان ذلك بسبب ظرف خارج عن إرادة الشركة أو بسبب إجراء أو إخلال من بولانتير، أو إذا كانت الشركة قد قامت بتسمية ناقلة مناسبة ولكن بولانتير رفضتها عن طريق الخطأ). ومن الممكن أن يؤدي الإنهاء المبكر لعقد الشحن وبالتالي لاتفاقية العلاقة- إلى انخفاض إيرادات الشركة بشكل جوهري، مما قد ينتج عنه أثر سلبي جوهري على أعمال الشركة ومركزها المالي ونتائج عملياتها، مما قد يؤثر على قدرة الشركة على الوفاء بالتزاماتها المالية بموجب الصكوك. كما تجدر الإشارة إلى أن إنهاء عقد الشحن أو الاتفاقية المشار إليها أعلاه، لن يشكل بمفرده حالة إخلال بموجب شروط وأحكام الصكوك.

٢-١-٥ التركيز على مجموعة أرامكو السعودية

إن الترتيبات الحصرية التي حصلت عليها الشركة مع مجموعة أرامكو السعودية، زادت من تركيز الشركة على تلبية احتياجات الشحن لمجموعة أرامكو السعودية. وفي حين أنّ الشركة تسعى للحفاظ على نفس معايير الخدمة المقدمة لعملائها الآخرين، إلا أنّها ستظل تعتمد على مجموعة أرامكو السعودية فيما يتعلق بأغلبية أعمالها وإيراداتها. ونتيجة لذلك، تتمثل إحدى المخاطر في عدم قدرة الشركة على تخصيص موارد كافية لتلبية الاحتياجات الخاصة بالعملاء الآخرين، مما قد يؤثر سلباً على علاقة الشركة مع هؤلاء العملاء. ومن الممكن أن يؤثر فقدان أي من هؤلاء العملاء سلباً على إيرادات الشركة وأرباحها ونتائج عملياتها، مما قد يؤثر على قدرة الشركة على الوفاء بالتزاماتها المالية بموجب الصكوك.

٣-١-٥ المخاطر المرتبطة بعقد الشحن

بموجب عقد الشحن، حصلت الشركة على الحق الحصري لنقل النفط الخام المنتج في المملكة العربية السعودية والمُبَاع من قبل مجموعة أرامكو السعودية (وتحديداً شركة بولانتير حتى تاريخ نشرة الإصدار هذه) على أساس التسليم للعميل بناقلات النفط

العملاقة والذي يتم شحنه من مواقع محددة تستخدمها أرامكو السعودية لشحن النفط الخام. كما تحصل الشركة على حد أدنى مضمون لتسعيرة الشحن من قبل بولانتير مقابل توفير خدمات الشحن للرحلات الطويلة والتي يتم تنفيذها باستخدام الناقلات المملوكة للشركة، مما سيحد من تعرض الشركة لتقلبات أسعار الشحن السوقية لاسيما في حال انخفاض أسعار الشحن عن التسعيرة المضمونة للشركة بموجب هذا العقد. وفي حال تجاوزت أسعار السوق سعراً محدداً متفق عليه في عقد الشحن، تلتزم الشركة بتسديد جزء من نسبة متفق عليها من تلك الزيادة لبولانتير وذلك تعويضاً عن المبالغ الإضافية التي استلمتها الشركة وقت انخفاض أسعار الشحن السوقية عن الحد الأدنى المضمون بشرط ألا يتجاوز ما تسدده الشركة لبولانتير إجمالي المبالغ الإضافية التي استلمتها الشركة في السابق عملاً بتسعيرة الشحن المضمونة. وتتمتع الشركة بامتياز تسعيرة الشحن المضمونة فقط فيما يتعلق بالرحلات الطويلة التي يتم تنفيذها باستخدام الناقلات المملوكة للشركة وفقاً لعقد الشحن. وعليه، إذا أخفقت بولانتير في تسمية شحنات كافية تحتاج لرحلات طويلة، فلن تتمكن الشركة من الاستفادة بالكامل من تسعيرة الشحن المضمونة المتاحة لها بموجب عقد الشحن.

وتعتقد الشركة أن الإفصاح عن الحد الأدنى المضمون لتسعيرة الشحن والسعر الأعلى المتفق عليه في هذه النشرة ليس في مصلحة الشركة، حيث أن مثل هذه المعلومات تعتبر معلومات تجارية حساسة والإفصاح عنها له تأثير سلبي على تنافسية الشركة في سوق الشحن العالمي، وذلك لأن الإفصاح عن مثل هذه الأسعار قد (أ) يكون له تأثير سلبي على العملاء الحاليين للشركة (ومن ضمنهم شركات النفط الكبرى) الذين قد يتخذون قراراً بالتعامل مع شركات شحن أخرى إذا لم تتمكن الشركة من عرض أسعار مشابهة لهم؛ (ب) من الممكن أن يتم اعتبارها معياراً للشركة في حال قررت الدخول في عقود شحن طويلة الأجل في المستقبل، وبالتالي منعها من الاستفادة من أي زيادة قد تحدث في المستقبل على أسعار الشحن في السوق.

بالإضافة إلى ذلك، لا يضمن عقد الشحن أن تكون مجموعة أرامكو السعودية قادرة على تخصيص كميات كافية من النفط الخام بصفة مستمرة طوال فترة عقد الشحن مما قد يؤدي إلى عدم قدرة الشركة على الوفاء بالحد الأعلى من خدمات الشحن المنصوص عليها في عقد الشحن. وقد يحدث ذلك لعدة أسباب من بينها انخفاض الطلب العالمي على النفط الخام، وارتفاع مستويات إنتاج النفط المحلية في دول مثل الولايات المتحدة الأمريكية مما قد يؤدي إلى خفض الطلب على النفط الخام من تلك الدول، وتوسعة خط الأنابيب والسكك الحديدية إلى نقاط التعبئة الساحلية، والمخاطر الجغرافية والسياسية في منطقة الشرق الأوسط التي قد يكون لها تأثير سلبي على اقتصاد المملكة. وقد يؤثر هذا على الإيرادات المتوقعة للشركة مما قد يؤدي بدوره إلى تأثير سلبي جوهري على فرص الشركة ووضعها المالي ونتائج عملياتها، مما قد يؤثر على قدرة الشركة على الوفاء بالتزاماتها المالية بموجب الصكوك.

أخيراً، يحق للشركة بموجب عقد الشحن أن تختار الناقلات التي سيتم استخدامها في نقل حمولات النفط الخام التي تمت تسميتها من قبل مجموعة أرامكو السعودية وفقاً لمعايير معينة تم تحديدها في الاتفاقية، وتشتمل هذه المعايير الحصول على موافقة موانئ التحميل والتفريغ وملائمة الناقلات للحمولة المسماة وموافقة قسم المصادقة لدى بولانتير، وأن تكون الناقلات غير محتجزة، وأن تكون مملوكة أو مدارة أو مشغلة من قبل طرف لا يخضع لأي عقوبات مفروضة إما من الاتحاد الأوروبي أو من أي دولة تطبق قرارات الأمم المتحدة أو مكتب إدارة الأصول الأجنبية التابع لحكومة الولايات المتحدة الأمريكية، وإذا أخفقت الشركة في تسمية ناقلة تتوافق مع تلك المعايير، ومن ثم أخفقت الشركة بعد ذلك في تسمية ناقلة بديلة، فلن تكون بولانتير ملزمة بشحن تلك الحمولة بموجب عقد الشحن وسيكون لها حرية عمل ترتيبات بديلة لنقل تلك الحمولة. وعليه يتمثل أحد المخاطر في عدم تمكن الشركة من تسمية ناقلة مناسبة خلال الفترة المحددة في عقد الشحن أو تسمية ناقلة بديلة.

قد تؤدي المخاطر المذكورة أعلاه إلى عدم تمكن الشركة من الاستفادة بشكل تام من الحقوق الحصرية الواردة في عقد الشحن. وقد يؤثر ذلك على إيرادات الشركة المتوقعة، مما سيكون له أثر سلبي جوهري على فرص الشركة ووضعها المالي ونتائج عملياتها مما قد يؤثر على قدرة الشركة على الوفاء بالتزاماتها المالية بموجب الصكوك.

٤-١-٥ بيع أسهم العوض من قبل شركة أرامكو السعودية للتطوير

بموجب بنود صفقة فيلا، لا تخضع شركة أرامكو السعودية للتطوير لأي قيود تعاقدية فيما يتعلق ببيع أسهم العوض. وإذا قامت شركة أرامكو السعودية للتطوير ببيع جزء من أو كافة أسهم العوض، فهناك خطر من انخفاض اهتمام مجموعة أرامكو السعودية

بتنمية وتطوير الشركة حيث أنها ستكون مالكة لعدد أسهم أقل (أو قد لا تكون مالكة لأية أسهم) في الشركة وقد لا تستمر بدعم التطلعات طويلة الأجل للشركة. وقد يؤثر ذلك سلباً على العلاقة بين مجموعة أرامكو السعودية والشركة مما سيكون له أثر سلبي جوهري على فرص الشركة ووضعها المالي ونتائج عملياتها مما قد يؤثر على قدرة الشركة على الوفاء بالتزاماتها المالية بموجب الصكوك.

٥-١-٥ انخفاض كميات النفط الخام المباع على أساس التسليم للعميل

الترتيبات الحصرية بين الشركة ومجموعة أرامكو السعودية تتعلق فقط بنقل النفط الخام المنتج في المملكة العربية السعودية والمُباع من قبل مجموعة أرامكو السعودية (وتحديداً بولانتير حتى تاريخ نشرة الإصدار هذه) على أساس التسليم للعميل بناقلات النفط العملاقة والذي سيتم نقله من موانئ محددة بموجب اتفاقية الشحن تستخدمها أرامكو السعودية لشحن النفط الخام، ولا تشمل النفط الخام المُباع من قبل مجموعة أرامكو السعودية إذا لم يكن على أساس التسليم للعميل. ويعني البيع على غير أساس التسليم للعميل أنّ الطرف البائع غير مُلزم بنقل النفط الخام المُباع من الميناء إلى موقع التخزين المحدد. وبالتالي فإن أي انخفاض في كميات النفط الخام المنقولة من قبل الشركة من خلال الترتيبات الحصرية بسبب انخفاض في نسبة النفط الخام المُباع من قبل مجموعة أرامكو السعودية على أساس التسليم للعميل من النسبة الإجمالية للنفط الخام المُباع يمكن أن يؤدي إلى تأثير سلبي جوهري على أعمال الشركة ومركزها المالي ونتائج عملياتها، مما قد يؤثر على قدرة الشركة على الوفاء بالتزاماتها المالية بموجب الصكوك.

٦-١-٥ تأثر أرباح الشركة وتدفقاتها النقدية بأداء قطاع ناقلات النفط

يتسم قطاع ناقلات النفط بكونه قطاعاً له دوراته الاقتصادية المتقلّبة من ناحية أسعار الإيجار ومعدلات الربحية. كما أن أي أزمة مالية أو اقتصادية أو أي أزمة عالمية أخرى مستقبلية سوف تؤثر سلباً على قدرة الشركة على إعادة تأجير ناقلاتها أو بيعها عند انتهاء أو إنهاء عقود إيجارها. إن التغيرات في أسعار الإيجار وقيم الناقلات تنتج عن التغيرات في العرض والطلب على سعة ناقلات النفط والتغيرات في العرض والطلب للنفط والمنتجات النفطية. والجدير بالذكر أن العوامل التي تؤثر في العرض والطلب على ناقلات النفط خارجة عن سيطرة الشركة، كما أنه لا يمكن التنبؤ بطبيعة وتوقيت وحجم ظروف التغيرات في قطاع ناقلات النفط.

تاريخياً كانت أسواق ناقلات النفط متقلّبة بسبب العديد من الظروف والعوامل التي من الممكن أن تؤثر على السعر والعرض والطلب على سعة ناقلات النفط. ومن الممكن أن تساهم أسعار النفط المنخفضة حالياً في زيادة انخفاض الطلب على نقل النفط للمسافات الطويلة وعروض الناقلات لنقل هذا النفط، مما سوف يكون له أثر سلبي جوهري على إيرادات الشركة وأرباحها ونتائج عملياتها، مما قد يؤثر على قدرة الشركة على الوفاء بالتزاماتها المالية بموجب الصكوك.

٧-١-٥ اعتماد الشركة الجزئي على الإيجار على أساس الرحلة واحتمالية تأثير التقلبات الكبيرة في أسعار الإيجار في السوق

الفورية سلباً على أرباح الشركة

بموجب عقد الشحن، تتمتع الشركة بالحق الحصري في تقديم خدمات الشحن لنقل جميع حمولات النفط الخام المنتج في المملكة العربية السعودية والمُباع من قبل مجموعة أرامكو السعودية (وتحديداً شركة بولانتير حتى تاريخ نشرة الإصدار هذه) على أساس التسليم للعميل بناقلات النفط العملاقة والتي يتم شحنها من مواقع معينة تستخدمها أرامكو السعودية لشحن النفط الخام. وتتطلب احتياجات النقل البحري الخاصة بمجموعة أرامكو السعودية لنقل النفط الخام المُباع على أساس التسليم للعميل تشغيل ٥ ناقلات نفط عملاقة سنوياً. لذا تعتزم الشركة لتلبية التزاماتها بموجب عقد الشحن من خلال توظيف أمثل لأسطولها المملوك عبر تحسين الاستفادة من خطوط الملاحة التجارية، وعن طريق الإيجار على أساس الرحلة في السوق الفورية والإيجار على أساس الرحلة للمدى المتوسط لعدد من ناقلات النفط العملاقة.

قد تتعرض السوق الفورية للإيجار على أساس الرحلة لتقلّبات ملحوظة حسب العرض والطلب على الناقلات والنفط. وعليه فستعتمد قدرة الشركة في الحصول على أسعار تنافسية للإيجار على أساس الرحلة في السوق الفورية للناقلات التي تحتاج لاستئجارها لتلبية التزاماتها بموجب عقد الشحن، من بين أمور أخرى. على الحصول على عقود مريحة للإيجار على أساس الرحلة في السوق الفورية وتقليص وقت الانتظار المستغرق لإيجار الناقلات. وتعتبر متقلّبة جداً، حيث أنه في فترات معينة خلال الأربع

سنوات الماضية أصبحت أسعار الإيجار على أساس الرحلة في السوق الفورية أقل من التكاليف التشغيلية للناقلات. ومع ذلك، فإنه إذا ارتفعت أسعار الإيجار على أساس الرحلة في السوق الفورية في المستقبل فإن الشركة قد تتعرض لخطر عدم الاستفادة القصوى من أسعار السوق الفورية التي يمكن أن تؤدي إلى الزيادة في تكاليف الشركة، وسوف يكون لذلك أثر سلبي على إيرادات الشركة وأرباحها ونتائج عملياتها، مما قد يؤثر على قدرة الشركة على الوفاء بالتزاماتها المالية بموجب الصكوك.

٨-١-٥ اعتماد الشركة على عقودها الجوهرية طويلة الأجل مع عملائها تعتمد على قدرة هؤلاء العملاء على تنفيذ تلك العقود

تحصل الشركة على عقود طويلة الأجل مع عملاء مختلفين عبر قطاعات مختلفة من الأعمال. معظم هؤلاء العملاء من الشركات الرائدة في مجالاتهم أو يكونوا متصلين بالحكومة، ولكن ذلك لا يجعل هؤلاء العملاء غير معرضين لأي صعوبات مالية أو غيرها في المستقبل، مما قد يتسبب في جعلهم غير قادرين على تنفيذ هذه العقود المتفق عليها جزئياً أو كلياً، وذلك قد يكون له أثر سلبي على إيرادات الشركة وأرباحها ونتائج عملياتها مما قد يؤثر على قدرة الشركة على الوفاء بالتزاماتها المالية بموجب الصكوك.

٩-١-٥ عدم قدرة الشركة على الاحتفاظ بعملائها الحاليين عند انتهاء عقودهم الحالية وعدم قدرتها على استبدال هذه العقود بعقود أخرى مع عملاء جدد

ليس هناك ضمان بأن عملاء الشركة سيستمرون في استخدام الخدمات التي تقدمها لهم الشركة في المستقبل. وبالإضافة إلى ذلك، وبما أن بعض عقود الشركة بطبيعتها عقود طويلة الأجل، فإنه في حال زادت أسعار الشحن أو إيجار الناقلات أو تكاليف التشغيل، فإن الشركة قد لا تكون قادرة على إجراء التعديلات اللازمة على تلك العقود للوفاء بتكاليف التشغيل المتزايدة والاستفادة من هذه المعدلات المتزايدة حتى انتهاء العقود القائمة. بالإضافة إلى أنه عند انتهاء العقود الحالية، فإنه لا يوجد أي ضمانات بأن عملاء الشركة سيجددون عقودهم المنتهية مع الشركة بشروط مماثلة للعقود المنتهية، أو أن تستبدل الشركة هذه العقود المنتهية بعقود بديلة مناسبة محل مكانها. وسيكون لهذا أثر سلبي على إيرادات الشركة وأرباحها ونتائج عملياتها مما قد يؤثر على قدرة الشركة على الوفاء بالتزاماتها المالية بموجب الصكوك.

١٠-١-٥ تأثر عمليات الشركة سلباً بالأعمال العدوانية والإرهاب والقرصنة

الشركة معرضة للمخاطر المتعلقة بالصراعات الواقعة في جميع أنحاء العالم بما في ذلك منطقة الشرق الأوسط. وفي الماضي نتج عن الصراعات السياسية والمسلحة في هذه المنطقة عدة هجمات على الناقلات، بالإضافة لمحاولات أخرى لعرقلة حركة الملاحية البحرية في هذه المنطقة. وسوف يكون لعدم الاستقرار السياسي الحالي والأعمال العدوانية في المنطقة أثر سلبي جوهري على عمليات الشركة وإيراداتها وأرباحها ونتائج عملياتها، مما قد يؤثر على قدرة الشركة على الوفاء بالتزاماتها المالية بموجب الصكوك.

تخضع الشركة كبقية شركات الشحن الأخرى لخطر التهديدات الإرهابية على ناقلاتها، وبالإضافة إلى ذلك، فإن تدابير مكافحة الإرهاب في بلدان مثل الولايات المتحدة يمكن أن تزيد من المتطلبات النظامية على شركات الشحن البحري كالشركة. ولا يوجد أي ضمانات تفيد بأن خطر التهديدات الإرهابية أو متطلبات الالتزام بأنظمة مكافحة الإرهاب لن تزيد في المستقبل، والتي سوف يكون لها أثر سلبي جوهري على عمليات الشركة وإيراداتها وأرباحها ونتائج عملياتها، مما قد يؤثر على قدرة الشركة على الوفاء بالتزاماتها المالية بموجب الصكوك.

وبالإضافة إلى ذلك، فإن أعمال الشركة معرضة أيضاً لمخاطر أعمال العنف المتزايدة على نحو منظم ومرتبطة بالقرصنة البحرية. ولا يوجد أية ضمانات بالأثر تعرض ناقلات الشركة وطاقمها لأية أضرار جسيمة جراء هذه الأعمال أو ألا يتعرضوا لأية هجمات قد تضر بتشغيل ناقلات الشركة وإدارة جداول رحلاتها وعملياتها بشكل عام.

وفي حال تمت أعمال القرصنة في المناطق التي تعمل فيها ناقلات الشركة وتم تصنيفها من قبل شركات التأمين كمناطق معرضة لـ"خطر الحرب"، فقد يزيد تكاليف أقساط التأمين على الشركة بشكل كبير أو قد يصبح من الصعب الحصول على التأمين (للمزيد من التفاصيل، يرجى مراجعة القسم ١-٥-٢٥ "مخاطر التأمين-عوامل المخاطرة"). وبالإضافة إلى ذلك، من الممكن أن يؤدي تصنيف هذه المناطق كمناطق معرضة لـ"خطر الحرب" إلى ارتفاع تكاليف طاقم الناقلات، بما في ذلك التكاليف المرتبطة بتوظيف حراس أمن على متن الناقلات.

بالإضافة لأي عمل تخريبي أو إرهابي فيما يتعلق بناقلات الشركة أو الموانئ التي ترسو عليها ناقلاتها، والذي قد يكون له أثر سلبي جوهرى على عمليات الشركة وإيراداتها وأرباحها ونتائج عملياتها، مما قد يؤثر على قدرة الشركة على الوفاء بالتزاماتها المالية بموجب الصكوك.

١١-١-٥ ارتفاع أسعار وقود الناقلات وتأثيرها السلبي على أرباح الشركة

تعتبر تكلفة وقود الناقلات تكلفة رئيسية في عمليات النقل الخاصة بالشركة حيث شكلت ما نسبته ٣٩ في المائة للفترة ما بين ٢٠١٢م و٢٠١٤م، وخصوصاً فيما يتعلق بتلك الناقلات التي يتم تأجيرها من خلال السوق الفورية. لذا يمكن أن يؤثر ارتفاع سعر وقود الناقلات بشكل ملحوظ على أرباح الناقلات العاملة في هذه السوق. أمّا فيما يتعلق بالناقلات التي تعمل وفقاً للإيجار على أساس الفترة الزمنية، وحيث أنّ المستأجر هو المسؤول بشكل عام عن تكلفة وقود الناقلات، فإنّ ارتفاع هذه التكلفة قد يؤثر سلباً على أسعار الإيجار التي تستطيع الشركة الحصول عليها لإيجار ناقلاتها.

ولا يمكن التنبؤ بسعر وعرض وقود الناقلات فهو معرض لتقلبات مبنية على عوامل خارجة عن سيطرة الشركة. وسوف يكون لأي زيادة مستمرة في أسعار وقود الناقلات أثر سلبي على إيرادات الشركة وأرباحها ونتائج عملياتها، مما قد يؤثر على قدرة الشركة على الوفاء بالتزاماتها المالية بموجب الصكوك.

١٢-١-٥ نفقات التسفين غير المتوقعة وتأخر الأعمال الناتج عن المخاطر التشغيلية المتصلة بقطاع ناقلات النفط.

إنّ ناقلات الشركة وحمولتها معرضة لخطر التلف أو الفقدان بسبب وقوع الكوارث البحرية، أو سوء الأحوال الجوية، أو الأعطال الميكانيكية، أو الارتطام بالقيعان، أو الحرائق، أو الانفجارات، أو التصادم، أو غيرها من الحوادث. وفي حال تضررت إحدى الناقلات فقد تحتاج إلى الإصلاح في حوض تسفين جاف. والجدير بالذكر أنه لا يمكن التنبؤ بتكاليف التسفين، فقد تكون أكثر من مبلغ التغطية المقدم من شركة التأمين. وفي حال كانت الناقلات بحاجة للخضوع لصيانة أو إصلاحات غير مخطّط لها، فقد تخسر الشركة جزءاً من إيراداتها. وسوف تؤثر خسارة الإيرادات الناتجة عن خضوع الناقلات للصيانة والإصلاح - بجانب التكلفة الفعلية لهذه الإصلاحات - سلباً على أعمال الشركة ومركزها المالي ونتائج عملياتها، مما قد يؤثر على قدرة الشركة على الوفاء بالتزاماتها المالية بموجب الصكوك.

١٣-١-٥ زيادة الطاقة الاستيعابية لناقلات الحاويات في السنوات الأخيرة مما أدى إلى تجاوز الطاقة الاستيعابية لبعض

الموانئ وازدحامها

زادت الطاقة الاستيعابية لناقلات الحاويات عالمياً في السنوات الأخيرة، ومن المتوقع أن تستمر هذه الزيادة. وزادت الطاقة الاستيعابية لناقلات الحاويات عالمياً بمعدل أسرع من المعدل الذي زادت به الطاقة الاستيعابية لبعض موانئ الحاويات. وقد أدى ذلك إلى تأخر كبير في التعامل مع الحاويات المشحونة في الموانئ المتأثرة بهذه الزيادة، ونتيجة لطول فترات التحميل والتفريغ فإن زيادة الطاقة الاستيعابية لناقلات الحاويات قد تؤدي لمزيد من الازدحام في هذه الموانئ، والتي قد يكون لها أثر سلبي جوهرى على حركة مرور شحن الحاويات على طرق خدمات الملاحة المتأثرة. والذي قد يؤثر سلباً على إيرادات الشركة وأرباحها ونتائج عملياتها، مما قد يؤثر على قدرة الشركة على الوفاء بالتزاماتها المالية بموجب الصكوك.

١٤-١-٥ التقلبات المحتملة للقيمة السوقية لناقلات الشركة

تعتبر القيمة السوقية لناقلات عرضة للتقلبات تبعاً للظروف الاقتصادية العامة وظروف السوق التي تؤثر على هذا القطاع، الطلب على الطاقة الاستيعابية للشحن، والعدد، والنوع، ومعدل عمر الناقلات وحجمها في الأسطول العالمي، وسعر الناقلات الجديدة (التي تتأثر بتوافر أحواض صناعة الناقلات والتمويل)، كما تتأثر أيضاً بمستوى عملية تفكيك الناقلات، وأثر ازدحام أي ميناء على إنتاجية الأسطول، وتكلفة وسائل النقل الأخرى، والتقلبات في الدورات التاريخية لقطاع النقل البحري.

وقد يؤدي انخفاض أسعار الناقلات إلى أن تواجه الشركة صعوبة أكبر في تحصيل أموال نقدية مقابل رهن ناقلاتها، والذي سوف يكون له تأثير سلبي جوهرى على سيولة الشركة. وبالإضافة إلى ذلك، قد تنخفض القيمة السوقية لأسطول الشركة إلى أقل من قيمتها الدفترية مع قدم الناقلات، مما سيتسبب في خسائر على الشركة إذا باعت ناقلاتها بأقل من قيمتها الدفترية المخفضة، مما قد يكون له أثر سلبي على إيرادات الشركة وأرباحها ونتائج عملياتها، مما قد يؤثر على قدرة الشركة على الوفاء بالتزاماتها المالية بموجب الصكوك.

١٥-١-٥ الحجز على ناقلات الشركة بسبب المطالبات في ضوء الأنظمة البحرية

يحق لأفراد الطاقم وموردي السلع والخدمات المقدمة لأي ناقلة، بالإضافة لشركات شحن البضائع وأي أطراف أخرى لها علاقة تعاقدية بهذه الناقلة، الحق بالمطالبة بحق امتياز ملاحي (هين) متعلق بتلك الناقلة (بالإضافة لأي ناقلة يملكها أو يديرها نفس المالك تحت بعض الولايات القضائية) مقابل الديون التي لم يتم الوفاء بها أو المطالبات أو الأضرار. وتحت العديد من الولايات القضائية قد يبدأ صاحب الامتياز بالتنفيذ على حقه الامتيازي باحتجاز الناقلة و من ثم البدء في إجراءات تحصيل ديونه عن طريق بيعها.

قد يؤدي احتجاز ناقلة أو أكثر من ناقلات الشركة أو منع التصرف بها وما بداخلها من حاويات إلى تعطيل عمليات الشركة، مما سيؤثر بالتالي سلباً على التدفقات النقدية للشركة. وقد تطالب الشركة بدفع مبالغ كبيرة لرفع الحجز أو منع التصرف. وأي إدعاء من هذا القبيل، حتى وإن كان بغير وجه حق، قد ينتج عنه تكاليف كبيرة على الشركة، مما سوف يكون له أثر سلبي على إيرادات الشركة وأرباحها ونتائج عملياتها مما قد يؤثر على قدرة الشركة على الوفاء بالتزاماتها المالية بموجب الصكوك.

١٦-١-٥ المخاطر المتعلقة بالتأخير في تسليم الناقلات الجديدة أو العجز عن استكمال عمليات امتلاك على ناقلات جديدة

قد ينتج عن أي تعاقد للشركة لامتلاك أو طلب لبناء ناقلات جديدة في المستقبل تأخير أو عدم اكتمال أو إلغاء محتمل لتنفيذ هذا التعاقد، والذي بدوره سيؤدي إلى تأخير أو إلغاء حصول الشركة على أي من الإيرادات المتوقعة من تشغيل هذه الناقلات الجديدة. ويعود التأخر أو إلغاء أو عدم إكمال استلام الشركة للناقلات الجديدة لأسباب عديدة، والتي منها ما يلي:

- توقف العمل أو غيره مثل إضراب للعمال أو الأحداث الأخرى التي يمكن أن تعطل عمليات بناء السفن.
- رفض أصحاب أحواض بناء السفن الوفاء بالتزاماتهم التعاقدية أو عجزهم عن ذلك، بما في ذلك الالتزام المتفق عليه بضمان رد الثمن لصالح الشركة.
- مشاكل هندسية أو متعلقة بالجودة.
- التغيرات في التشريعات الحكومية أو معايير المؤسسات البحرية التنظيمية المستقلة.
- أي نقص أو تأخر في استلام المواد الخام ومواد البناء اللازمة، مثل الفولاذ.
- الإفلاس أو غيرها من الأزمات المالية التي قد يتعرض لها صناع السفن أو لأي من مورديهم الرئيسيين.
- تراكم الطلبات على صناع السفن أو مورديهم الرئيسيين.
- أي أعمال عدوانية أو اضطرابات سياسية أو اقتصادية في البلدان التي يتم فيها بناء الناقلات.
- العوائق المناخية أو الحوادث الكارثية مثل الزلزال أو الحرائق.
- طلبات الشركة لإدخال تغييرات على المواصفات الأساسية للناقلات.
- عدم قدرة الشركة على الحصول على التصاريح اللازمة.
- عدم قدرة الشركة على الحصول على تمويل لشراء الناقلة.
- أي نزاع مع أصحاب أحواض بناء السفن، وذلك فيما يتعلق بالمواصفات المحددة للناقلة بموجب عقد بناء السفن.
- تقلبات الكبيرة في أسعار العملة في البلد التي يعمل فيها صاحب حوض بناء السفن.

إذا كان تأخر تسليم الناقلة كبيراً أو تم إلغاء تسليمها، سواء بسبب صناع السفن (لأي من الأسباب الموضحة أعلاه) أو بسبب الشركة، فإن ذلك سوف يؤثر على إيرادات الشركة وأرباحها ونتائج عملياتها، مما قد يؤثر على قدرة الشركة على الوفاء بالتزاماتها المالية بموجب الصكوك.

١٧-١-٥ تأثير الشركة سلباً بسبب قدم ناقلاتها ومعداتنا وغيرها من الأصول

تعتبر التلفيات الناتجة عن الاستعمال التي تتعرض لها ناقلات الشركة ومعداتنا وأصولها نتيجة طبيعية للعمليات التشغيلية للشركة ولتعرضها لعدد من العوامل الطبيعية كتعرضها للعواصف والمياه المالحة. كما قد تتعرض ناقلات الشركة أيضاً لأعطال في معداتنا وأنظمتها التشغيلية بالإضافة للخطر المصاحب لاستخدام المعدات الثقيلة اللازمة لتحميل وتفريغ الشحنات من وعلى هذه الناقلات والتهيئة لنقلها. ونتيجة لذلك، فإن هذه الناقلات أو المعدات أو الأنظمة التشغيلية أو الأصول الأخرى المستعملة في عمليات الشركة التشغيلية يجب أن تخضع لفترات توقف دورية لغرض الصيانة والإصلاح. إذا استغرقت فترات الصيانة والإصلاح هذه وقتاً أطول من الوقت المتوقع لها مسبقاً، فإن إيرادات الشركة سوف تكون أقل مما توقع لها أيضاً تبعاً.

وبصفة عامة، فإن تكلفة المحافظة على الناقل في ظروف تشغيلية جيدة -وفقاً للأنظمة واللوائح المعمول بها- يزيد مع قَدَم عمر الناقل. فكلما قدم عمر أسطول الشركة زادت تكاليفها. وبالمثل فإن الشركة ستتحمل زيادةً في تكاليف صيانة معدات أسطولها (كصناديق الحاويات) بتقدم عمرها. وتكلف صيانة الناقلات القديمة أكثر من تكلفة صيانة الناقلات الحديثة البناء، وذلك بسبب التلفيات الناتجة عن الاستعمال التي تحدث على مدى عمر الناقل، بالإضافة لتحسينات التكنولوجيا التي تستفيد منها الناقلات الأحدث. وتكون أسعار التأمين للشحن أعلى وكفاءة الوقود أقل بالنسبة للناقلات القديمة، مما يقلل الطلب على استئجار الناقلات القديمة. كما أن الأنظمة الحكومية ومعايير السلامة أو المعدات الأخرى المتعلقة بعمر الناقلات قد تتطلب تكاليفاً مالية للقيام بتعديلات أو إضافة معدات جديدة لناقلات الشركة، كما أن هذه التشريعات والمعايير قد تقيد الأنشطة المتاحة لهذه الناقلات. وبالتالي فإن هذه الزيادة في التكاليف التشغيلية سوف تؤثر سلباً على عوائد الشركة.

ومع قدم عمر ناقلات الشركة ومعدات وأصولها الأخرى، فإنه لا يوجد أي ضمان بأن ظروف السوق سوف تبرر هذه التكاليف المالية الإضافية أو تمكن الشركة من تشغيل الناقلات والمعدات بصورة مربحة خلال الفترة المتبقية من معدل العمر الإنتاجي لهذه الناقلات والمعدات.

وبالإضافة إلى ذلك، فإن أي إصلاحات غير عادية أو واسعة النطاق لناقلات الشركة أو معدات أو أصولها الأخرى بسبب أي حادث كارثي أو لأي سبب آخر، ستسبب في جعل ناقلات الشركة أو معدات أو أصولها الأخرى غير متاحة للاستخدام أو الاستفادة منها. كما أنه لا يمكن التنبؤ بتكاليف هذه الإصلاحات والتي يمكن أن تكون عالية التكلفة. كما أن خسائر الإيرادات - والتي تشمل تكاليف أي شروط جزائية تعاقدية تتحملها الشركة خلال فترة إصلاح وإعادة تأهيل ناقلات الشركة-، بالإضافة إلى التكلفة الفعلية لهذه الإصلاحات، ستؤدي إلى انخفاض إيرادات الشركة. وعلى أن عوائد بواليص التأمين قد تغطي التكاليف المرتبطة بهذه الإصلاحات، إلا أن التعويضات المرتبطة بعدم القدرة على الاستخدام لا تستحق إلا في حالات محدودة. وفي حالة حدوث أي من هذه الإصلاحات غير العادية أو واسعة النطاق فإن عمليات الشركة قد تشهد اضطرابات كبيرة. وفي حالة خسارة الشركة لأي من ناقلاتها أو معدات أو أصولها أو عجزها التام عن استخدام أي من ناقلاتها، مما سيؤثر على إيرادات الشركة وأرباحها ونتائج عملياتها، مما قد يؤثر على قدرة الشركة على الوفاء بالتزاماتها المالية بموجب الصكوك.

١٨-١-٥ مخاطر التمويل ومتطلباته

حصلت الشركة على بعض التسهيلات المالية التي تفرض على الشركة شروط وقيود معينة قد يكون من شأنها تحديد الاتجاه المستقبلي لعمليات الشركة التجارية (للمزيد من التفاصيل حول اتفاقيات تمويل الشركة، يرجى مراجعة القسم ١٤-٢ "المعلومات القانونية المتعلقة بالشركة"). ويترتب على مستوى مديونية الشركة والشروط والقيود المفروضة عليها نتيجة لذلك آثاراً هامة على الشركة تشمل الآتي:

- الحد من إمكانية الحصول على تمويل إضافي -لم يكن متوقع مسبقاً من قبل إدارة الشركة والبنوك الممولة لها- لغرض تمويل رأس المال العامل، أو النفقات الرأسمالية، أو عمليات الاستحواذ.
 - احتمالية الحد من مرونة الشركة فيما يتعلق بمواجهة المنافسة وغيرها من التغيرات في قطاع عملها والأوضاع الاقتصادية بشكل عام.
 - الحد من التدفقات النقدية المتاحة لأغراض الشركة العامة.
- وبالتالي، فإن حدوث أي من هذه الحالات قد يكون له أثر سلبي جوهري على إيرادات الشركة وأرباحها ونتائج عملياتها مما قد يؤثر على قدرة الشركة على الوفاء بالتزاماتها المالية بموجب الصكوك.

١٩-١-٥ عدم قدرة الشركة على سداد تمويل المرابحة الجسري بشكل كامل

رهننت مجموعة البحري لصالح دائنيتها ناقلات لها تبلغ قيمتها الدفترية حوالي ١٠,٠٩٥ مليون ريال سعودي، وهو ما يمثل ٧٨ في المائة من إجمالي القيمة الدفترية لمجموع ناقلات مجموعة البحري. وكما في تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٤م، مثلت القروض القائمة على مجموعة البحري قيمة إجمالية قدرها ٨,١٧١ مليون ريال سعودي. وقد تم رهن عدد من هذه الناقلات قيمتها الدفترية تبلغ حوالي ٣,٩٠١ مليون ريال سعودي لصالح دائنين تمويل المرابحة الجسري البالغ ٣,١٨٢ مليون ريال سعودي. وتنوي الشركة استخدام متحصلات إصدار الصكوك لسداد المبالغ المستحقة بموجب تمويل المرابحة الجسري، كما تنوي استخدام المبلغ المتبقي -إن وجد- لأغراض الشركة العامة. ولا يمكن ضمان أن متحصلات إصدار الصكوك ستكون كافية لسداد المبالغ المستحقة بموجب تمويل

المرابحة الجسري كاملة. وفي حالة السداد الجزئي للمبالغ المستحقة بموجب تمويل المرابحة الجسري وتمديد وقت الاستحقاق النهائي لسداد المبالغ المتبقية، فإن الدائنين بموجب تمويل المرابحة الجسري لن يتنازلوا عن أي من الرهون الممنوحة لهم ولو جزءاً منها يعادل المبلغ التي ستدفعه الشركة في حالة سدادها الجزئي للدائنين. وعليه، وفي حالة إفلاس الشركة فإن حاملي الصكوك ستكون مرتبة ديونهم بموجب الصكوك في مرتبة ثانية بعد الدائنين بموجب تمويل المرابحة الجسري فيما يتعلق بهذه الناقلات المرهونة لصالحهم، كما أن أصول الشركة غير المرهونة والمتاحة لجميع دائني الشركة (بما فيهم حاملي الصكوك) لن تشمل هذه الناقلات المرهونة لصالح الدائنين بموجب تمويل المرابحة الجسري. بالإضافة الى ذلك، فإنه في حالة عدم موافقة الدائنين بموجب تمويل المرابحة الجسري على تمديد فترة الاستحقاق، فإنه سيجب على الشركة دفع جميع المبالغ المستحقة بموجب تمويل المرابحة الجسري لتجنب الوقوع في حالة إخلال بموجب هذا التمويل.

كما تجدر الإشارة إلى أن الشركة بموجب الصكوك سوف تكون قادرة على تقديم رهون لدائنيها (ماعدا حاملي أدوات السوق المالية المصدر من الشركة) على أي من أصولها المتبقية، باستثناء "الناقلات الحالية" (كما تم تعريفها في قسم الشروط) (للمزيد من التفاصيل، يرجى مراجعة الشرط رقم ١٦ في قسم (التعهدات المالية)). وفي حال قدمت الشركة رهوناً على أصولها، فإن مجموع الأصول غير المرهونة التي ستكون متاحة لحاملي الصكوك ستضاهل تبعاً لذلك.

٢٠-١-٥ عدم قدرة الشركة على الحصول على تمويل كافٍ لعملياتها

كما في تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٤م، كان على الشركة ٥,٨٧٢ مليون ريال سعودي مجموع ديونها التمويلية، يستلزم منها ٣,٧٨٨ مليون ريال سعودي إما سدادها أو إعادة تمويلها في غضون ١٢ شهراً. وإذا لم تتمكن الشركة من إعادة تمويل احتياجاتها قصيرة الأجل لرأس المال العامل أو التسهيلات طويلة الأجل الممنوحة لها بشروط مقبولة أو تمديدها على أي حال، فإن ذلك سوف يؤثر على إيرادات الشركة وأرباحها ونتائج عملياتها، مما قد يؤثر على قدرة الشركة على الوفاء بالتزاماتها المالية بموجب الصكوك.

وبالإضافة إلى ذلك، ولكي تستطيع الشركة على تمويل أو المساعدة على تمويل أعمالها، فإن الشركة قد تعتمد على قدرتها على الحصول على التمويل (بما في ذلك الحصول على قروض من البنوك التجارية)، وذلك بشروط تنافسية في السوق. وفي حال عجزت الشركة عن الحصول على مثل هذا التمويل في المستقبل، أو عجزت عن الوفاء بالتزاماتها المالية الحالية، فإن ذلك سوف يؤثر على إيرادات الشركة وأرباحها ونتائج عملياتها، مما قد يؤثر على قدرة الشركة على الوفاء بالتزاماتها المالية بموجب الصكوك.

٢١-١-٥ المخاطر المتعلقة بتطوير وتنمية أعمال الشركة

ليس هناك ضمان بأن أعمال الشركة ستنمو لتعكس استراتيجية الشركة. فالنمو يعتمد على عدة عوامل، بما فيها قدرة الشركة على إدارة أعمالها بفاعلية، والمحافظة على موظفيها وعملائها الرئيسيين، ووجود ظروف سوق مناسبة لنمو أعمالها. وعليه فإن أي صعوبات قد تواجهها الشركة في هذا المجال قد تؤدي إلى أثر سلبي جوهري على إيرادات الشركة وأرباحها ونتائج عملياتها مما قد يؤثر على قدرة الشركة على الوفاء بالتزاماتها المالية بموجب الصكوك.

٢٢-١-٥ الاعتماد على الموظفين الرئيسيين

تعتمد الشركة على قدرة وخبرة كبار موظفيها التنفيذيين وغيرهم من الموظفين الرئيسيين، بما في ذلك البحارة. في كل من مجال الإدارة والتشغيل. وعليه، فإنه قد يؤدي عدم نجاح الشركة على المحافظة على كبار التنفيذيين والموظفين الرئيسيين إلى أثر سلبي جوهري على إيرادات الشركة وأرباحها ونتائج عملياتها، مما قد يؤثر على قدرة الشركة على الوفاء بالتزاماتها المالية بموجب الصكوك.

كما أن الشركة تعتمد على توظيف بحارة من غير موظفي الشركة عن طريق وكلاء للعمل على بعض رحلاتها. وعليه، فإن عدم قدرة الشركة بقدر كافي على توفير بحارة من غير موظفيها للعمل على مثل هذه الرحلات سوف يكون له أثر سلبي جوهري على إيرادات الشركة وأرباحها ونتائج عملياتها، مما قد يؤثر في قدرة الشركة على الوفاء بالتزاماتها المالية بموجب الصكوك.

٢٣-١-٥ القدرة على المحافظة على معايير عالية في العمليات.

تعتمد قدرة الشركة على المحافظة على قاعدة عملائها الحالية -بالإضافة إلى استقطاب عملاء جدد وتفادي أي مسؤولية تجاه عملائها- على تمكّنها من المحافظة على معايير عالية جداً في عملياتها وعلى التوظيف الأمثل لأسطول ناقلاتها. إلا أنه لا يمكن ضمان المحافظة على هذه المعايير في المستقبل.

كما أنه من الممكن أن تتعرّض الناقلات التي تملكها الشركة للضرر أو الفقدان بسبب الكوارث البحرية، أو سوء الأحوال الجوية، أو الحرائق، أو الانفجارات. وسوف يكون لذلك أثر سلبي جوهري على كفاءة الشركة التشغيلية، وخصوصاً في حال أدى ذلك إلى انخفاض كبير في حجم أسطول الشركة المشغل. ومن الممكن أن يؤدي ذلك إلى إنهاء العقود القائمة مع العملاء أو إلى عدم قدرة الشركة على استقطاب عملاء جدد، والذي سوف يكون له أثر سلبي جوهري على فرص أعمال الشركة ومركزها المالي ونتائج عملياتها، مما قد يؤثر على قدرة الشركة على الوفاء بالتزاماتها المالية بموجب الصكوك.

٢٤-١-٥ توطين الوظائف

بلغ عدد موظفي الشركة السعوديين ما نسبته ٦٥ في المائة من موظفي الشركة المقيمين في المملكة العربية السعودية وذلك بتاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٤ م. وفي عام ٢٠١١ م، أطلقت وزارة العمل برنامج "نطاقات" الذي تمّ تصميمه لتشجيع الشركات على توظيف المواطنين السعوديين، وزيادة نسبة المواطنين السعوديين تدريجياً في القوى العاملة لديها. وبموجب برنامج "نطاقات"، يتم قياس مدى امتثال الشركات لمتطلبات التوطن من خلال النسبة المئوية للمواطنين السعوديين العاملين لديها مقارنةً بمتوسط نسبة السّعود في غيرها من المنشآت العاملة في نفس القطاع. وتصنّف الشركات ضمن النطاقات الأربعة التالية (وذلك بالنظر إلى نسبة الموظفين السعوديين لديها):

- النطاق الأحمر.
- النطاق الأصفر.
- النطاق الأخضر (والذي قُسم فيما بعد إلى الأخضر المنخفض، والأخضر المتوسط، والأخضر المرتفع).
- النطاق البلايني.

وتعد الشركات الواقعة في النطاق الأحمر الأقل التزاماً بنسب السّعود المطلوبة، فيما تعد الشركات الواقعة ضمن النطاق البلايني الأكثر التزاماً. وبالنظر إلى النسبة الحالية للموظفين السعوديين في الشركة فهي تقع في النطاق البلايني، مما يعني أنها ملتزمة بدرجة عالية بمتطلبات "برنامج النطاقات". ومع ذلك، لا يوجد ضمان بأن الشركة ستتمكن من توظيف أو المحافظة على نفس النسبة من المواطنين السعوديين، وبالتالي قد تعجز الشركة عن المحافظة على نفس الدرجة من الالتزام بمتطلبات "برنامج نطاقات" -والتي يتم مراجعتها وتعديلها باستمرار من قبل الجهات التنظيمية- في المستقبل. وإذا أخفقت الشركة بالقيام بذلك فقد تصنّف ضمن النطاق الأصفر أو الأحمر (بحسب مدى عدم التزامها ببرنامج نطاقات). وفي هذه الحالة، ستواجه الشركة مجموعة من العوائق، قد تشمل الآتي:

- تعليق طلبات الشركة للحصول على تأشيرات العمل.
- تعليق طلبات الشركة لنقل كفالة أحد الموظفين أو الموظفين المحتملين.
- منع موظفي الشركة الأجانب من تغيير مهنتهم الواردة في تأشيرات عملهم.
- عدم قدرة الشركة على فتح ملفات لشركائها التابعة لدى وزارة العمل.
- السماح لموظفي الشركة الأجانب نقل وظائفهم وتأشيرات عملهم إلى الشركات التي تندرج في النطاقين الأخضر والبلايني من دون موافقة الشركة.

ومن الممكن أن يكون لوقوع أي من تلك العوائق أثر سلبي جوهري على أعمال الشركة ووضعها المالي ونتائج عملياتها، مما قد يؤثر على قدرة الشركة على الوفاء بالتزاماتها المالية بموجب الصكوك.

٢٥-١-٥ مخاطر التأمين

يرتبط تشغيل الناقلات الكبيرة العابرة للمحيطات واستخدام المعدات الثقيلة اللازمة لتحميل الناقلات أو لإعدادها للإبحار بمخاطر مرتبطة بهذه الأمور، ومن ضمن هذه المخاطر، الخسائر الناتجة عن الكوارث، والإصابات الشخصية، والخسائر في الأرواح،

والكوارث البحرية، والأعطال الميكانيكية، والحرائق، والاصطدامات، وفقدان أو تلف الشحنات، وكذلك تلفيات التي قد تلحق بالناقلات أو تتسبب في فقدانها. وقد تنشأ هذه الأحداث نتيجة خطأ بشري أو بسبب حوادث أو حروب أو هجمات إرهابية أو قرصنة أو انعدام الاستقرار السياسي أو الانقطاع عن العمل، أو حدوث إضرابات، أو بسبب الأحوال الجوية. ويمكن أن تؤدي أي من هذه العوامل أو الأحداث إلى تعرض الشركة لخسائر مباشرة أو تحملها التزامات أو خسارة في دخلها أو زيادة في التكاليف أو الإضرار بسمعتها أو رفع دعاوى قضائية ضدها من أطراف أخرى.

ولتغطية تكلفة مثل هذه الحالات الطارئة، يتم التأمين على ناقلات الشركة من خطر تلوث النفط ومخاطر الحروب وجميع المسؤوليات لأطراف الأخرى الناشئة عن ملكية الناقلات أو تشغيلها. لا تغطي بوالص تأمين الشركة المخاطر الناشئة عن الأضرار الناتجة عن التلفيات الناتجة عن الاستعمال والأخطاء المتعمدة من طاقم السفينة ومديري المكاتب. لم تقم الشركة بشراء بوالص تأمين تغطي خسائر الإيرادات بسبب التأخير أو الاحتجاز نتيجة الاضطرابات السياسية أو الإضرابات العمالية، أو الحجز، أو هروب الطاقم أو مرضه، أو الأمراض المعدية، أو المسافرين المتسللين، أو عدم القدرة على تحميل أو تفريغ الشحنات، والتي تعتبر جميعها مخاطر تجارية.

كما لا يمكن ضمان أن بوالص التأمين الحالية للشركة تغطي جميع الخسائر والأضرار التي قد تواجه الشركة من جراء هذا النوع من الأحداث، أو أن الشركة قادرة على تجديد أو توسيع سياساتها التأمينية الحالية بشروط مقبولة تجارياً. وبالإضافة إلى ذلك، قد ترفض شركة التأمين سداد المطالبات الخاصة بالشركة إذا ما أخفقت الشركة في اتخاذ إجراءات معينة، مثل عجزها عن الحفاظ على شهادات ناقلاتها وفقاً للأنظمة المعمول بها.

يتسبب نفاذ أنظمة أمنية أو بيئية أكثر صرامة، أو غيرها من الأنظمة، بتوسيع حدود المسؤولية على الشركة والتي تواجهها في إطار عملياتها، وقد يكون الحصول على بوالص تأمين تغطي هذه المسؤوليات الإضافية على الشركة غير متاح أو متاحاً بأسعار غير مقبولة تجارياً. وإذا كان التأمين الذي حصلت عليه الشركة غير كاف لتغطية هذه المسؤوليات أو الالتزامات الكبيرة، فإن ذلك قد يعرض أصول الشركة للحجز أو المنع من التصرف بها أو غيرها من الإجراءات القضائية، والتي سوف تؤثر على إيرادات الشركة وأرباحها ونتائج عملياتها، مما قد يؤثر على قدرة الشركة على الوفاء بالتزاماتها المالية بموجب الصكوك.

٢٦-١-٥ التراخيص والتصاريح

تلتزم الشركة بالحصول على التراخيص والتصاريح والموافقات النظامية فيما يتعلق بأنشطتها. وللمزيد من التفاصيل عن تراخيص وتصاريح الشركة يرجى مراجعة القسم ١٤-٢ "المعلومات القانونية المتعلقة بالشركة".

وتعد بعض تراخيص الشركة محدودة بفترة معينة ويجب تجديدها دورياً. كما تنص معظم تراخيص الشركة على إمكانية خضوع الشركة لغرامة مالية أو تعليق أو إنهاء الترخيص ذي الصلة، في حال لم تتمكن الشركة من الالتزام بمتطلبات الترخيص. وعندما تطلب الشركة تجديد رخصة أو تعديلها لا يوجد ما يضمن أن الجهة المختصة ستقوم بتجديد أو تعديل نطاق الرخصة ذات الصلة، أو في حال وافقت على التجديد أو التعديل فليس هناك ما يضمن أنها لن تفرض شروطاً غير مناسبة على الشركة. وفي حين تعتقد الشركة أنها حصلت على التراخيص المناسبة لأنشطتها، لا يوجد ما يضمن عدم إلزام الشركة على الحصول على تراخيص إضافية في المستقبل. وسوف يؤدي عدم الحصول على كافة التراخيص والتصاريح اللازمة أو الالتزام بها إلى أثر سلبي جوهري على إيرادات الشركة وأرباحها ونتائج عملياتها، مما قد يؤثر على قدرة الشركة على الوفاء بالتزاماتها المالية بموجب الصكوك.

٢٧-١-٥ تأثر حاملي الصكوك سلباً بسبب التسهيلات المالية التي تمنحها الشركة لشركاتها التابعة

حصلت عدد من الشركات التابعة للشركة على العديد من التسهيلات المالية بغرض تشغيل عملياتها التجارية، كما أنها قد تستمر في الحصول على تسهيلات مالية أخرى في المستقبل. وعليه، فإنه في حال وقعت إحدى هذه الشركات في حالة إخلال بموجب أي من عقود هذه التسهيلات المالية (وفقاً لحالات الإخلال الموضحة في القسم ١٦ "شروط وأحكام الصكوك")، فإن حالة الإخلال هذه لن تكون سبباً بمفرده لحالة إخلال بموجب شروط وأحكام الصكوك.

كما أنه في حال قامت الشركة بمنح أي تسهيلات مالية لأحدى شركاتها التابعة، وحدث لاحقاً أي حالة إخلال من قبل الشركة بشروط وأحكام الصكوك، فإن هذه التسهيلات المالية التي منحها الشركة لإحدى شركاتها التابعة قد تكون حينها معدومة وغير قابلة للاسترداد لمصلحة حملة الصكوك.

٢-٥ المخاطر المتعلقة بالسوق والقطاع الذين تعمل بهما الشركة

١-٢-٥ المخاطر المتعلقة بالاقتصاد العالمي

تتعرض الشركة وستظل عرضة بشكل كبير لسوق نقل النفط العالمي. وبالتالي تعتمد أعمال الشركة وأداؤها المالي اعتماداً كبيراً على مستوى الأنشطة في حجم التجارة العالمية وحجم واردات وصادرات النفط المعتمدة على طلب النفط في العالم. كما تتأثر نتائج عمليات الشركة بالاقتصادات الإقليمية التي تعمل فيها الشركة والتي تشمل الخليج العربي والشرق الأقصى والولايات المتحدة الأمريكية وغرب أفريقيا. ويرتبط الطلب على النفط ومشتقاته في المناطق ارتباط وثيق بالاقتصادات الإقليمية، وبالتالي فإن أي توقع لأداء اقتصادي سيء لأي من هذه المناطق قد يؤدي إلى انخفاض في الطلب على النفط ومشتقاته. وكذلك يمكن أن يتأثر الطلب على نقل النفط الخام بعوامل مختلفة منها ارتفاع الإنتاج المحلي للنفط في دول أخرى غير المملكة وتوسيع خطوط الأنابيب والسكك الحديدية لمواقع التكرير الساحلية. ويتأثر أي نمو محتمل في الطلب على حمولات النفط الخام بشكل كبير بالتغيرات التي تطرأ على الأوضاع الاقتصادية والمالية والسياسية على الصعيدين العالمي والإقليمي والتي تعد عوامل خارجة عن سيطرة الشركة، وتشمل ما ينتج عن فرض الحواجز التجارية، والعقوبات الاقتصادية، والمقاطعات وغيرها من التدابير المماثلة، والتغيرات الكبيرة في أسعار صرف عملات المناطق التي تعمل فيها الشركة، والنزاعات التجارية، والإضرابات خصوصاً في قطاع خدمات النقل، والحروب، والأعمال العدوانية، والكوارث الطبيعية، والأوبئة، والعوامل المشابهة. وسوف يؤثر الانخفاض الكبير في مستوى الطلب على نقل النفط ومشتقاته بشكل سلبي على أعمال الشركة ووضعها المالي ونتائج عملياتها بالإضافة إلى نمو الشركة المستقبلي، مما قد يؤثر على قدرة الشركة على الوفاء بالتزاماتها المالية بموجب الصكوك.

٢-٢-٥ المنافسة

يتسم قطاع النقل البحري بالمنافسة الشديدة، وتواجه الشركة منافسة من العديد من شركات النقل. ويمكن أن يؤثر ذلك على إيرادات الشركة وأرباحها ونتائج عملياتها، مما قد يؤثر على قدرة الشركة على الوفاء بالتزاماتها المالية بموجب الصكوك.

وفقاً لاتفاقية شراء الأعمال والأصول، فقد قامت كل من فيلا وأرامكو السعودية على التوالي بالتعهد للشركة أنه وبخلاف حصول حالة طوارئ وطنية، فإن كلا الشركتين وأي شركة تخضع لسيطرتهم سواء من خلال مجلس الإدارة أو حقوق التصويت (أو ما شابهها من حقوق في مشروع مشترك تعاقدي) لن تتنافس مع مجموعة البحري في مجال تملك أو تشغيل أو تأجير ناقلات النفط العملاقة لغرض شحن النفط الخام المنتج في المملكة. إلا أن هناك بعض الحالات المحددة (إلى جانب حصول حالة طوارئ وطنية) يُسمح فيها لإحدى الشركات الأعضاء في مجموعة أرامكو السعودية بتنفيذ أعمال منافسة مثل الدخول في عمليات الدمج والاستحواذ والمشاريع المشتركة بعد استكمال إجراءات معينة، أو تأجير ناقلات النفط العملاقة لنقل زيت الوقود، أو نقل أي منتج أو مشتق هيدروكربوني ما عدا النفط الخام وصيانة الناقلات. وعلى الرغم من ذلك، لا يوجد ما يمنع أي من شركات مجموعة أرامكو السعودية من (١) أداء أعمال منافسة تُشكل إيراداتها السنوية ١٥ في المائة أو أقل من إجمالي الإيرادات السنوية للشركة أو المشروع المشترك المعني اللذان تتحكم بهما تلك الشركة التابعة لمجموعة أرامكو السعودية القائمة بتلك الأعمال؛ أو (٢) الاستحواذ على شركة مستهدفة تشكل الأعمال المنافسة ما نسبته ١٥ في المائة أو أقل من إيراداتها السنوية. وفي حال قامت أي من شركات مجموعة أرامكو السعودية بأداء أعمال منافسة ذات إيرادات سنوية تزيد عن ١٥ في المائة من إجمالي الإيرادات السنوية للشركة التابعة لمجموعة أرامكو السعودية، أو إذا اقترحت إحدى شركات مجموعة أرامكو السعودية الاستحواذ على كامل أو حصة سيطرة في أعمال منافسة ذات إيرادات سنوية تزيد عن ١٥ في المائة من إجمالي الإيرادات السنوية للشركة التي يتم الاستحواذ عليها، فإن الشركة المعنية في مجموعة أرامكو السعودية ستقوم بإبلاغ الشركة وستمنح الشركة حق الأولوية في الاستحواذ على أو المشاركة في تلك الأعمال المنافسة بالشروط التي يتم الاتفاق عليها بين الشركة المعنية التابعة لمجموعة أرامكو السعودية وبين الشركة.

وبناءً عليه، هناك خطر من أن تقوم فيلا أو أرامكو السعودية بالعمل أو تستمر بالعمل (حسب الحال) في أعمال منافسة (حسب الحالات المحددة المذكورة أعلاه) مما قد يؤثر على حصة الشركة من السوق وبالتالي على إيرادات الشركة التي قد تنعكس سلباً على أعمال الشركة ومركزها المالي ونتائج عملياتها مما قد يؤثر على قدرة الشركة على الوفاء بالتزاماتها المالية بموجب الصكوك.

٣-٢-٥ التغييرات في سياسة سعر الصرف الأجنبي

حتى تاريخ نشرة الإصدار هذه، فإن الريال السعودي مرتبط بالدولار الأمريكي بسعر ثابت يتمثل في ٣,٧٥ ريال سعودي لكل دولار أمريكي. أي تغيير في سعر الصرف الثابت هذا أو إلغاء له لأي سبب (وتشمل على سبيل المثال لا الحصر تغيير السياسات المالية للحكومة أو الاحتياطي الفيدرالي للولايات المتحدة الأمريكية) قد يُعرض الشركة لتقلبات سلبية في أسعار الصرف مما سوف يكون له تأثير سلبي على إيرادات الشركة وأرباحها ونتائج عملياتها، مما قد يؤثر على قدرة الشركة على الوفاء بالتزاماتها المالية بموجب الصكوك.

٣-٥ المخاطر السياسية والتنظيمية والبيئية

١-٣-٥ المخاطر السياسية

تتأثر الشركة بالأوضاع السياسية والاقتصادية في منطقة الشرق الأوسط والمناطق الأخرى المرتبطة بخطوط الملاحة والوجهات التي تمر بها ناقلات الشركة. ومنذ عام ٢٠١١م، كان هناك عدد من الاضطرابات السياسية في العديد من بلدان منطقتي الشرق الأوسط وشمال أفريقيا، والتي وتراوحت حدتها ما بين مظاهرات عامة إلى صراعات مسلحة وحروب أهلية، وقد أدى ذلك إلى زيادة عدم الاستقرار السياسي في هاتين المنطقتين.

إن أي اضطراب أو صراع مسلح يحدث بالقرب من أي من خطوط الملاحة الرئيسية والاستراتيجية كمضيق هرمز ومضيق باب المندب، قد يتسبب في الحد من حركة ناقلات الشركة، مما سوف يكون له تأثير سلبي على أعمال الشركة ووضعها المالي ونتائج عملياتها، مما قد يؤثر على قدرة الشركة على الوفاء بالتزاماتها المالية بموجب الصكوك.

كما أن أعمال الشركة قد تتأثر بالظروف الاقتصادية والمالية والسياسية العامة التي تحدث من وقت لآخر في المملكة العربية السعودية ومنطقة الشرق الأوسط. كما أنه لا يمكن التنبؤ بوقوع أحداث أو ظروف مثل الحروب أو الأعمال العدوانية، ولا يمكن التنبؤ عن حجم وتأثير مثل هذه الحوادث. ولا يوجد أي ضمان على قدرة الشركة على الحفاظ على أعمالها أو أرباحها إذا وقعت تلك الأحداث أو الظروف السياسية السلبية. وسوف يكون للانخفاض العام أو عدم الاستقرار الاقتصادي الإقليمي أثر سلبي جوهري على أعمال الشركة ونتائج عملياتها ومركزها المالي، مما قد يؤثر على قدرة الشركة على الوفاء بالتزاماتها المالية بموجب الصكوك.

٢-٣-٥ خضوع الشركة لقوانين وأنظمة معقدة

يعد قطاع النقل البحري من القطاعات التي تخضع لتشريعات كثيرة وتفصيلية، وتتأثر الشركة بهذه التشريعات لاسيما الأنظمة التفصيلية والمتغيرة المتعلقة بالسلامة وحماية البيئة والمسؤولية البحرية، والتشريعات الأخرى المتمثلة في العديد من المعاهدات والأنظمة الدولية، بالإضافة للأنظمة المحلية التي تعمل ناقلات الشركة ضمن نطاقها أو البلدان المسجلة فيها. كما أن هذه التشريعات من الممكن أن تتغير بشكل جوهري. وعلى وجه التحديد، فقد يتم إقرار متطلبات جديدة كالحصول على تصاريح ورخص إضافية، والتي قد تؤدي إلى أن تفرض على الشركة عقبات إضافية على الأعمال التجارية للشركة وبالتالي التأثير على هيكل تكاليف الشركة. كما أن الشركة قد تتحمل مسؤوليات كبيرة نتيجة فرض عقوبات وغرامات وتعويضات ودعاوى قضائية عند إخلالها في التقيد بهذه التشريعات.

تلتزم ناقلات الشركة بالخضوع لفحوصات سنوية و فحوصات تتم أثناء السنة والدراسات بالإضافة لفحوصات خاصة أخرى لضمان تقيد كل ناقلات الشركة بهذه التشريعات. ويتم تجديد شهادات ورخص تشغيل ناقلات الشركة بناء على نتائج الفحوصات السنوية لهذه الناقلات. وعليه، فسوف يؤدي عدم الحصول على أو تجديد الشهادات والتصاريح الضرورية لتشغيل ناقلات الشركة

إلى أثر سلبي جوهري على أعمال الشركة، ونتائج العمليات وحالتها المالية، مما قد يؤثر على قدرة الشركة على الوفاء بالتزاماتها المالية بموجب الصكوك.

وبالإضافة إلى ذلك، يجب على أن يكون تشغيل ناقلات الشركة وفقاً للقواعد والاتفاقيات الدولية والتشريعات التي اعتمدها المنظمة البحرية الدولية (وهي وكالة تابعة للأمم المتحدة)، والتي من ضمنها النظام الدولي لإدارة السلامة. وبموجب النظام الدولي لإدارة السلامة، يتطلب من شركات النقل البحري والناقلات الفردية إنشاء أنظمة سلامة و اتخاذ إجراءات وقائية لمنع التلوث، والتي يجب أن تعتمد من قبل الهيئات المختصة بتحديد هذه المعايير والأنظمة والتأكد من تطبيقها. وعليه، ومن أجل أن تتمكن الشركة من مواصلة أعمالها وتجارتها دولياً، يجب فحص ناقلات الشركة بصورة منتظمة للامتثال لمتطلبات النظام الدولي لإدارة السلامة. وسوف تؤدي تكاليف الالتزام بهذه المتطلبات إلى تأثير سلبي على إيرادات الشركة وأرباحها ونتائج عملياتها، مما قد يؤثر على قدرة الشركة على الوفاء بالتزاماتها المالية بموجب الصكوك.

كما تجدر الإشارة إلى أن عدم تمكن الشركة من الالتزام بهذه المتطلبات (المشار إليها أعلاه) سوف يؤدي إلى آثار سلبية على الشركة تتراوح بين فرض غرامات مالية على الشركة إلى آثار سلبية أخرى قد تصل إلى منع أسطول الشركة جزئياً أو كلياً من مزاوله أعماله التجارية في إقليم أو أكثر. وذلك إلى أن تتمكن الشركة من الالتزام بهذه المتطلبات، وسوف يؤدي ذلك إلى تأثير سلبي على إيرادات الشركة وأرباحها ونتائج عملياتها، مما قد يؤثر على قدرة الشركة على الوفاء بالتزاماتها المالية بموجب الصكوك.

كما تخضع الشركة أيضاً لعدد من المعاهدات الدولية المتعلقة بالمسؤولية البحرية، مثل قواعد لاهاي لعام ١٩٢٤م، وقواعد لاهاي-فيستي لعام ١٩٦٨م، وقواعد هامبورغ لعام ١٩٨٠م. وبشكل خاص، فإن لقواعد لاهاي وقواعد لاهاي-فيستي أهمية كبيرة في أنظمة المسؤولية البحرية، وقد تم التصديق على إحداها أو كليهما من قبل معظم الدول التي لديها قطاع نقل بحري. وضمت بعض الدول قواعد لاهاي وقواعد لاهاي-فيستي في أنظمتها الوطنية. وفي دول أخرى تكون هذه المعاهدات قابلة للتطبيق مباشرة دون الحاجة لإقرارها كإنظمة وطنية. وسوف تؤدي التغييرات على أنظمة المسؤولية البحرية في حدود مسؤولية الأطراف والمسؤولية عن التأخير والمسؤولية في حالة حدوث أخطاء في الملاحة بالإضافة لأموار أخرى، إلى أثر سلبي على إيرادات الشركة وأرباحها ونتائج عملياتها، مما قد يؤثر على قدرة الشركة على الوفاء بالتزاماتها المالية بموجب الصكوك.

ونتيجة لالتزام الشركة بالتشريعات الصادرة من المنظمة البحرية الدولية وغيرها من التشريعات الأخرى التي يمكن اعتمادها في المستقبل، فإن الشركة قد تتحمل تكاليف إضافية نتيجة تكاليف الصيانة ومتطلبات الفحص و اتخاذ الإجراءات الوقائية لمنع التلوث بسبب ناقلاتها وللحصول على تغطية تأمينية معينة. وبما أن هذه التشريعات تخضع لمراجعات وتعديلات دائمة، فإن الشركة لا تستطيع التنبؤ بالتكاليف المرتبطة على المدى البعيد بالالتزام بهذه التشريعات وما يطرأ عليها من تعديلات. وقد يتم اعتماد تشريعات إضافية جديدة من شأنها أن تكلف الشركة نفقات رأسمالية كبيرة للحفاظ على التزام ناقلاتها بهذه التشريعات، بالإضافة إلى أن هذه التشريعات قد تحد من قدرة الشركة على مزاوله أعمالها، والذي سوف يكون له تأثير سلبي على إيرادات الشركة وأرباحها ونتائج عملياتها، مما قد يؤثر على قدرة الشركة على الوفاء بالتزاماتها المالية بموجب الصكوك.

٣-٣-٥ خطر خسارة دعم وقود السفن

تستفيد الشركة، كما هو الحال بالنسبة للعديد من الشركات الأخرى العاملة في قطاع النقل البحري في المملكة العربية السعودية، من بعض الدعم لوقود السفن من حكومة المملكة العربية السعودية بموجب الأمر السامي رقم ٨/٨٩٠ بتاريخ ١٤٠٥/٠٥/٢٠ (الموافق ١٩٨٥/٠٢/١٠م) والأمر السامي رقم ٨/٦٩٠ بتاريخ ١٤٠٧/٠٨/٠٨هـ (الموافق ١٩٨٧/٠٤/٠٧م). وللحصول على هذا الدعم، يشترط في حال كانت السفن مملوكة من قبل شخص اعتباري، فلا بد من أن تكون تلك السفن مملوكةً بالكامل لمواطنين سعوديين. وثمة خطر بأن أي تغيير في أنظمة المملكة العربية السعودية فيما يتعلق بدعم وقود السفن، قد يكون له تأثير سلبي جوهري على إيرادات الشركة وأرباحها ونتائج عملياتها. وبالإضافة إلى ذلك، لا يوجد أي ضمان حول استمرار الشركة في الاستفادة من هذا الدعم، وخصوصاً إذا طرأ أي تغيير على سياسة حكومة المملكة العربية السعودية سواء تجاه الشركة (على سبيل المثال إذا لم تكن الشركة مملوكة بالكامل من مواطنين سعوديين) أو بشكل عام تجاه قطاع النقل البحري في المملكة العربية السعودية.

علاوةً على ما تقدم، فإن دعم وقود السفن يعتمد على توفر الوقود الذي يحتوي على محتوى كبريت منخفض. وبالتالي يوجد خطر من انخفاض توفر هذا الوقود للشركة مما سوف يؤثر بشكل سلبي على دعم الوقود الذي تحصل عليه الشركة مما سيكون له تأثير سلبي جوهري على إيرادات الشركة وأرباحها و نتائج عملياتها، مما قد يؤثر على قدرة الشركة على الوفاء بالتزاماتها المالية بموجب الصكوك.

٤-٣-٥ المخاطر البيئية

غالباً ما ترتب الأنظمة والقوانين البيئية مسؤولية جوهريّة على تسربات النفط والمواد الخطرة. وعليه، يمكن أن يعرّض تسرب من هذا القبيل الشركة لالتزامات جوهريّة، دون النظر إلى مدى وجود إهمال أو خطأ من الشركة من عدمه. وقد يؤدي تسرب النفط أو المواد الكيميائية إلى تحمل الشركة لالتزامات كبيرة ومسؤولية جنائية، بما في ذلك الغرامات، وتعويض الأضرار التي لحقت بالموارد الطبيعية، والأضرار التي لحقت بالغير. وقد يؤثر مثل هذا الأمر أيضاً بشكل سلبي على سمعة الشركة، ممّا سيؤدي إلى انخفاض الطلب على خدماتها. وبالتالي، فإن وقوع مثل هذا الأمر سوف يكون له تأثير سلبي جوهري على إيرادات الشركة وأرباحها ونتائج عملياتها، مما قد يؤثر على قدرة الشركة على الوفاء بالتزاماتها المالية بموجب الصكوك.

٤-٥ المخاطر المتعلقة بالصكوك

١-٤-٥ مدى ملاءمة الاستثمارات

قد لا تكون الصكوك استثماراً مناسباً لجميع المستثمرين. يجب على كل مستثمر محتمل في الصكوك أن يقرر مدى ملاءمة هذا الاستثمار في ضوء الظروف الخاصة به. وعلى وجه الخصوص، يجب على كل مستثمر محتمل:

- أن يكون لديه ما يكفي من المعرفة والخبرة للقيام بتقييم فعلي للصكوك ولمزايا ومخاطر الاستثمار فيها وللمعلومات الواردة أو المشار إليها في نشرة الإصدار هذه.
- أن يكون قادراً على الاستفادة من أدوات تحليلية ملائمة وملماً بها، وذلك لتقييم الاستثمار في الصكوك والأثر الذي قد يتركه مثل هذا الاستثمار في محفظة استثماراته الإجمالية في سياق وضعه المالي الخاص به.
- أن يكون لديه ما يكفي من الموارد المالية والسيولة لتحمل كافة مخاطر الاستثمار في الصكوك، بما في ذلك إذا كانت عملة الدفع مختلفة عن عملة المستثمر المحتمل.
- أن يفهم شروط الصكوك بشكل كامل، وأن يكون لديه دراية بسلوك أي مؤشرات وأسواق مالية ذات صلة.
- أن يكون قادراً (وحدده أو بمساعدة مستشار مالي) على تقييم سيناريوهات محتملة للعوامل الاقتصادية وغيرها مما قد يؤثر على استثماره وقدرته على تحمل المخاطر ذات الصلة.

إن عدم توفر العوامل الواردة أعلاه قد يؤدي إلى دخول المستثمر في استثمار لا يلائم أوضاعه المالية أو أهدافه الاستثمارية مما سيؤدي إلى تحقيق نتائج سلبية أو مخالفة لتوقعاته أو أهدافه.

٢-٤-٥ بعض الاستثمارات قد تخضع لاعتبارات قانونية

تخضع الأنشطة الاستثمارية لبعض المستثمرين إلى قوانين وأنظمة استثمارية، أو إلى مراجعة تلك القوانين والأنظمة من قبل بعض الجهات الحكومية والتنظيمية. يجب على كل مستثمر محتمل أن يستشير مستشاريه القانونيين لتحديد: (أ) ما إذا كانت الصكوك تشكل استثمارات قانونية بالنسبة له، و(ب) إمكانية استخدام الصكوك كضمان لأنواع الاقتراض المتعددة، و(ج) وجود أي قيود أخرى تنطبق على شراء أو رهن الصكوك من قبل المستثمر.

على المؤسسات المالية أن تستشير مستشاريها القانونيين أو الجهات التنظيمية المعنية، وذلك لغرض تحديد المعاملة المناسبة للصكوك بموجب قواعد رأس المال على أساس المخاطر وأي قواعد وتنظيمات مشابهة. حتى تتجنب الإخلال بالقوانين والأنظمة أو بأحكام العقود والاتفاقيات التي هي طرف بها.

٣-٤-٥ قد يتعرض بعض حملة الصكوك إلى مخاطر تحويل العملة نتيجة لكون الصكوك مقومة بالريال السعودي يتم سداد الدفعات لحملة الصكوك بالريال السعودي. في حال كانت الأنشطة المالية الخاصة بالمستثمر تتم بشكل أساسي بغير الريال السعودي فسوف يتعرض المستثمر لمخاطر تتعلق بتحويل العملة. يدخل ضمن تلك المخاطر ما يلي: (أ) خطر حدوث تغير كبير في أسعار الصرف (بما في ذلك التغيرات التي قد تنشأ عن تخفيض قيمة الريال السعودي أو إعادة تقييم عملة المستثمر)، و(ب) خطر قيام الجهات المختصة المسؤولة عن عملة المستثمر بفرض أو تعديل ضوابط الصرف مما قد يؤثر سلباً على سعر الصرف ذي الصلة. في السنوات الأخيرة، عانت أسعار الصرف بين بعض العملات من التقلب وقد يستمر تقلب العملات هذا في المستقبل. كما إن أي ارتفاع لقيمة عملة المستثمر بالنسبة إلى الريال السعودي قد تؤدي إلى انخفاض المبلغ المكافئ لمبالغ التوزيع الدوري ورأس مال الصكوك المستحقين بموجب الصكوك بعملة المستثمر وكذلك للقيمة السوقية للصكوك. إضافة إلى ذلك قد تحد ضوابط الصرف من توافر عملة أجنبية محددة وقت سداد بعض المبالغ المستحقة عن الصكوك، ونتيجة لذلك، قد يتلقى المستثمرون أقل من المبلغ المتوقع أو قد لا يتلقون أي مبلغ على الإطلاق.

٤-٤-٥ التداول والتسوية والإدراج

سوف تدرج الصكوك في السوق المالية السعودية (تداول) وتودع في مركز إيداع الأوراق المالية، وسوف يتم تداول الصكوك ومقاصتها وتسويتها وفقاً للإجراءات المتبعة لأدوات الدين المدرجة. ومع ذلك، لا يمكن ضمان أنه لن يكون هناك تعطل أو أخطاء في تداول ومقاصة وتسوية الصكوك. وبالإضافة إلى ذلك فإن التداول الثانوي في أسواق الصكوك محدود ولا يمكن ضمان أنه سيتمكن حملة الصكوك من بيع الصكوك بسهولة. كما إن القيمة السوقية للصكوك هي عرضة للتقلب وبالتالي فإنه قد يتعرض على حملة الصكوك بيع صكوكهم في إحدى الأسواق الثانوية أو قد يبيعون الصكوك بسعر أعلى أو أقل من سعر الطرح الأولي بناءً على عدة عوامل منها أسعار الفائدة السائدة وأداء المصدر وأداء السوق للأوراق المالية المشابهة.

إن مديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض غير ملزمين بتقديم أسعار للصكوك أو صنع سوق لها. وبالتالي لا يمكن تقديم أي ضمانات بخصوص مدى سيولة الصكوك أو سوق تداولها، وعلى المستثمر في الصكوك أن يكون مستعداً للاحتفاظ بالصكوك لفترة غير محددة من الوقت أو حتى تاريخ استحقاقها.

٥-٤-٥ الأشخاص المؤهلون

على حملة الصكوك المحتملين أن يعوا بأن الصكوك تباع فقط إلى الأشخاص المؤهلين وأن وحدهم الأشخاص المؤهلين يجوز تسجيلهم كحملة للصكوك. لن يدفع المصدر أي مبالغ إضافية عوضاً عن أي ضريبة استقطاع يفرضها أي نظام أو قانون لأي شخص يحمل صكوكاً دون أن يكون شخصاً مؤهلاً. لذلك، على المستثمرين المهتمين بالصكوك أن يتأكدوا من استيفائهم لشروط الشخص المؤهل حتى يتجنبوا مثل ذلك الاستقطاع أو أي تبعات قانونية أو تنظيمية أخرى.

٦-٤-٥ اتفاقية التسجيل

يتطلب إكمال تسجيل الصكوك في تداول وتداولها من قبل المستثمرين توقيع اتفاقية التسجيل. إلا أنه قد لا تكون اتفاقية التسجيل قد وقعت عند تاريخ الإقفال، وبالتالي قد لا تكون الصكوك قد سجلت في تداول في ذلك التاريخ. لذلك فإن على المستثمرين أن يعوا بأن تداول الصكوك في تداول قد يكون متعزراً في تاريخ الإقفال. وبموجب اتفاقية وكالة العرض، فإن المصدر ملزم بتوقيع اتفاقية التسجيل وجعل الصكوك مسجلة في تداول في أقرب وقت ممكن وبموعد لا يتجاوز عشرة (١٠) أيام عمل بعد تاريخ الإقفال.

٧-٤-٥ السوق الثانوية بشكل عام

ليست هناك سوق ثانوية قائمة لهذه الصكوك ولا يمكن ضمان نشوء سوق ثانوية نشطة للصكوك. بعد إصدارها وإدراجها في تداول. كما إن أي بيع للصكوك من قبل حملة الصكوك في أي سوق ثانوية قد تنشأ لاحقاً قد يكون بسعر أقل من سعر الشراء الأصلي للصكوك لأسباب مختلفة بما في ذلك إمكانية أن يكون ذلك السوق غير نشط لنقص السيولة. بالإضافة إلى ذلك، لا يجوز بيع الصكوك إلا للأشخاص المؤهلين (كما هو محدد في الشروط)، وبالتالي فإن الدخول في أي سوق ثانوية قد تنشأ سيقتصر على

الأشخاص المؤهلين. ولذلك قد لا يستطيع حملة الصكوك أن يبيعوا صكوكهم بسهولة أو بأسعار من شأنها أن توفر لهم عائداً مماثلاً للاستثمارات المشابهة التي لها سوق ثانوية قائمة. قد يكون لنقص السيولة أثر سلبي جوهري على القيمة السوقية للصكوك.

٨-٤-٥ الصكوك هي التزامات غير مضمونة على المصدر

الصكوك ليست التزامات دين على المصدر. تمثل الصكوك حصصاً مشاعةً غير قابلة للتجزئة في موجودات الصكوك. كما إن حق الرجوع على أي طرف فيما يخص الصكوك مقتصر على موجودات الصكوك، التي من ضمنها التزامات الدفع الخاصة بذلك الطرف، والتي تشكل إيراداتها المصدر الوحيد للدفعات بموجب الصكوك. عند حدوث تاريخ تصفية، يكون حق الرجوع لكل حامل صكوك على المصدر مقتصرًا على دفع رأس مال الصكوك بموجب الشروط والقيام بالتزاماته بموجب وثائق الصكوك التي هو طرف بها. ليس لحملة الصكوك فيما عدا ذلك أي حق للرجوع على أي من أصول المصدر أو مديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض أو مدير الدفعات أو وكيل حملة الصكوك (إذا كانت قد استنفدت موجودات الصكوك) أو أي شركات مرتبطة بالكيانات السابقة فيما يتعلق بأي نقص في المبالغ المتوقعة. لا يوجد أي ضمان بأن العوائد أو الأرباح أو المتحصلات المتعلقة بموجودات الصكوك أو الناشئة عن التنفيذ عليها، وكذلك التزامات الدفع، سوف تكون كافية لسداد جميع الدفعات المستحقة بموجب الصكوك.

٩-٤-٥ المساواة

للمصدر التزامات مالية مضمونة وغير مضمونة بأصول وقد يتكبد المزيد من الالتزامات مستقبلاً (سواء من خلال إصدار أدوات دين أخرى أو غير ذلك). وسوف تكون الصكوك على قدم المساواة مع التزامات المصدر المالية غير المضمونة. سيحصل الدائون المضمونين عند تحصيل الديون على الأولوية على الضمانات المقدمة لهم. كما إن وجود التزامات مالية أخرى على المصدر قد يقلل من المبلغ الذي يمكن لحملة الصكوك تحصيله في حال عدم وجود أصول كافية لدى المصدر للوفاء بالتزاماته المالية أو عند حدوث أي نوع آخر من الإعسار. وبناءً على ذلك، عند وقوع مثل هذه الظروف قد لا يكون هناك مبالغ كافية للوفاء بالمبالغ المستحقة لحملة الصكوك مما سيؤدي إلى خسارة حملة الصكوك لكامل استثماراتهم في الصكوك أو جزء منها.

١٠-٤-٥ لا يوجد ضمانات من أي أطراف أخرى

على المستثمرين أن يعوا بأنه لم ولن يتم منح أي ضمان فيما يتعلق بالصكوك من قبل مساهمي المصدر أو أي شخص آخر.

١١-٤-٥ تغير النظام

تستند الشروط على الأنظمة السارية في المملكة في تاريخ نشرة الإصدار هذه، ولا يمكن إعطاء أي تأكيد بشأن أثر أي قرار قضائي أو تغيير محتمل في نظام المملكة أو في عمل الجهات الإدارية عقب تاريخ نشرة الإصدار هذه قد يكون له تأثير سلبي جوهري على الوضع النظامي للصكوك وبالتالي على قدرة المصدر على دفع المبالغ المستحقة بموجب الصكوك.

١٢-٤-٥ المدفوعات التي تتعلق بالصكوك

على حملة الصكوك المحتملين معرفة أنه سيتم دفع مبلغ التوزيع الدوري أو مبلغ التوزيع الدوري الجزئي في التاريخ المحدد من دخل المراجعة ودخل المضاربة.

عند حدوث تاريخ التصفية، سيقوم المصدر في أقرب وقت ممكن ومعقول بإجراء مراجعة (مستنداً على حسابات الإدارة) لموجودات المضاربة (كما هي معرفة في الشروط) وذلك عن الفترة التي تبدأ من تاريخ الإقفال وحتى تاريخ التصفية. وإذا توصل المصدر، بناءً على تلك المراجعة، إلى أن أي أرباح خاصة بالمضاربة تتعلق بفترة التوزيع الدوري ذات الصلة أو فترة التوزيع الدوري الجزئي، كما يقتضي الحال، كانت أكبر من أرباح المضاربة الفعلية عن تلك الفترة، فسيحق للمصدر حينها خصم الفارق (إن وجد) من رصيد الاحتياطي. وإذا كانت المبالغ القائمة في رصيد الاحتياطي (إن وجدت) غير كافية لتغطية ذلك الفارق، يحق للمصدر عمل مقاصة لذلك المبلغ من رأس مال الصكوك الذي سيدفع إليهم من قبل المصدر بموجب اتفاقية المضاربة.

١٣-٤-٥ مخاطر عقود المربحة

١-١٣-٤-٥ مخاطر الضرائب

يتملك المصدر بموجب البنود الواردة في عقود المربحة (وفق تعريفها في الشروط) من أن لأخر سلع من البائع (وفق تعريف كل مصطلح في عقود المربحة) لغرض بيع لاحق على مشتريين مستقلين في إحدى أسواق السلع، وعند الشراء وقبول عرض أي من السلع للبيع اللاحق فإن المصدر سيمتلك السلع لفترة محدودة تملكاً قانونياً، وقد يخضع هذا التملك أو البيع اللاحق، أو يصبح خاضعاً بموجب تغير في القانون، لزيادة في الضريبة. وفي حال ارتفاع تكاليف الضرائب على تملك المصدر أو بيعه السلع فإن هذا سيؤثر تأثيراً سلبياً على قدرة المصدر على أداء التزاماته (ومنها التزامات السداد) بموجب عقود المربحة وبالتالي بموجب الصكوك.

٢-١٣-٤-٥ مخاطر تقلب الأسعار

إن السعر الذي بموجبه تتداول السلع يعتمد على سوق السلعة بشكل عام، وإن كلاً من العرض الزائد من السلع أو المنخفض له أثره الكبير على سعر تداول هذه السلع، وإذا حدث زيادة أو إغراق في عرض السلع في السوق بعد شراء المصدر للسلع فإن السعر الذي قد تباع أو تتداول به السلعة قد يتأثر بشكل سلبي، وكذلك فلو فرضت تراخيص إضافية للاستيراد أو التصدير أو تراخيص حكومية أخرى في سوق السلع بعد شراء المصدر للسلع، فقد يتأثر سعر عرض السلع أو بيعها لاحقاً تأثيراً سلبياً. إن لتقلبات الأسعار بهذا الشكل أثر سلبي على قدرة المصدر على الحصول على أسعار مرضية لعرض السلع للبيع وهذا بدوره سيؤثر تأثيراً سلبياً على قدرة المصدر على أداء التزاماته (ومنها التزامات السداد) بموجب عقود المربحة وبالتالي بموجب الصكوك.

٣-١٣-٤-٥ مخاطر السلع

عند شراء السلع من البائع وقبل بيع السلع بيعاً لاحقاً على مشتريين مستقلين في إحدى أسواق السلع، يتحمل المصدر لمدة محدودة المخاطر التشغيلية المتعلقة بتملك السلع، وتشمل على سبيل المثال لا الحصر ما يلي:

- أ) تعرض السلع للضرر من النوع الذي يقلل قيمتها عند التخزين وأثناء النقل.
- ب) أن يتسبب تخزين المصدر أو نقله للسلع بأضرار بيئية مثل التسريب والتلوث مما قد يخالف الأنظمة واللوائح البيئية ويعرض المصدر لحق الرجوع عليه مالياً وقانونياً.
- ج) تعرض السلع للسرقة أو التخريب.
- د) تلف السلع نتيجة لهجمات تخريبية وكوارث طبيعية وحريق وأحداث كارثية أخرى خارجة عن إرادة المصدر.

وفي حال عدم القدرة على خفض هذه المخاطر أو تغطيتها بالكامل من خلال تأمين على السلع فإن وقوع أي منها قد يخلف أثراً سلبياً جوهرياً على قيمة السلع أو قدرة المصدر على عرض السلع للبيع وهذا بدوره سيؤثر تأثيراً سلبياً على قدرة المصدر على أداء التزاماته (ومنها التزامات السداد) بموجب عقود المربحة وبالتالي بموجب الصكوك.

٤-١٣-٤-٥ مخاطر المورد

سيكون من الضروري على المصدر من حين لأخر الحصول على كميات وأنواع محددة من السلع وعرضها للبيع بيعاً لاحقاً (بأسعار معقولة) من أجل الوفاء بالتزاماته بموجب عقود المربحة والصكوك، وهذا بدوره سيؤثر تأثيراً سلبياً جوهرياً على قدرة المصدر على أداء التزاماته (ومنها التزامات السداد) في حال عدم قدرة المصدر على توفير موردين للكميات أو الأنواع المطلوبة من السلع.

١٤-٤-٥ المخاطر المتعلقة بموجودات المضاربة

تستثمر نسبة ٥١ في المائة من متحصلات الصكوك بموجب اتفاقية المضاربة استثماراً مباشراً في أنشطة المصدر بهدف كسب أرباح منها والتي يمكن بدورها أن تستخدم لسداد الدفعات المستحقة إلى حملة الصكوك بموجب الصكوك. وفي حالة وقوع أي من المخاطر المتعلقة بالأنشطة التجارية للشركة المذكورة أعلاه (انظر القسم رقم ٢-٥ "المخاطر المتعلقة بالسوق والقطاع الذين تعمل بهما الشركة") وتأثيرها على أعمال المصدر فإن قيمة الاستثمارات في موجودات المضاربة والأرباح المكتسبة منها ستنخفض وبالتالي ستؤثر تأثيراً سلبياً جوهرياً على قدرة المصدر على الوفاء بالتزاماته بسداد الدفعات بموجب الصكوك.

١٥-٤-٥ لا يوجد ضمان بأن الصكوك تتوافق مع الشريعة

يتعين على حملة الصكوك المحتملين معرفة أن اجتهادات المستشارين الشرعيين والمحاكم واللجان القضائية السعودية حول بعض المسائل المتطابقة تختلف، وبالتالي قد يرغب حملة الصكوك المحتملين في استشارة مستشارين شرعيين آخرين للحصول على فتوى منهم بخصوص الصكوك. وعلى حملة الصكوك المحتملين معرفة أنه بالرغم من أن كلاً من اللجنة الشرعية التنفيذية الخاصة بشركة إتش إس بي سي العربية السعودية والمستشار الشرعي المستقل لشركة جي بي مورقان واللجنة الشرعية التنفيذية لهيئة الرقابة الشرعية لمجموعة سامبا المالية قد أصدر فتوى تؤكد فيها أن الصكوك متوافقة مع مبادئ الشريعة الإسلامية، إلا أن ذلك ليس ملزماً لأية محكمة أو لجنة قضائية سعودية، بما في ذلك في سياق أي إجراء قضائي يتعلق بإعسار المصدر أو إفلاسه، وسيكون لأية محكمة أو لجنة قضائية سعودية حرية اتخاذ ما تراه مناسباً من قرارات بشأن ما إذا كانت الصكوك أو وثائق الصكوك والآليات ذات العلاقة (أو أي جزء منها) متوافقة مع مبادئ الشريعة الإسلامية وبالتالي قابلة للتنفيذ القضائي. وبناءً عليه، لا يقدم أي شخص (بما في ذلك، دون حصر، المصدر ووكيل حملة الصكوك ومديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض) أي تأكيدات بأن الصكوك أو الشروط أو وثائق الصكوك الأخرى متوافقة مع مبادئ الشريعة الإسلامية وعلى وجه الخصوص ليس هناك تأكيدات مقدمة حيال فتوى كل من اللجنة الشرعية التنفيذية لشركة إتش إس بي سي العربية السعودية والمستشار الشرعي المستقل لشركة جي بي مورقان واللجنة الشرعية التنفيذية لهيئة الرقابة الشرعية لمجموعة سامبا المالية حول الصكوك، كما أن كل فتوى منهما معرضة للتغير أو للاختلاف من قبل فقهاء شرعيين آخرين. وبناءً عليه، ليس هناك أي تأكيد بأن الصكوك ستعتبر متوافقة مع أحكام الشريعة الإسلامية من قبل أي شخص غير أعضاء اللجنة الشرعية التنفيذية لشركة إتش إس بي سي العربية السعودية واللجنة الشرعية التنفيذية لهيئة الرقابة الشرعية لمجموعة سامبا المالية والمستشار الشرعي المستقل لشركة جي بي مورقان.

١٦-٤-٥ التعديلات والتنازلات

تنص الشروط على أحكام للدعوة إلى عقد اجتماعات لحملة الصكوك من أجل النظر في أمور تؤثر على مصالحهم بشكل عام. وتسمح تلك الأحكام لأغلبية محددة بإصدار قرارات ملزمة على جميع حملة الصكوك، بما في ذلك حملة الصكوك الذين لم يحضروا أو يصوتوا في الاجتماع ذي الصلة وكذلك حملة الصكوك الذين صوتوا بعكس ما صوتت به الأغلبية.

١٧-٤-٥ النظام الحاكم والاختصاص القضائي والإنفاذ

تخضع الصكوك لأنظمة المملكة المستمدة من الشريعة الإسلامية وتفسر بموجبها. وهناك عدد من المحاكم واللجان القضائية في المملكة التي لها الولاية القضائية فيما يتعلق بأنواع محددة من الدعاوى. وتتولى المحاكم العامة بالمملكة نظر النزاعات بشكل عام ما لم تكن الولاية القضائية لنوع معين من النزاعات تقع ضمن اختصاص محكمة أو لجنة قضائية أخرى. هذا ويجري تسوية النزاعات ذات الطابع التجاري أمام ديوان المظالم، الذي يجري حالياً تعديل اختصاصه القضائي فيما يتعلق بالنزاعات التجارية (كما هو مفصل أدناه). كما تُنظر النزاعات الناشئة وفقاً لنظام السوق المالية (الصادر بموجب المرسوم الملكي رقم م/٣٠) بتاريخ ١٤٢٤/٠٦/٠٢هـ الموافق ٢٠٢٣/٠٧/٣١م وتعديلاته) ولوائحه التنفيذية أمام هيئتين قضائيتين خاصتين تعرفان باسم لجنة الفصل في منازعات الأوراق المالية ولجنة الاستئناف في منازعات الأوراق المالية ("اللجنتان").

وبموجب الشرط ١٨ (النظام الحاكم والاختصاص القضائي)، فمن المتوقع أن تختص الجهات القضائية في المملكة (بما فيها اللجنتين فيما يتعلق بالمنازعات التي تقع في نطاق نظام السوق المالية ولوائحه التنفيذية) بالنظر والبت في أي قضية أو دعوى أو إجراء قضائي وتسوية أي نزاعات قد تنشأ بسبب وثائق الصكوك والصكوك أو تتعلق بها، وعلى حملة الصكوك المحتملين إدراك أنه بحسب علم المصدر فإنه لم يسبق أن خضعت أي أوراق مالية مشابهة للصكوك للتفسير أو التنفيذ من قبل الجهات القضائية في المملكة. ينبغي أن يعلم المستثمرون كذلك أن المحاكم واللجان القضائية بشكل عام في المملكة، بما في ذلك اللجنتان، تتمتع بسلطات تقديرية واسعة فيما يتعلق بكيفية تطبيق مبادئ الشريعة الإسلامية على حالة معينة من الوقائع وأن الأحكام السابقة لتلك المحاكم واللجان القضائية لا تؤسس سوابق ملزمة للفصل في النزاعات اللاحقة. كما أن قرارات مختلف المحاكم واللجان القضائية في المملكة والمراسيم الملكية والقرارات الوزارية والدوريات الرسمية وغيرها من البيانات الصادرة عن الهيئات الرسمية في المملكة والتي تحظى بقوة النظام لا يتم فهرستها أو تجميعها في مكان مركزي، كما لا يتم إتاحتها للجمهور بشكل عام أو منتظم.

وعليه، لا يوجد وضوح على مدى إمكانية أو كيفية تنفيذ الصكوك أو الشروط أو وثائق الصكوك من قبل اللجنتين أو من قبل أي محكمة أو لجنة قضائية سعودية أخرى اقتضت الظروف أن يكن لها الاختصاص القضائي بذلك.

وقد أقرت الحكومة إعادة هيكلة للنظام القضائي بما في ذلك تشكيل محكمة عليا إضافة إلى محاكم تجارية وشخصية وعمالية. وقد تم إصدار نظام القضاء ونظام ديوان المظالم الجديدين بموجب المرسوم الملكي رقم م/٧٨ بتاريخ ١٩/٠٩/١٤٢٨هـ (الموافق ١٠/١٠/٢٠٠٧م) ولكن لم يكتمل تطبيقهما بعد. وبحسب نظام القضاء الجديد، أُنيطت بالمحكمة العليا كل الوظائف، عدا بعض المسؤوليات الإدارية المناطة بمجلس القضاء الأعلى، الذي كان يقوم قبل ذلك بمهام المحكمة العليا في المملكة. ومن المفترض أن تنتقل اختصاصات ديوان المظالم بالمنازعات التجارية كذلك إلى المحكمة التجارية الجديدة كجزء من عملية إعادة الهيكلة هذه. ومن غير الواضح في هذه المرحلة ما قد يكون لإعادة الهيكلة هذه من تأثير على الصكوك أو على أي دعوى بموجب وثائق الصكوك أو الصكوك.

١٨-٤-٥ حالات الإخلال

من المخاطر المتعلقة بحالات الإخلال أن المحاكم واللجان القضائية قد لا تنفذ أياً من حالات الإخلال باستثناء حالات الإخلال المتعلقة بعدم سداد مبالغ مستحقة.

١٩-٤-٥ الغرامات والتعويضات

هناك مخاطر من أنه في حال تفسير أي بند من بنود وثائق الصكوك من قبل محكمة أو لجنة قضائية في المملكة على أنه اتفاق على دفع غرامة وليس تقديراً حقيقياً للخسائر المتكبدة، فإنه لن يتم تطبيق مثل ذلك البند في المملكة. كما أن أي تعويض يقدمه المُصدِر وفقاً لوثائق الصكوك أو فيما يتعلق بالصكوك قد لا يتم تنفيذه بموجب أنظمة ولوائح المملكة إذا كان: (أ) ينص على سريانه بغض النظر عن أي حكم أو أمر قضائي بخلاف ذلك، أو (ب) يتعارض مع أي نظام مطبق أو سياسة عامة ذات صلة.

٢٠-٤-٥ التبعات الضريبية في المملكة

قد يخضع حملة الصكوك لضرائب دخل أو ضرائب استقطاع أو الزكاة أو أي ضريبة أخرى في المملكة نتيجة تملك الصكوك أو الاحتفاظ بها أو التصرف فيها. وعليه، فعلى كل حامل صكوك محتمل أن يحصل على استشارة مهنية مختصة بخصوص التبعات الضريبية التي قد تنتج عن امتلاكه للصكوك أو احتفاظه بها أو تصرفه فيها. للمزيد عن أمور الضريبة والزكاة بتملك الصكوك أو الاحتفاظ بها أو التصرف فيها انظر القسم ٢٠ "الضرائب والزكاة".

٦. لمحة عامة على الصناعة والسوق

مصدر المعلومات الواردة في هذا القسم "لمحة عامة على السوق والصناعة" التي تغطي قطاع النقل البحري وسوق الناقلات هو بحث مستقل عن السوق أجرته ماكولنج، ولكن لا ينبغي الاعتماد عليها في اتخاذ أي قرار بالاستثمار أو الامتناع عنه.

تعتقد الشركة أن المعلومات الواردة في هذه النشرة المستمدة من مصادر خارجية بما فيها ماكولنج، هي من مصادر موثوق فيها. ولكن لم تقم الشركة أو أعضاء مجلس الإدارة أو مديرو الاكتتاب أو مديرو استقبال العروض أو أي مستشار لأي منهم بالتحقق المستقل من هذه المعلومات، وبالتالي لا يوجد أي ضمان بدقة هذه المعلومات أو اكتمالها.

عينت الشركة ماكولنج خلال عام ٢٠١٥م لدراسة وإعداد تقرير حول قطاع النقل البحري وسوق الناقلات البحرية. تأسست ماكولنج عام ١٩٧٢م ويقع مقرها في مدينة نيويورك في الولايات المتحدة الأمريكية، وهي شركة استشارية مستقلة مختصة في قطاع النقل البحري.

إن التقرير الذي أعدته ماكولنج هو مصدر المعلومات المتعلقة بسوق الناقلات البحرية والواردة في القسم ٦، "لمحة عامة عن الصناعة والسوق"، ما لم يتم الإشارة إلى خلاف ذلك صراحةً. علماً بأن ماكولنج أجرت الدراسة وأعدت التقرير في شهر فبراير ٢٠١٥م وبالتالي فهو لا يتضمن أي تطورات لوضع السوق منذ بداية سنة إعداد التقرير. إلا أن الشركة ترى أن المعلومات الواردة في القسم ٦ لم تتغير جوهرياً منذ ذلك التاريخ وبالتالي ما زالت تعكس أساسيات سوق الناقلات البحرية حتى تاريخ هذه النشرة.

وقد قدمت ماكولنج موافقتها الخطية ولم تسحبها لاستخدام المعلومات التي توصلت إليها في هذه النشرة، ولا تمتلك ماكولنج أو موظفيها أو أي من أقربائهم أو تابعيهم أي أسهم أو مصلحة في الشركة أو أي من شركاتها التابعة أو أي طرف ذي علاقة.

وتم تقريب جميع النسب المئوية في هذا القسم إلى أقرب رقم صحيح.

إن المعلومات الأخرى الواردة في القسم ٦ من مصادر عامة متاحة للجمهور خاصة بقطاع النقل البحري وسوق الناقلات البحرية، والتي من بينها تقرير بعنوان "مراجعة للنقل البحري Review of Maritime Transport" الصادر عن مؤتمر هيئة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية UNCTAD، جنيف، سويسرا، ٢٠١٤م والمتوفر على الموقع الإلكتروني (www.unctad.org)، بالإضافة إلى تقرير بعنوان "تيارات غير سلسة Cross Currents" الصادر عن صندوق النقد الدولي، في يناير ٢٠١٥م والمتوفر على موقع صندوق النقد الدولي الإلكتروني (www.imf.com). بالإضافة إلى المعلومات الواردة في موقع إدارة معلومات الطاقة في الولايات المتحدة الأمريكية (www.eia.gov) وموقع المنظمة البحرية الدولية (www.imo.org) من بين مصادر المعلومات الأخرى المستخدمة في هذا القسم.

١-٦ أساسيات سوق الناقلات البحرية

الناقلات سفن مصممة خصيصاً لنقل مواد سائلة بكميات ضخمة عبر الشحن بحراً، وتنقل أنواع عديدة من الشحنات السائلة، مثل النفط الخام والمنتجات البترولية والمواد الكيماوية والزيوت النباتية. ويُعد كل من النفط الخام والبترول والمنتجات البترولية الأهم والأبرز من حيث القيمة والكمية في النقل البحري منذ القدم، وتمثل منتجات الزيت والغاز ٣٠ في المائة من إجمالي حجم التجارة البحرية العالمية في عام ٢٠١٣م على النحو المبين في الجدول ١-٦. وقد ارتفع حجم شحن الزيت والغاز بمعدل نمو سنوي مركب بلغ ١,٦ في المائة سنوياً منذ عام ١٩٧٠م.

الجدول ١-٦: التجارة البحرية العالمية في سنوات مختارة بين عامي ١٩٧٠م-٢٠١٣م (شحنات بملايين الأطنان)

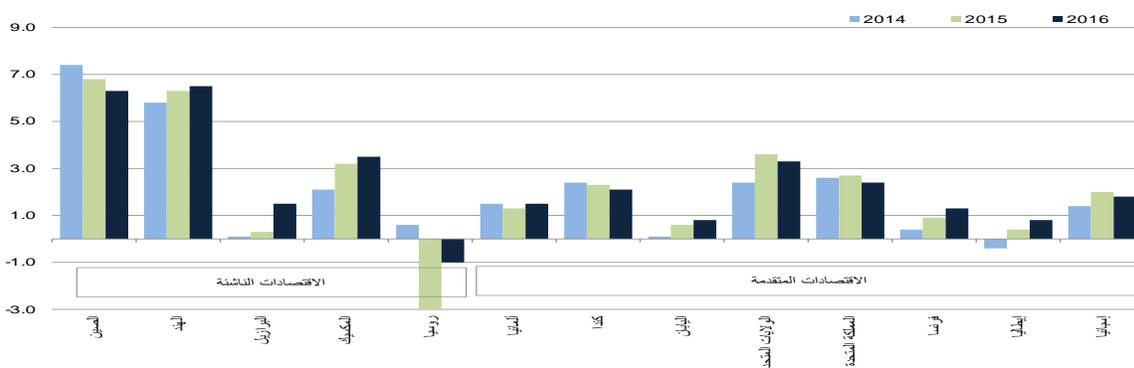
السنة	قطاع النفط والغاز	البضائع السائبة الرئيسية*	البضائع الجافة الأخرى	المجموع (جميع الشحنات)
١٩٧٠	٥٥ في المائة	١٧ في المائة	٢٨ في المائة	١٠,٦٥٤,٤٥٠
١٩٨٠	٥١ في المائة	١٦ في المائة	٣٣ في المائة	١٥,١٤٩,٣٦٠
١٩٩٠	٤٤ في المائة	٢٥ في المائة	٣٢ في المائة	١٦,٣٩٢,٧٢٠
٢٠٠٠	٣٦ في المائة	٢٢ في المائة	٤٢ في المائة	٢٤,٤٧٤,٥٦٠
٢٠٠٥	٣٤ في المائة	٢٤ في المائة	٤٢ في المائة	٢٩,٠٧٥,٨١٠
٢٠٠٦	٣٥ في المائة	٢٤ في المائة	٤١ في المائة	٣١,٤٩٣,٨٢٩
٢٠٠٧	٣٤ في المائة	٢٤ في المائة	٤١ في المائة	٣٢,٨٥٨,٩١٢
٢٠٠٨	٣٣ في المائة	٢٥ في المائة	٤٢ في المائة	٣٣,٦٥٧,٧٣٧
٢٠٠٩	٣٤ في المائة	٢٧ في المائة	٤٠ في المائة	٣٢,١٣٧,٧٦٢
٢٠١٠	٣٣ في المائة	٢٨ في المائة	٣٩ في المائة	٣٤,٣٩٠,٧٦٥
٢٠١١	٣٢ في المائة	٢٨ في المائة	٤٠ في المائة	٣٥,٩٢٧,٧٨٧
٢٠١٢	٣١ في المائة	٣٠ في المائة	٣٩ في المائة	٣٧,٦١٥,٧٣٠
٢٠١٣	٣٠ في المائة	٣١ في المائة	٤٠ في المائة	٣٩,٠٥١,٣٢٠

قد يستحيل جمع الأرقام المدرجة في الجدول وهذا بسبب التقريب
الكيمواويات السائلة المنقولة بحراً مدرجة في العمود المسى "النفط والغاز"
* خام الحديد، الحبوب، الفحم، البوكسيت/الألومينا والفسفات بحوالي مليارات الأطنان
المصدر: "مراجعة عامة للنقل البحري"، تقارير صادرة عن مؤتمر هيئة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية UNCTAD، جنيف، سويسرا، ٢٠١٤م

يرتبط استهلاك الطاقة والطلب على النقل البحري بالنمو الاقتصادي العالمي إذ أن النشاط الاقتصادي يتطلب ويدفع استهلاكاً أعلى للطاقة، وفيما يتعلق بمصادر الطاقة العالمية المختلفة، فإن النفط الخام ومنتجات البترول يعدان المصدر الأول للطاقة وهذا يزداد بالتناسب مع نمو الاقتصاد العالمي، وهذا الارتباط يكون أقوى في الدول النامية التي يزداد فيها استخدامات الطاقة مع ازدياد نموها الصناعي.

وينشأ الطلب على النقل البحري من متطلبات استهلاك الطاقة في الاقتصادات الإقليمية والتفاوت الجغرافي لمصادر العرض، وهذا يعزز الطلب على الناقلات البحرية المستخدمة لنقل النفط الخام والمنتجات البترولية من مناطق المصدر إلى مناطق الاستهلاك. يوضح الشكل أدناه معدلات نمو الناتج المحلي الإجمالي في مجموعة من الدول المختارة بين عامي ٢٠١٤م و٢٠١٦م:

الشكل ١-٦: معدلات نمو الناتج المحلي الإجمالي عالمياً ٢٠١٤م-٢٠١٦م (على أساس تعادل القوة الشرائية في المائة)



المصدر: صندوق النقد الدولي، التوقعات الاقتصادية العالمية، يناير ٢٠١٥م

٢-٦ سوق النفط والنقل في المملكة العربية السعودية

١-٢-٦ سوق النفط السعودي

إن شركة الزيت العربية السعودية (أرامكو السعودية) شركة نفط مملوكة لحكومة المملكة العربية السعودية (السعودية)، وتدير أرامكو السعودية أكبر احتياطي مثبت في العالم من النفط الخام والمكثفات والبالغ ٢٦٥,٨ مليار برميل تقريباً كما في عام ٢٠١٣م،

أي ما يقارب ١٨ في المائة من إجمالي الاحتياطي العالمي المثبت من النفط الخام في عام ٢٠١٣م، وتدير ما يقارب ٢٩٣,٧ تريليون قدم مكعب من احتياطي الغاز الطبيعي أي ما يقارب ٤ في المائة من احتياطي الغاز الطبيعي المثبت في العالم لعام ٢٠١٣م.^٧ وفي عام ٢٠١٤م، بلغ الإنتاج اليومي لأرامكو السعودية من النفط الخام ٩,٧ مليون برميل، وذلك عبر منشآتها النفطية الرئيسية في بقيق وحرص وخريص والخرسانية والنعييم والقطيف وشيبة. وبلغ معدل تصدير أرامكو السعودية من هذا الإنتاج اليومي ٧,١ مليون برميل يومياً، أي ما يقارب ٧٣ في المائة من إنتاجها. وكانت دول آسيا المستورد الرئيسي للنفط الخام السعودي (بنسبة ٦٧ في المائة) متبوعاً بدول أمريكا الشمالية (بنسبة ١٨ في المائة)، وثم أوروبا (بنسبة ١٣ في المائة).^٨

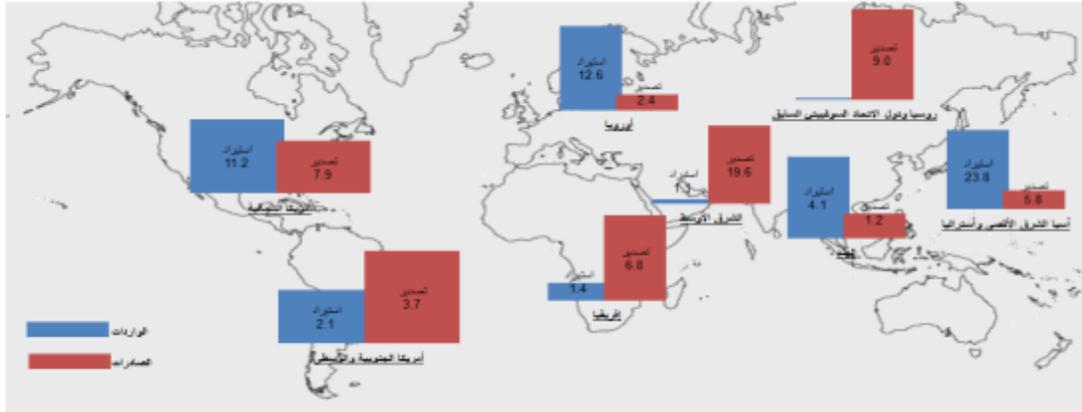
٢-٢-٦ سوق نقل النفط السعودي

يرتبط سوق نقل النفط السعودي بشكل وثيق بإنتاج أرامكو السعودية وصادراتها. فبناءً على التقرير المعد من ماكولنج، يتم بيع ما يقارب ٧٠-٩٠ في المائة من صادرات أرامكو السعودية على أساس التسليم على ظهر السفينة (FOB). وفيما يتعلق بالجزء المتبقي من الصادرات والتي يتم بيعها على أساس التسليم للعميل حيث يشمل سعر البيع على التأمين وتكاليف النقل، فإن الشركة هي المزود الرئيسي لخدمات النقل البحري لأرامكو السعودية.

٣-٦ الطلب على ناقلات النفط

تتعدد العوامل التي تؤثر على الطلب على ناقلات النفط ومنها عامل العرض والطلب العالمي للنفط الخام (والذي يؤثر على كمية النفط الخام والمنتجات المكررة المنقولة بواسطة الناقلات البحرية)، وعامل المسافة ما بين مناطق الإنتاج والتكرير ومناطق الاستهلاك (والذي يؤثر على مسافة نقل النفط الخام أو المنتجات المكررة منها وإليها). ويوضح الشكل أدناه أهم مناطق تصدير واستيراد النفط ومنتجات البترول في العالم.

حركة النفط الخام والمنتجات فيما بين المناطق العالمية - ٢٠١٣م (مليون برميل يومياً)
الشكل ٢-٦: حركة النفط الخام والمنتجات فيما بين المناطق العالمية - ٢٠١٣م (مليون برميل يومياً)



المصدر: مراجعة BP الإحصائية للطاقة العالمية، ٢٠١٤م

^٧ المصدر: نشرة الأوبك الإحصائية السنوية، ٢٠١٤م

^٨ المصدر: قاعدة البيانات العالمية لجودي، نوفمبر ٢٠١٤م

^٩ المصدر: جي بي سي للطاقة

وبوضح الجدول أدناه حركة النفط الخام والمنتجات المتصلة به لعام ٢٠١٣ م:
الجدول ٦-٢: حركة النفط الخام والمنتجات فيما بين المناطق العالمية - ٢٠١٣ م (ألف برميل يومياً)

إلى:

من:	أمريكا الشمالية	أمريكا الجنوبية والوسطى	أوروبا	روسيا والاتحاد السوفياتي السابق	الشرق الأوسط	إفريقيا	الهند	آسيا الشرق الأقصى وأستراليا	الصادرات
أمريكا الشمالية	٤,٨٨٧	١,١٦٣	٩٣٩	٢	٧٨	١٣٦	١٤٠	٥٣٧	٧,٨٨١
أمريكا الجنوبية والوسطى	١,٧٠٧	-	٣٦٨	٢	٢	٦	٦٣٢	٩٩٣	٣,٧١٠
أوروبا	٧٢٩	١٩٣	-	١٠٤	٢٥٨	٥٩٨	١٣	٥٠٧	٢,٤٠٠
روسيا ودول الاتحاد السوفياتي السابق	٥٢٥	١٥	٥,٩٨٩	-	٢٧٣	٣٦	٤٢	٢,١٦٨	٩,٠٤٨
الشرق الأوسط	٢,١٤٥	١٣٣	٢,٠٧٤	٩	-	٣٣٤	٢,٥٠٩	١٢,٣٩٩	١٩,٦٠٣
إفريقيا	٩٦٧	٣٨٢	٢,٩٦٥	٣	٢٥	-	٦٤٢	١,٨٤٦	٦,٨٣٠
الهند	٦٣	٩٣	١٧٣	١	٣٦٤	١٧٧	-	٣٦٧	١,٢٣٦
آسيا الشرق الأقصى وأستراليا	١٥٤	١٥٦	١٢٩	١١	٧٦	١٢٨	١١٧	٤,٩٩٤	٥,٧٦٥
الواردات	١١,١٧٦	٢,١٣٤	١٢,٦٣٧	١٣٠	١,٠٧٦	١,٤١٦	٤,٠٩٤	٢٣,٨١١	٥٦,٤٧٣

المصدر: مراجعة BP لإحصائية للطاقة العالمية، ٢٠١٤ م

يقاس الطلب على الناقلات البحرية بالنظر إلى ناتج ضرب وزن الحمولة بالطن في مسافة الرحلة بالميل. يتميز الطلب على الناقلات البحرية بعدد من المتغيرات وتشمل نوع الحمولة المراد نقلها، والسفن القادرة على نقلها، وحجم أجزاء الحمولة والذي يتأثر إما بالجمارك أو بأي قيود أخرى في ميناء التحميل أو ميناء التفريغ، ومن المتغيرات أيضاً مدى تكرار الطلب على توصيل الحمولة والمواقع المختلفة حول العالم التي يتم فيها تحميل وتفريغ الحمولات والتي تؤثر بدورها على عدد وتنوع المسارات التجارية. وإن كل هذه المتغيرات رهينة الوقت مما يعني أن على مشغلي الناقلات التركيز على تشغيل أسطول الناقلات بالشكل الأمثل للحصول على أعلى مستويات الفاعلية في التشغيل.

وفي الآونة الأخيرة أدت تلك الزيادة الهائلة في إنتاج النفط الصخري الخفيف/الحلو في الولايات المتحدة الأمريكية والبدلي الكندي من إنتاج النفط الخام الثقيل/الحامض إلى خفض الواردات إلى أمريكا الشمالية انخفاضاً كبيراً.

١-٣-٦ أنواع الناقلات

تُصنف الناقلات البحرية وفقاً للحمولة الساكنة بالطن ("DWT") وسعة نقل الشحنات. ويمكن تصنيف الطلب على ناقلات البحرية إلى ست فئات رئيسية حسب نوع الناقلات البحرية وهي:

- ناقلات النفط العملاقة
- ناقلة سويس ماكس
- ناقلة أفراماكس
- ناقلة باناماكس
- ناقلة متوسطة الحجم
- ناقلة هاندي

وبيين الجدول أدناه بعض المواصفات الرئيسية لكل من الناقلات البحرية المذكورة:

الجدول ٣-٦: فئات حجم الناقلات البحرية

فئات السفن	الوصف	مدى الحمولة الساكنة (طن)	السعة (ألف برميل من النفط)
ناقلات النفط العملاقة	ناقلة نفط ضخمة جداً	من ٢٠٠,٠٠٠ إلى ٣١٩,٩٩٩	٢,٠٠٠
سويس ماكس	ناقلة النفط الخام	من ١٢٠,٠٠٠ إلى ١٩٩,٩٩٩	١,٠٠٠
أفراماكس/ المدى البعيد ٢ ("LR2")	ناقلة النفط الخام/تنظيف الناقلات النفط الخام / المنتجات التنظيفة /	من ٧٥,٠٠٠ إلى ١١٩,٩٩٩	٧٥٠
باناماكس/المدى البعيد ١ ("LR1")	الكيماويات ناقلة المنتجات	من ٥٥,٠٠٠ إلى ٧٤,٩٩٩	٤٠٠
ناقلة المدى المتوسط (MR2)	الناقلات المتوسطة ناقلة المنتجات التنظيفة والكيماويات	من ٤٠,٠٠٠ إلى ٥٤,٩٩٩	٣٦٠
ناقلة المدى المتوسط (MR1)	الناقلات المتوسطة ناقلة المنتجات التنظيفة والكيماويات	من ٢٧,٥٠٠ إلى ٣٩,٩٩٩	٢٧٠
هاندي	ناقلة المنتجات التنظيفة والكيماويات	من ١٠,٠٠٠ إلى ٢٧,٤٩٩	١٨٠

المصدر: ماركولنج

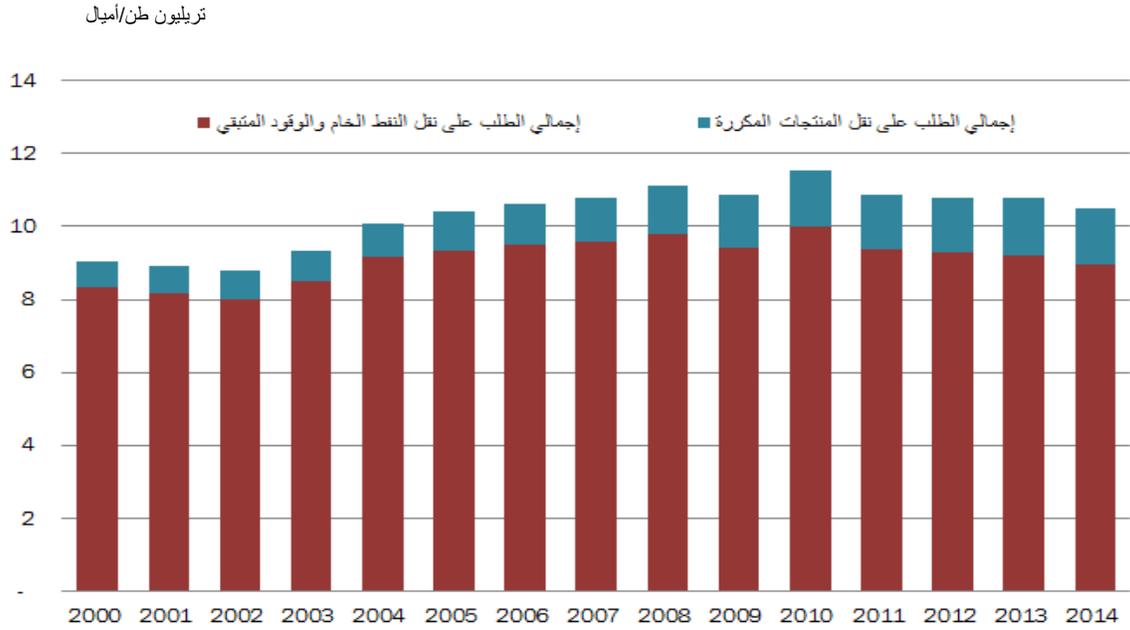
يكاد يشكل نقل النفط الخام كامل الطلب على ناقلات النفط العملاقة وسويس ماكس، أما الطلب على ناقلات أفراماكس وباناماكس والناقلات المتوسطة المدى فهو لنقل النفط الخام ونقل المنتجات البترولية غير التنظيفة مثل زيت الوقود والمنتجات البترولية التنظيفة مثل البنزين والديزل ووقود الطائرات، ونقل المواد الكيميائية، ويشكل نقل النفط الخام حوالي ثلثي الطلب على ناقلات أفراماكس فيما يذهب الثلث المتبقي لنقل البضائع. أما الطلب على ناقلات باناماكس يأتي من النفط الخام والمنتجات البترولية غير التنظيفة، وإن الغالبية العظمى من الحمولات المنقولة على ناقلات المدى المتوسط هي المنتجات البترولية.

تستخدم عادةً سفن الناقلات البحرية من الحجم الأصغر في نقل المنتجات البترولية المكررة. وكما هو الحال لناقلات النفط الخام، فإن سفن الناقلات الأكبر حجماً قادرة على نقل كميات أكبر من الشحنات لمسافات أطول، بينما تستخدم الناقلات الأصغر حجماً لنقل حمولات أقل ولمسافات أقصر.

تنقسم أصناف ناقلات المنتجات البترولية المكررة ("ناقلات المنتجات") إلى ناقلات المدى البعيد ("LR") وناقلات المدى المتوسط ("MR"). وتنقسم ناقلات المدى البعيد أيضاً إلى ناقلات المدى البعيد ١ ("LR1") وهي بحجم ناقلات باناماكس تقريباً، وناقلات المدى البعيد ٢ ("LR2") وهي بحجم ناقلات أفراماكس تقريباً. وبدورها تنقسم ناقلات المدى المتوسط أيضاً إلى ناقلات المدى المتوسط ١ ("MR1") للسفن بحجم من ٢٧,٥٠٠ إلى ٣٩,٩٩٩ طن من الحمولة الساكنة، وناقلات المدى المتوسط ٢ ("MR2") للناقلات بحجم من ٤٠,٠٠٠ إلى ٥٤,٩٩٩ طن من الحمولة الساكنة. يوضح الشكل ٢,٣ أدناه عدد الرحلات الفردية وفقاً لقطاع الناقلات البحرية، وهذا استناداً إلى البيانات المملوكة لماكولنج. وفيما يتعلق بعدد الرحلات الفردية في عام ٢٠١٤م، تعد ناقلات أفراماكس الناقلات الرئيسية بالنسبة للمنتجات البترولية غير التنظيفة، بينما تسيطر ناقلات المدى المتوسط ٢ ("MR2") على سوق نقل المنتجات البترولية التنظيفة.

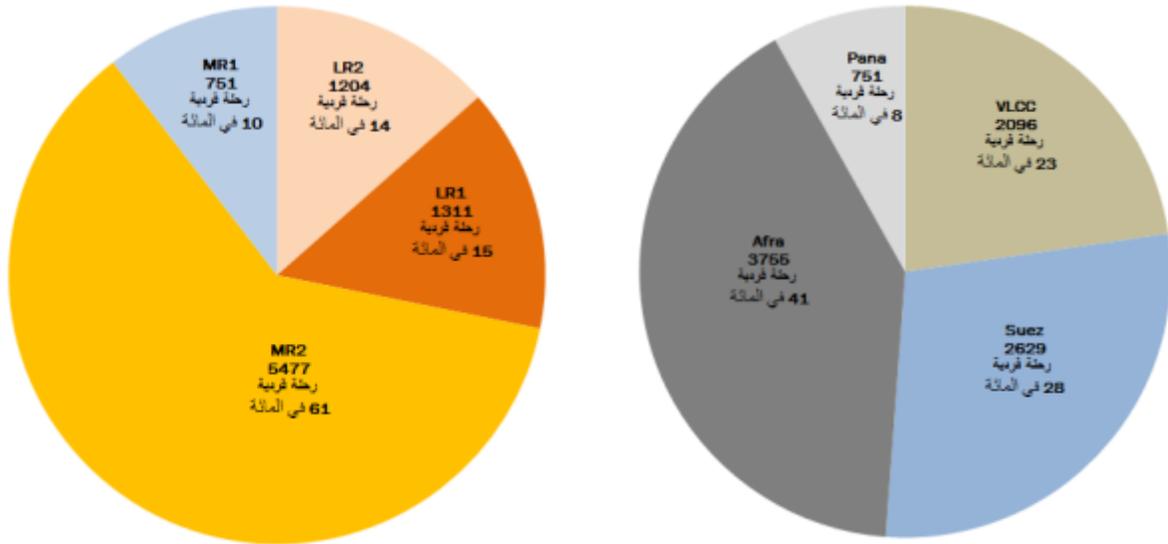
يوضح الشكل التالي إجمالي الطلب على نقل للمنتجات البترولية التنظيفة والمنتجات البترولية غير التنظيفة بالطن/ميل بين عامي ٢٠٠٠م و٢٠١٤م. يوضح الشكل ٣-٦ أدناه الطلب في السوق الفورية على الفئات المختلفة من ناقلات المنتجات البترولية التنظيفة والمنتجات البترولية غير التنظيفة خلال عام ٢٠١٤م.

الشكل ٦-٣: إجمالي الطلب بالطن/ميل بالتريليون طن/ميل من ٢٠٠٠-٢٠١٤ م



المصدر: ماکولنج

الشكل ٦-٤: عدد الرحلات الفردية وفقاً لقطاع الناقل-٢٠١٤ م



نقل المنتجات البترولية النظيفة

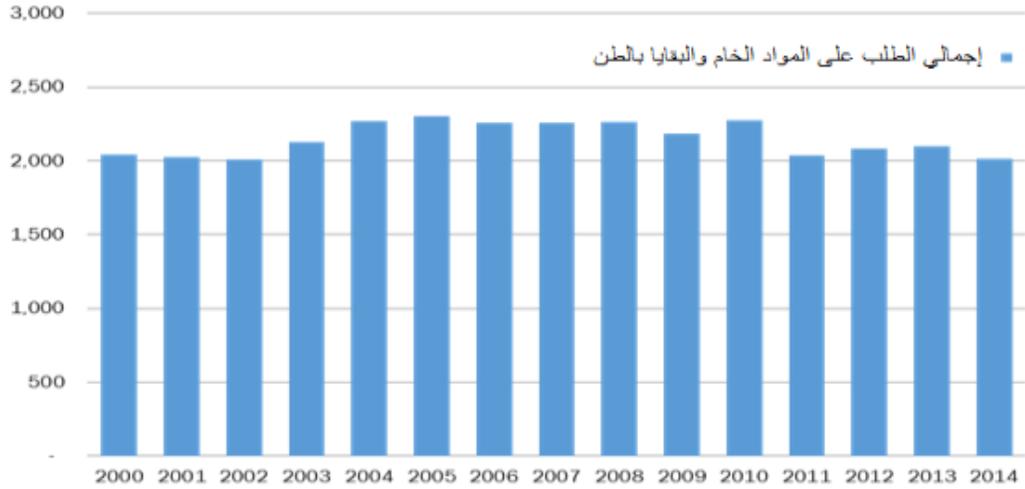
نقل المنتجات البترولية غير النظيفة

المصدر: ماکولنج

٤-٦ الطلب على الناقلات البحرية
١-٤-٦ الطلب على ناقلات المنتجات البترولية غير النظيفة

الشكل ٥-٦: الطلب على الناقلات البحرية- نقل النفط الخام والوقود المتبقي ٢٠٠٠م-٢٠١٤م

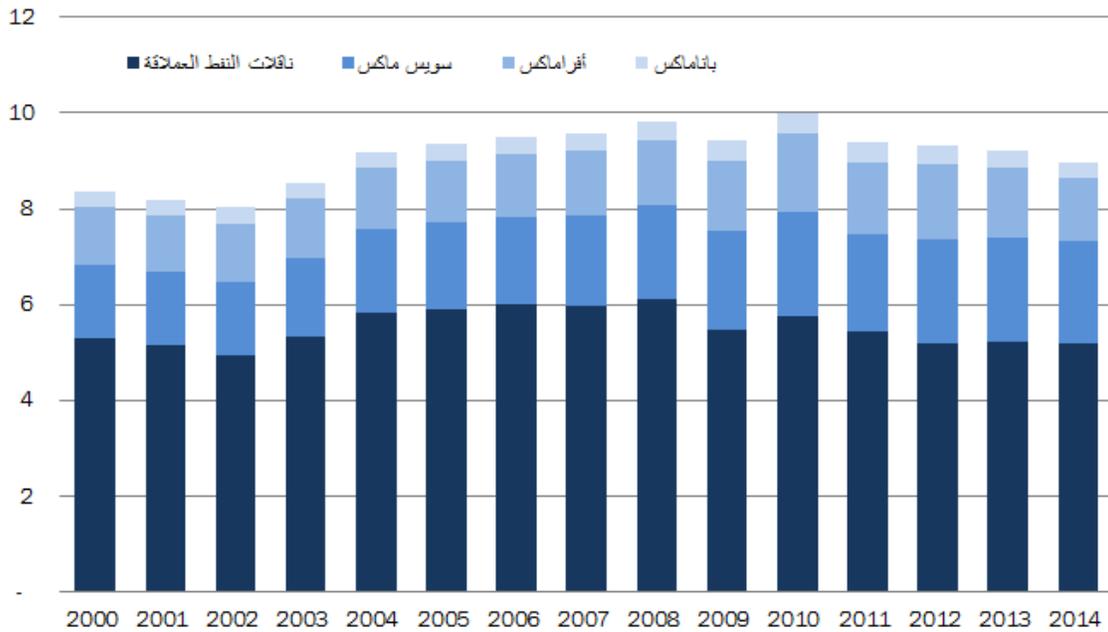
(مليون طن)



المصدر: ماکولنج

الشكل ٦-٦: الطلب على الناقلات البحرية- نقل النفط الخام والوقود المتبقي ٢٠٠٠م-٢٠١٤م

(تريليون طن/ميل - مع بيان فئة الناقلات)



المصدر: ماکولنج

تصنف المنتجات المكررة من النفط الخام التي يتجاوز لونها ٢,٥ على مقياس الاتحاد الوطني للنفط على أنها منتجات بترولية غير نظيفة ("DPP") وتشمل المنتجات البترولية غير النظيفة كلاً من زيت الوقود والبقايا الشمعية منخفضة الكبريت وخام الكربون الأسود. إن الطلب على إجمالي الناقلات البحرية في انخفاض منذ عام ٢٠١٠م نتيجة لزيادة إنتاج أمريكا الشمالية من النفط

الخام. وفي عام ٢٠١٤م انكمش إجمالي الطلب على الناقلات بنسبة ١,٧ في المائة عن مستويات عام ٢٠١٣م وبنسبة ٩ في المائة من نسبة الذروة في ٢٠١٠م، وبلغ إجمالي الطلب على المنتجات البترولية غير النظيفة (الأشرطة الحمراء) ٨,٩٥ تريليون طن/ميل بانخفاض يبلغ نسبة ٢,٩ في المائة من النسب الإجمالية لعام ٢٠١٣م، ولا يشمل ذلك الوقود الخام والمكرر على الناقلات المتوسطة المدى بسبب الطلب البسيط عليها مقارنة بالسوق بأكمله. ازداد الطلب على الناقلات البحرية للمنتجات البترولية النظيفة خلال الاعوام الخمسة الماضية ولكن يظل أثره على الإجمالي الكلي هامشياً بسبب أنه لا يمثل سوى نسبة ١٥ في المائة فقط من إجمالي الطلب على الناقلات البحرية. في عام ٢٠١٤م ارتفع الطلب على الناقلات البحرية للمنتجات البترولية النظيفة بنسبة ١,٢ في المائة مقارنة بعام ٢٠١٣م ووصل الطلب إلى ١,٥٧ تريليون طن/ميل.

الطلب على ناقلات النفط العملاقة يعد أسهل لتوقعه مقارنةً بتوقعات الطلب على كافة فئات الناقلات البحرية الأخرى، وذلك نظراً إلى أن ناقلات النفط العملاقة تُستخدم لنقل كميات ضخمة من النفط الخام من مناطق الإنتاج، والتي تعد محدودة نسبياً، إلى أسواق الطلب الأبرز في العالم. وتشكل أفضل عشرة أنشطة تجارية نسبة ٩٣ في المائة أو ٤,٨٤ تريليون طن/ميل من إجمالي الطلب على ناقلات النفط العملاقة. وانخفض عدد رحلات ناقلات النفط العملاقة على الخط التجاري الذي يربط بين الخليج العربي والولايات المتحدة الأمريكية بنسبة ٧ في المائة مقارنة بنفس الفترة من عام ٢٠١٣م، ومع ذلك يظل هذا الخط هو ثاني أكبر خط تجاري في قطاع ناقلات النفط العملاقة. وقد انخفضت بانتظام صادرات الخليج العربي إلى الولايات المتحدة الأمريكية منذ عام ٢٠٠٣م حيث سجلت انخفاضاً من ٢,٣ مليون برميل/يومياً في عام ٢٠٠٣م إلى ٨٢٦,٦٠٠ برميل/يومياً في أكتوبر عام ٢٠١٤م. ومن الخطوط التجارية التي تأثرت سلباً من ارتفاع الإنتاج في أمريكا الشمالية الخط التجاري بين الخليج العربي والولايات المتحدة الأمريكية، ولكن لم تتأثر صادرات النفط الخام الثقيل إلى الولايات المتحدة الأمريكية إلا قليلاً بسبب تنوع المنتجات الخام المنتجة في الخليج العربي، وسوف يضغط ازدياد الإنتاج الكندي من النفط الخام خلال السنوات القادمة على خط تجارة النفط الخام الثقيل بين الخليج العربي والولايات المتحدة الأمريكية ولكن سوف يتأثر معدل توسع الإنتاج بأسعار النفط الخام العالمية. أما الخط التجاري بين الخليج العربي والشرق الأقصى فيستمر بمثابة الخط التجاري البحري الرئيسي في قطاع ناقلات النفط العملاقة، كما أن التوسع الاقتصادي سريع الخطى في الدول الآسيوية غير الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية قد تسبب في زيادة حجم الطبقات الاجتماعية المتوسطة في هذه البلدان. كما أنه من المتوقع أن تشهد الدول الآسيوية غير الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية ودول الشرق الأوسط نمواً استثنائياً في قطاع النقل الشخصي خلال الأعوام الخمسة القادمة.

وكان للصادرات الكندية إلى الولايات المتحدة الأمريكية أثراً كبيراً على سلسلة التوريد العالمية ونتوقع تصاعد هذه الظاهرة حتى عام ٢٠١٩م حيث إن كندا مُصدّر صاف للنفط الخام مع زيادة إنتاجيتها من الرمال النفطية، وسوف تزداد كذلك الصادرات الكندية إلى الولايات المتحدة الأمريكية. بسبب القيود المفروضة على النقل متعدد الوسائط، لا يصل النفط الخام الكندي حالياً إلى الموانئ الساحلية من أجل تحميل ناقلات البحرية إلى أسواق التصدير الأبعد بأي كميات كبيرة، والولايات المتحدة الأمريكية هي المستفيد الأول من نمو خط التصدير التجاري لكندا حيث تشكل ما يقارب ٩٧ في المائة من مبيعاتها من النفط الخام.

منذ عام ٢٠٠٥م، ارتفعت صادرات النفط الخام الكندي الثقيل إلى الولايات المتحدة الأمريكية بمعدل ١,٥ مليون برميل/يومياً، وفي الوقت ذاته ارتفع إنتاج الولايات المتحدة الأمريكية من النفط الخام الخفيف بمعدل ٤ مليون برميل/يومياً، وكان للتسويق التجاري لصناعات الرمال والصحور النفطية تأثيرات واسعة النطاق على تدفقات التجارة العالمية نظراً للتنوع الواسع من درجات النفط الخام المتاحة من أسواق أمريكا الشمالية غير التقليدية.

انخفض المعروض من النفط الخام من غرب إفريقيا إلى الشرق الأقصى بنسبة ١ في المائة في عام ٢٠١٤م، ومع ذلك لا يزال يمثل ثالث أكبر خط تجاري في قطاع ناقلات النفط العملاقة. كما انخفض الطلب على ناقلات النفط العملاقة من غرب إفريقيا بنسبة ٢,٧٥ في المائة تقريباً في عام ٢٠١٤م عن مستويات ٢٠١٣م. تحول المنتجون في غرب إفريقيا إلى القارة شبه الهندية لتسويق معروضاتهم المعزولة، وارتفعت صادرات غرب إفريقيا إلى الهند باستخدام ناقلات النفط العملاقة بنسبة ٩ في المائة بين عامي ٢٠١٣م و٢٠١٤م.

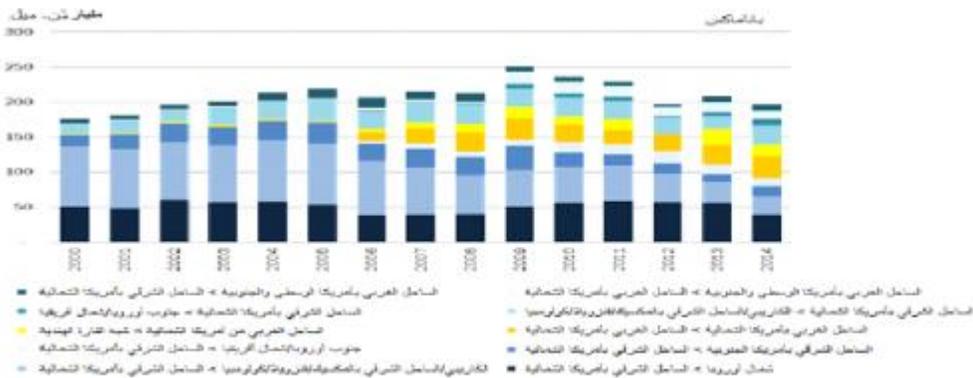
وأخيراً كانت أكثر الخطوط التجارية على ناقلات النفط العملاقة توسعاً في عام ٢٠١٤م الخط التجاري من دول الكاريبي إلى الشرق الأقصى والخط التجاري من الساحل الشرقي لأمريكا الجنوبية إلى الشرق الأقصى حيث نمت بنسبة ٣٩ في المائة ونسبة ١٣٩ في المائة على التوالي. شهدت هذه الخطوط التجارية أكبر فائدة من زيادة الطلب من الدول غير الأعضاء في منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية في آسيا. وانخفض الخط التجاري بالكامل من الساحل الشرقي لأمريكا الجنوبية إلى الساحل الشرقي لأمريكا الشمالية إلى حد صفر طن/ميل في عام ٢٠١٤م، حيث تم استبداله بالخط التجاري للشرق الأقصى بشكل كامل تقريباً.

الخط التجاري من غرب إفريقيا إلى شمال أوروبا هو الأعلى استخداماً لناقلات سويس ماكس في عام ٢٠١٤م مسجلة ٢١٧ مليار طن/ميل، بزيادة تبلغ نسبة ١٢ في المائة عن مستويات عام ٢٠١٣م التي تأثرت إيجابياً بالانخفاض في التدفقات التجارية إلى الولايات المتحدة الأمريكية. استحوذ الخط التجاري من دول الكاريبي إلى الشرق الأقصى على الطلب نتيجة لانخفاض واردات الولايات المتحدة الأمريكية بالتوازي مع تجارة ناقلات النفط العملاقة، وتتوقع ماكولنج استمرار هذا التوجه حتى عام ٢٠١٩م.

وقد شهد الطلب الإجمالي على ناقلات أفراماكس نمواً مطرداً خلال الفترة من عام ٢٠٠٠م إلى ٢٠١٠م ولكنه اتجه إلى الانخفاض خلال السنوات الخمس الماضية، ويُعزى انخفاض حصة ناقلات أفراماكس في السوق جزئياً إلى تحول الحمولة إلى قطاع ناقلات سويس ماكس وذلك إلى حد كبير بسبب تعدد استعمالات الناقلات في التوريد إلى مجموعة متنوعة من الأسواق، ومن العوامل الإضافية لذلك انخفاض حركة التجارة على الطريق التجاري البحري التاريخي من دول الكاريبي إلى خليج الولايات المتحدة الأمريكية والطريق التجاري فيما بين أوروبا. وفي عام ٢٠١٤م رصدت ماكولنج انخفاضاً بنسبة ١٠ في المائة في إجمالي الطلب العالمي على ناقلات أفراماكس من ١,٤٦ تريليون طن/ميل في عام ٢٠١٣م إلى ١,٣٢ تريليون طن/ميل في ٢٠١٤م. كان قطاع ناقلات باناماكس في عام ٢٠١٤م يمثل نسبة تبلغ حوالي ٣,٦ في المائة، أو ٣٢٣ مليار طن/ميل من إجمالي الطلب على ناقلات المنتجات البترولية غير النظيفة أي تراجع بنسبة ١١,٧ في المائة بين عامي ٢٠١٣م و٢٠١٤م. وشهد قطاع ناقلات باناماكس تراجعاً في الطلب مع القضاء على التجارة التقليدية مثل تلك التي تخص الطريق التجاري بين منطقة البحر الكاريبي إلى الساحل الأطلسي للولايات المتحدة في ظل التغيرات المتنامية في التجارة. وتسبب في هذا الانخفاض برنامج الصادرات الكندية المتنامي إلى الساحل الغربي للولايات المتحدة الأمريكية وإلى الخارج ولكنه لم يعكسه (الشكل ٦-٧ الأشرطة الذهبية والصفراء).

الشكل ٦-٧: أعلى عشرة خطوط تجارية لناقلات باناماكس - ٢٠٠٠-٢٠١٤م

مليار طن - ميل



المصدر: ماكولنج

تؤثر التغييرات في مصادر عرض النفط الخام والمنتجات المكررة ومراكز الطلب التي تخدمها على سوق الناقلات البحرية من خلال تعديل شبكة الخطوط التجارية لمختلف فئات الناقلات البحرية، وإن بعض الخطوط التجارية للناقلات تنخفض من حيث حجم الحمولة بينما تزداد في خطوط أخرى، وتظهر خطوط تجارية جديدة بينما تختفي خطوط أخرى، وقد يتمثل صافي التأثير في زيادة الطلب على نوع واحد من الناقلات البحرية أو انخفاضه مع ارتفاعه في نوع آخر أو انخفاضه.

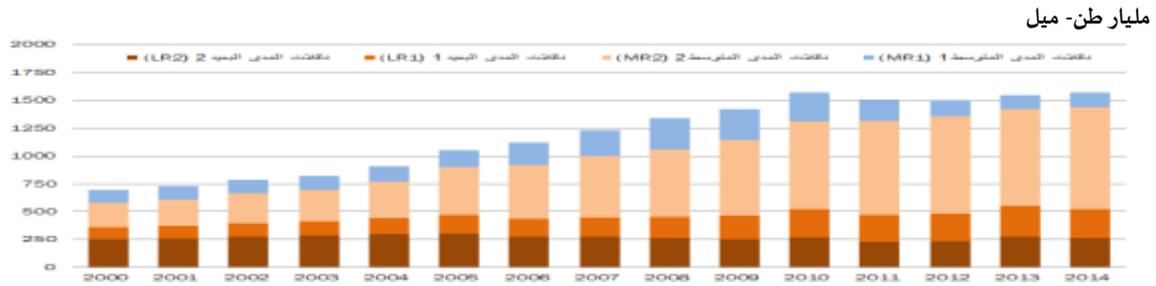
٦-٤-٢ الطلب على ناقلات المنتجات النظيفة

المنتجات البترولية النظيفة ("CPP") هي المنتجات المكررة من النفط الخام بلون يساوي -أو أقل من- ٢,٥ على مقياس الاتحاد الوطني للنفط. وتشمل هذه المنتجات كلاً من البتزين والديزل ووقود الطائرات وغيرها.

الخطوط التجارية للمنتجات البترولية النظيفة أقل ثباتاً من الخطوط التجارية للنفط الخام حيث يمكن أن تتأثر أساسيات الطلب بسبب مجموعة من العوامل وهذا بسبب أن المستهلك الحقيقي الوحيد للنفط هو المصفاة. ومن ناحية أخرى، تُستخدم المنتجات النظيفة في أغراض النقل والتدفئة والصناعة ووقود احتياطي. وقد تتأثر تجارة ناقلات المنتجات النظيفة بعوامل منها على سبيل المثال التقلبات الإقليمية في العرض والطلب أو الطقس أو الدعم الذي تقدمه الدولة أو التشريعات أو حصاد المحاصيل.

في عام ٢٠١٤م، ارتفع إجمالي الطلب على المنتجات البترولية النظيفة بنسبة ١,٢ في المائة مقارنة بمستويات عام ٢٠١٣م. وقد تأثر هذا الارتفاع في الطلب من العوامل المذكورة أعلاه ومن إنشاء خطوط تجارية بحرية أطول للمنتجات النظيفة في فئة المدى البعيد، وجاء دعم هذا الأخير من وصول النفط الخام إلى شركات التكرير في الولايات المتحدة بتكلفة أقل مما أدى إلى أحجام صادرات قوية.

الشكل ٦-٨: الطلب على الناقلات البحرية- نقل المنتجات البترولية النظيفة عام ٢٠٠٠-٢٠١٤م



المصدر: ماكولنج

ازداد إجمالي تجارة المنتجات البترولية النظيفة بين الشرق الأوسط والشرق الأقصى في عام ٢٠١٤م بنسبة ٤ في المائة مقارنة بمستويات عام ٢٠١٣م بعد انكماشه بنسبة ٥ في المائة وفي الفترة من عام ٢٠١٢م إلى عام ٢٠١٣م. وفي عام ٢٠١٤م أنتج الشرق الأوسط ما يقارب ٨,٨ مليون برميل/يومياً من المنتجات المكررة، أو نسبة ١٠ في المائة من الطلب العالمي. ومن المخطط زيادة سعة المصفاة إلى ٨٠٠,٠٠٠ برميل/يومياً خلال توقعات هذه الفترة (٢٠١٥م-٢٠١٩م): منهم ٤٠٠,٠٠٠ برميل/يومياً في المملكة العربية السعودية و ٤٠٠,٠٠٠ برميل/يومياً في أبوظبي. وبتنفيذ هذه الخطط فمن المحتمل أن تحولاً كبيراً في معروضات الشرق الأوسط من المنتجات البترولية النظيفة يؤثر على التدفقات التجارية لناقلات المنتجات النظيفة.

يعاني قطاع التكرير الأوروبي منذ خمسة أعوام، إذ أغلقت ١٣ مصفاة تكرير أوروبية منذ عام ٢٠٠٨م، وعلى الرغم من خفض السعة مازالت أوروبا تعاني من فائض في العرض يبلغ ٢ مليون برميل/يومياً. وقد ألقى الفائض في المعروض بثقله على هوامش التكرير مما تسبب في مزيد من التدهور في توقعات هذا القطاع، ومع انخفاض الإنتاج في بحر الشمال، لم تصمد أوروبا كمنافس أمام المنتجين بتكلفة أقل. وعلى عكس أوروبا، شهد قطاع التكرير في الولايات المتحدة الأمريكية ازدهاراً يرجع إلى وفرة المواد الخام المحلية الرخيصة.

تشير الأرقام الثابتة المستمدة من البيانات التجارية التي تملكها ماكولنج إلى مواصلة استمرار النمو في التجارة في اتجاه حمولة أكبر خلال عام ٢٠١٤م. ارتفعت حصة ناقلات المدى البعيد ("LR") وذلك لأعلى ١٥ خط تجاري بنسبة ٣ في المائة تقريباً بينما انكشمت ناقلات المدى المتوسط "MR" بنفس النسبة.

تمثل ناقلات المدى المتوسط ٢ ("MR2") دعامة أسطول ناقلات المنتجات النظيفة، وتمثل هذه الشريحة ٥٨ في المائة من إجمالي الطلب على المنتجات المكررة في عام ٢٠١٤م، ومثلت كل من ناقلات المدى البعيد ١ ("LR1") وناقلات المدى البعيد ٢ ("LR2") حوالي ١٧ في المائة من الطلب على النقل، وكما في حالة ناقلات باناماكس في قطاع ناقلات المنتجات غير النظيفة، تمثل فئة ناقلات المدى المتوسط ١ ("MR1")، (بحجم ٢٧,٥٠٠ إلى ٤٠,٠٠٠ طن من الحمولة الساكنة) شريحة صغيرة، وتستعمل بشكل أساسي في الأسواق الإقليمية المتخصصة.

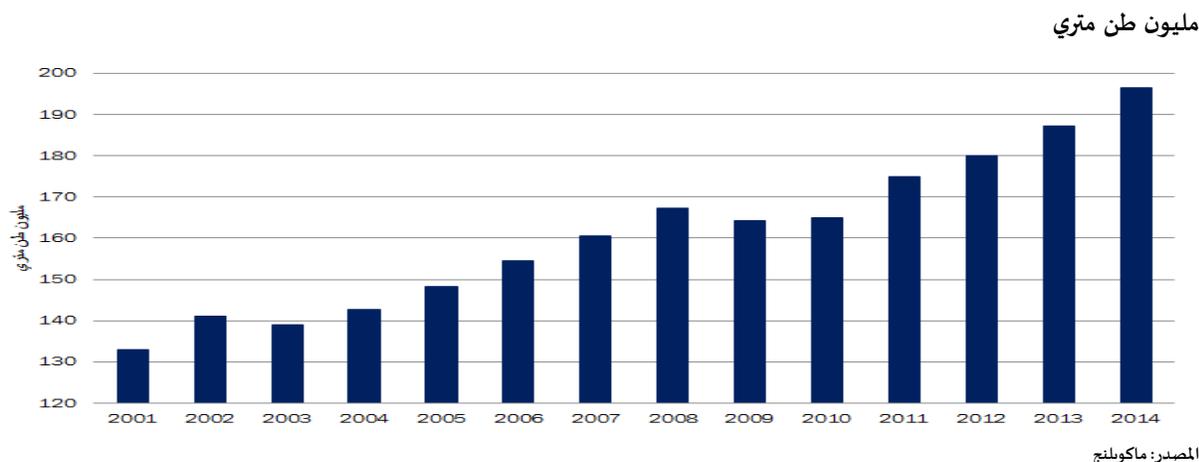
خلال عام ٢٠١٤م، سجلت البيانات المملوكة لماكولنج أرقاماً عالمية حول ترتيبات ناقلات المنتجات البترولية النظيفة تقل عن ٩,٠٠٠ ممثلة بزيادة سنوية بنسبة ١٣ في المائة، وارتفعت أرقام ناقلات المدى المتوسط ٢ ("MR2") بنسبة ١٣ في المائة بينما ارتفعت أرقام ناقلات المدى البعيد ١ ("LR1") وناقلات المدى البعيد ٢ ("LR2") بنسبة ١١ في المائة و ١٣ في المائة على التوالي من عام ٢٠١٣م إلى عام ٢٠١٤م.

٣-٤-٦ الطلب على ناقلات الكيماويات

يشمل إجمالي الطلب على ناقلات الكيماويات التجارة البحرية العالمية في السلع الكيماوية والزيوت النباتية التي تتبع بشكل وثيق الناتج المحلي الإجمالي العالمي، وتبقى آسيا أكبر محرك للشحنات الكيماوية بنسبة ٧٠ في المائة من حصة السوق من حيث العدد، وكان أعلى نمو في الطلب على الكيماويات منذ عام ٢٠٠٠م وحتى عام ٢٠٠٢م بنسبة ٦,٠ في المائة أي ١٤٠ مليون متر؛ ثم تلاه انخفاضاً بنسبة ١,٩ في المائة خلال الأزمة المالية في عام ٢٠٠٩م. واعتباراً من عام ٢٠١٤م، وصلت التجارة البحرية للكيماويات إلى ما يقارب ٢٠٠ مليون متر أو ٣ في المائة من معدل النمو السنوي المركب منذ عام ٢٠٠١م.

تشغل التجارة البحرية للكيماويات ما يقارب نسبة ٢٠ في المائة من إجمالي الإنتاج العالمي. ومع وجود توقعات واضحة بالنمو تشهدا اقتصادات الدول النامية على المدى البعيد، مدعومة بنمو سريع للطبقة المتوسطة في هذه البلدان، فإن هذا من شأنه زيادة الطلب على الكيماويات العامة. مع ذلك تحافظ الصين حالياً -وحتى تاريخه- على انخفاض في استهلاك الفرد بنسبة ٢٠-٢٥ في المائة مقارنةً بالولايات المتحدة ودول منطقة اليورو؛ ومن المتوقع أن تبقى على حالها حتى عام ٢٠١٨م حتى تكثف الإصلاحات الهامة في مجال إعادة الهيكلة وإجراء تصحيح ملحوظ في قيمة الممتلكات، ومن المتوقع أن يكون نمو معدل الناتج المحلي الإجمالي "العادي الجديد" بنسبة ٦ في المائة مما ينعكس في تخفيضات غير مفيدة في قطاع الكيماويات المحلي في الصين وفي المقابل تحفظ في تجارة الكيماويات العالمية خلال السنوات القليلة القادمة.

الشكل ٦-٩: الطلب على الناقلات: نقل الكيماويات والزيت النباتي عالمياً عام ٢٠٠١ - ٢٠١٤ م



ومع هبوط أسعار النفط بما يقارب نسبة ٥٠ في المائة منذ منتصف عام ٢٠١٤م، فإن المشروعات يعاد تقييمها ومن المحتمل تأجيلها أو إلغائها، فعلى سبيل المثال سوف تتعرض مشروعات كيماويات الفحم في الصين، التي تتطلب نفقات رأسمالية عالية وخبرة تشغيلية وحد أدنى من معدل التشغيل يبلغ نسبة ٨٠ في المائة، للتهديد حيث تولت مشروعات مشتركة جديدة تخطيط معظم الوحدات، وتشير توقعات ماکولینج الداخلية إلى جدوى تلك المشروعات يقوضها انخفاض سعر النفط إلى أقل من ٨٠ دولار أمريكي للبرميل، وكان آخر إلغاء للمشروعات في الشرق الأوسط قد وقع بين شركة قطر للبترول وشركة شل الأمريكية حيث ألغي مشروع مجمع الكرانة للكيماويات الذي يمثل ما قيمته ٦,٥ مليار دولار أمريكي، وكما تأجل أيضاً مشروع مرفق عطريات ينبوع ياسرف منذ أواخر عام ٢٠١٤م حيث تم إعادة تحديد موعد بدء المشروع إلى النصف الأول من عام ٢٠١٥م، وتتوقع ماکولینج أن تقود مثل هذه الأحداث قرارات مماثلة في السوق في المستقبل.

وفي هذه الأثناء نتوقع أن نشهد تكثيف لخطط حماية التجارة. فقد خفضت روسيا ابتداءً من ١ فبراير عام ٢٠١٥م من رسوم الصادرات على البنزين والتولوين والزيلين (BTX) بمقدار الثلث بما يوازي هبوطاً يقارب نسبة ٨٠ في المائة منذ سبتمبر عام ٢٠١٤م، في حين قامت الهند بفرض مجموعة كاملة من رسوم مكافحة الإغراق تتضمن حمض التريفثاليك النقي (PTA) من الصين والاتحاد الأوروبي وكوريا الجنوبية وتايوان، وكذلك الأسيون من تايوان والمملكة العربية السعودية. وفي حين يتوقع المتعاملين في الأسواق أسعار تنازلية متقلبة في الشهور القليلة القادمة فمن المتوقع استمرار تدفق تجارة الكيماويات واستئناف الأنشطة عند استقرار الأسعار التي تعكس أساسيات مستدامة - ومن المتوقع حدوث ذلك قرب النصف الثاني من عام ٢٠١٥م.

أظهرت أيضاً أحدث التوقعات حول ذروة إنتاج النفط والغاز الصخري تأخراً محتملاً يمتد إلى ما بعد ٢٠١٩م، ويمكن أن يؤدي ذلك إلى إعادة تقييم المشروعات الكيماوية الجديدة في الولايات المتحدة الأمريكية مما قد يسفر عنه انخفاض العجز الصافي للعطريات وكذلك الميل إلى العودة إلى مادة النفط كمادة وسيطة للمرافق الموجودة وسط ترشيد أبطأ لهذه المرافق في منطقة اليورو - حيث تفضل كافتها إنتاج المنتجات الكيماوية التحولية واسعة النطاق التي تنتهي إلى سلسلة الكربوم الطويلة على الصعيد العالمي. وقد تشهد زيادة التحديات التي تتضمن إعادة الصادرات الطويلة للعطريات من آسيا إلى الولايات المتحدة الأمريكية، ومن الشرق الأوسط/ الهند إلى منطقة اليورو؛ حيث تقترن هذه التحديات بتعافي ضعيف متوقع من الاقتصادات الناشئة في آسيا وعلى الأخص في الصين التي تولى تركيزاً أقل إلى نمو الناتج المحلي الإجمالي وسط تكثيف جهودها لإجراء الإصلاحات المحلية. كما أن استمرار انخفاض أسعار النفط قد يؤدي إلى انخفاض الطلب على الوقود الحيوي، والذي يمكن بدوره أن يقلل من استيراد النخيل على المدى المتوسط كمادة وسيطة لإنتاج وقود الديزل الحيوي في منطقة اليورو. في ضوء احتمالية اختفاء هذه التحولات التجارية خلال عام ٢٠٢٠م، تتوقع ماکولینج تراجع احتياجات الطلب على ناقلات الكيماويات الكبيرة بنسبة ١-٢ في المائة سنوياً، حيث تجاوزتها توقعات بنمو قوي في الحمولة يتسم بتسليم ١٥٧ ناقلة كيماويات في عام ٢٠١٧م وهو ما يمثل نسبة ٢٩,١ في المائة من إجمالي نمو الأسطول أو نسبة ٨,٩ في المائة سنوياً. ومن المتوقع أن يظل اتجاه شحن ناقلات النفط هادئاً خلال السنوات القليلة القادمة.

٥-٦ توفر المعروض من الناقلات البحرية

تتحدد كمية المعروض من الحمولة المتاحة لنقل الطلب الحالي بثلاثة عوامل تتمثل في: (١) إضافة ناقلات جديدة المستلمة من حوض بناء السفن، و(٢) تنسيق الناقلات أو تحويلها لخدمة أغراض أخرى كالتخزين، و (٣) انخفاض العرض بسبب عوامل تحد من التوفر الفعلي للناقلات أو القدرة على توظيفها. ويمكن أن يتأثر عرض ناقلات النفط في المدى القصير بعدة عوامل، من بينها استخدام الناقلات كمخازن عائمة للنفط الخام أو المنتجات البترولية المكررة، أو الأزدحام في موانئ التحميل والتفريغ مما قد يؤدي إلى تأخر في توفر الناقلات، بالإضافة إلى تغير مواقع أو خطوط سير السفن بسبب عوامل غير متوقعة مثل ظروف الطقس الصعبة.

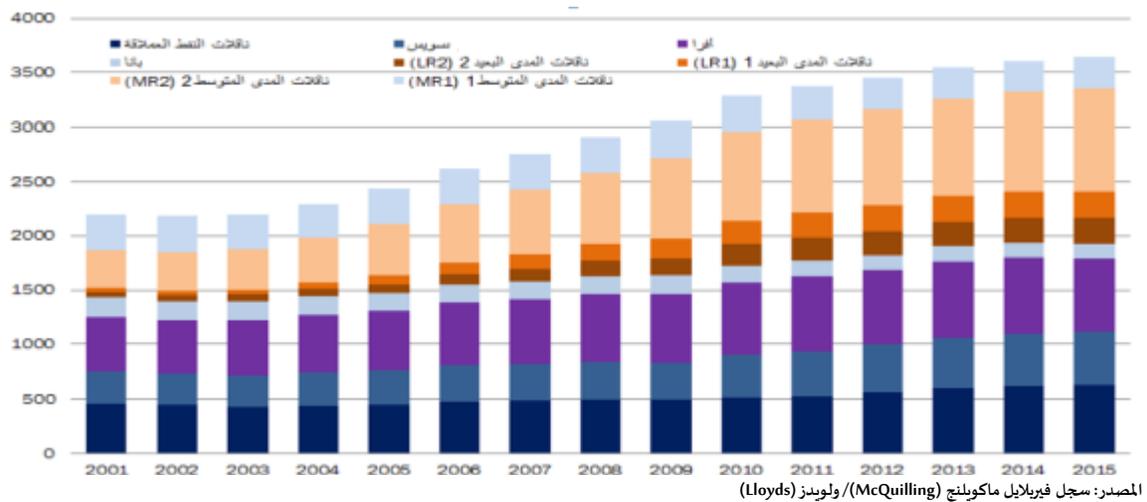
يؤثر توفر العرض من الناقلات على أسعار النقل بشكل كبير كما يؤثر الطلب على نقل النفط الخام والمنتجات البترولية النظيفة، وفي السنوات الأخيرة مثل ارتفاع المعروض من الناقلات ضغطاً على أساسيات السوق.

وقد نتج عن تحقق التوقعات الإيجابية في السوق في منتصف ونهاية العقد الماضي، بالاقتران مع الأرباح القوية اندفاع المالكين إلى اغتنام المنافذ المتاحة في أحواض بناء السفن، وانطلقت هذه الناقلات من أحواض بناء السفن في بداية الأزمة الاقتصادية العالمية مما أدى إلى تفاقم الأثر على أرباح الناقلات، وربما قد يساعد بيئة أسعار النفط الخام المنخفض بسبب تراكم المعروض من النفط الذي تنتجه أمريكا الشمالية على تحفيز النمو الاقتصادي العالمي وعلى الأخص النمو في الدول المستوردة للنفط، ومن المتوقع أن تقوم الصين بزيادة مخزونها الاحتياطي الاستراتيجي من البترول بينما الأسعار متدنية، وفي الوقت نفسه من المتوقع أن تستفيد الهند من سياسات الإصلاح لرئيس الوزراء مودي بتحقيق نمو بنسبة ٦,٣ في المائة عام ٢٠١٥ م.

مع بداية عام ٢٠١٥ م، بلغ حجم أسطول الناقلات التجاري سعة ٢٧,٥٠٠ طن من الحمولة الساكنة وما فوقها، باستثناء ناقلات بمواصفات ١ و ٢ لمنظمة البحرية الدولية^٨، ٣,٦٤٥ ناقلة، وهذا يمثل نمواً قدره ١ في المائة تقريباً في الأسطول على أساس سنوي، وخلال فترة التوقعات من عام ٢٠١٩-٢٠١٥ م، سوف يبقى معدل النمو السنوي عند نسبة ٢,٢ في المائة مع إجمالي عدد الناقلات في الأسطول الذي يبلغ ٤,٠٦٨ (أي ما يزيد عن ٢٧,٥٠٠ طن من الحمولة الساكنة) في عام ٢٠١٩ م.

يوضح الشكل المعروض من الناقلات عالمياً خلال الفترة من ٢٠٠١ م إلى ٢٠١٥ م.

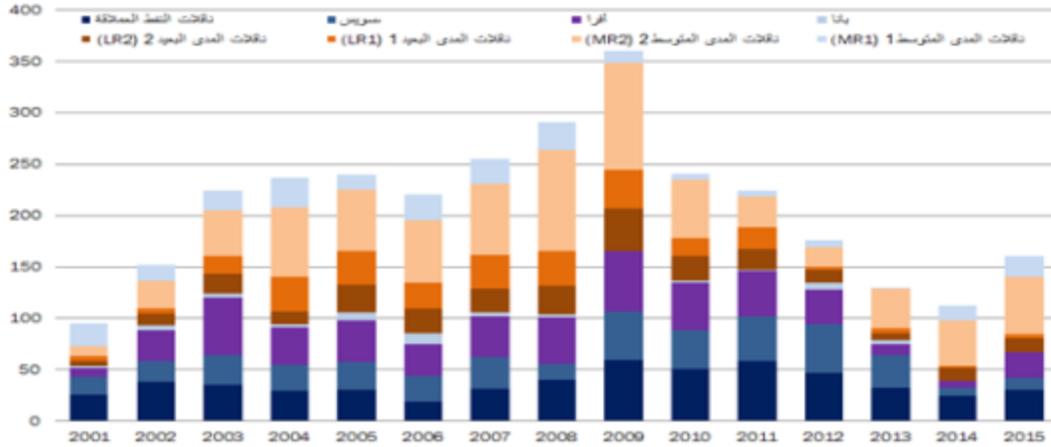
الشكل ٦-١: المعروض من الناقلات عالمياً - عدد الناقلات حسب نوعها خلال الفترة من ٢٠٠١ م إلى ٢٠١٥ م



^٨ المنظمة البحرية العالمية لديها تصنيف فني عالمي لكل الناقلات البحرية تحت مواصفات معينة يشار إليها بأرقام كـ "ناقلات بمواصفات ١" و "ناقلات بمواصفات ٢" وهكذا.

تم استبعاد ناقلات المنظمة البحرية الدولية ١ و ٢ من مخازن ناقلات المدى البعيد ١ (LR1) و ناقلات المدى البعيد ٢ (LR2) و ناقلات المدى المتوسط ١ (MR1) و ناقلات المدى المتوسط ٢ (MR2) كان عدد ناقلات النفط الخام العملاقة في بداية ٢٠١٥ م ٦٣١ ناقلة في الأسطول التجاري، وفي حين سجلت ماکولنج عدد ٤٨١ من ناقلات سويس ماکس. بدأ أسطول أفراماکس عام ٢٠١٥ م بعدد ٦٧٩ ناقلة منخفضاً بعدد ١٨ سفينة عن عام ٢٠١٤ م، ويتعرض هذا القطاع إلى الضغط بسبب تقلص الواردات من المصادر القريبة إلى الولايات المتحدة نتيجة لعمليات التسليم من خلال خطوط الأنابيب والسكك الحديدية، ومع ذلك قد ينخفض الضغط مع التوسعات المرتقبة لقناة بنما في عام ٢٠١٦ م. حيث بلغت ناقلات باناماکس التي تحمل النفط الخام ١٣٥ ناقلة مع بداية العام بانخفاض قدره أربع سنوات على أساس سنوي.

الشكل ٦-١١: المعروض من الناقلات عالمياً - عدد الناقلات المضافة حسب نوعها خلال الفترة من ٢٠٠١ م إلى ٢٠١٥ م



بيانات عام ٢٠١٥ تمثل حالات التسليم المتوقع
المصدر: سجل فيريلايل ماکولنج/ ولويندز (Lloyds)

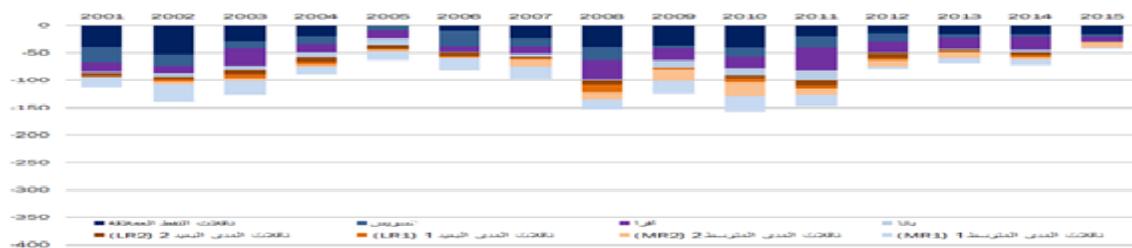
الجدول ٦-٤: طلبات بناء السفن ذات الصلة بالمخزون التجاري- عام ٢٠١٥ م

ناقلات المدى المتوسط ١ (MR1)	ناقلات المدى المتوسط ٢ (MR2)	ناقلات المدى البعيد ١ (LR1)	ناقلات المدى البعيد ٢ (LR2)	باناماکس	أفراماکس	سويس ماکس	VLCC	طلبات بناء السفن
٦٠	١٤٣	٢٥	٣٢	١٤	٦٠	٥٥	٩٠	الأسطول التجاري*
٢٨٦	٩٥٢	٢٣٨	٢٤٣	١٣٥	٦٧٩	٤٨١	٦٣١	نسبة مئوية
٢١,٠	١٥,٠	١٠,٥	١٣,٢	١٠,٤	٨,٨	١١,٤	١٤,٣	

المصدر: ماکولنج

* بداية تداول المخزون لعام ٢٠١٥ م

الشكل ٦-١٢: توفر الناقلات عالمياً - عدد السفن المستبعدة حسب النوع، ٢٠٠١-٢٠١٥ م

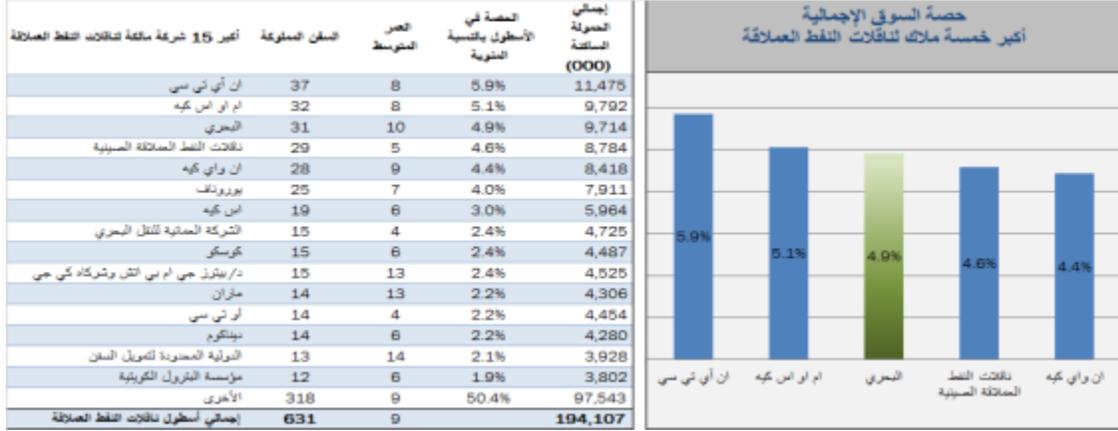


بيانات عام ٢٠١٥ تمثل عدد حالات الاستبعاد المتوقع
المصدر: سجل فيريلايل ماکولنج/ ولويندز (Lloyds)

٦-٦ أساطيل الناقلات

يوضح الشكل التالي ملكية ناقلات النفط العملاقة في الأسواق العالمية كما في يناير ٢٠١٥م:

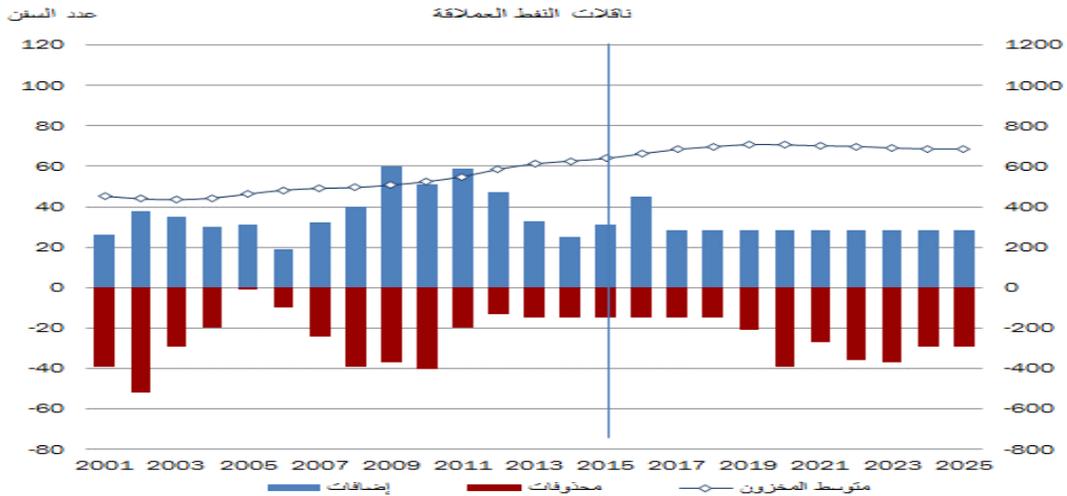
الشكل ٦-١٣: لمحة عامة عن ملكية ناقلات النفط العملاقة في يناير ٢٠١٥م*



*السفن التي تملكها شركة البحري لا تشمل "فريدة" المعروفة سابقاً "بنجمة الفارض"
المصدر: ماكويلنج

كما في شهر يناير من عام ٢٠١٥م، يوجد ما مجموعه ٦٣١ ناقلة نفط عملاقة في الخدمة، بحجم يبلغ ٢٠٠,٠٠٠ طن ساكن أو أكثر من الحمولة الساكنة، وتمثل شريحة أساطيل ناقلات النفط العملاقة ما نسبته ١٧ في المائة من إجمالي سوق الناقلات مما يمثل حجم ٢٧,٥٠٠ طن أو أكثر من الحمولة الساكنة، وبمعدل متوسط بسعة ٣٠٧,٦١٨ طن من الحمولة الساكنة للسفينة الواحدة، وأما فيما يتعلق بعمر الأسطول العالمي لناقلات النفط العملاقة الحالي فيعد حديث السن بمتوسط عمر يبلغ ٩ سنوات، ويبلغ عدد طلبات بناء السفن المؤكدة ابتداءً من عام ٢٠١٥م ٩٠ سفينة، أي ما يقارب ١٤ في المائة من أسطول ناقلات النفط العملاقة الحالي، ويوجد حالياً ١٤٠ مالكة لناقلات النفط العملاقة حيث يمتلك أكبر ١٥ مالك ما نسبته ٤٩ في المائة من الأسطول الحالي، ويوضح الشكل أدناه تطور الأسطول التجاري منذ عام ٢٠٠١م والسفن المتوقع إضافتها واستبعادها حتى عام ٢٠٢٥م:

الشكل ٦-١٤: أساطيل ناقلات النفط العملاقة: الناقلات المضافة والمستبعدة في الماضي والمتوقعة في المستقبل



المصدر: ماكويلنج (McQuilling)

من المتوقع أن يزداد متوسط صافي المخزون التجاري من ناقلات النفط العملاقة خلال السنوات القليلة المقبلة بما يتراوح بين نسبة ١,٥ و ٣,٥ في المائة سنوياً مع توقع أن يشهد عام ٢٠١٦ أكبر مكسب في الآونة الأخيرة، بينما يواصل إجمالي الطلب في نفس الفترة بالنمو ببطء إلى ما يصل إلى نسبة ١,٠ في المائة سنوياً.

يتطلب امتلاك وتشغيل أسطول من ناقلات النفط الكبيرة تنظيماً كبيراً للموارد والتأكد من توفرها على قدر مماثل لما يتطلبه امتلاك وتشغيل أسطول مماثل عدداً لناقلات أصغر حجماً، وعلى وجه العموم، فإن ناقلات النفط الكبيرة سوق تحقق عائدات متوقعة أكبر إلا أن ذلك سيتطلب بدوره نفقات رأسمالية وهيكلية تمويلية أكبر.

يتأثر طلب النقل بواسطة ناقلات النفط العملاقة بشكل كبير بالاقتصاد العالمي والنمو في الطلب على الطاقة خصوصاً النفط، ويظهر هذا التأثير من خلال العلاقة القوية بين أسعار النقل بناقلات النفط العملاقة مع العرض والطلب على الحمولة. وتمثل الخطوط التجارية البحرية الناشئة من الشرق الأوسط والمتجهة إما إلى الشرق الأقصى أو إلى مناطق في النصف الغربي من الكرة الأرضية الجزء الأكبر من الطلب على ناقلات النفط العملاقة، أما منطقة التحميل الأخرى ذات الأهمية فهي غرب إفريقيا التي تتوجه الحمولات منها إلى الشرق الأقصى والمناطق الواقعة غرب المحيط الأطلسي، وستستمر هذه المناطق والخطوط التجارية في تشغيل العدد الأكبر في المستقبل القريب، إلا أنه من الممكن أن يؤثر كل من مصادر العرض الناشئة (أمريكا الجنوبية والصين وروسيا) ومناطق استهلاك النفط الخام (الصين والولايات المتحدة) تأثير جوهري على الطلب على النقل في المستقبل من خلال تعديل شبكة الخطوط التجارية وما يرافق ذلك من تعديل على حركة أسطول الناقلات العالمي.

٧-٦ ناقلات المدى المتوسط (المنتجات / المدى المتوسط)

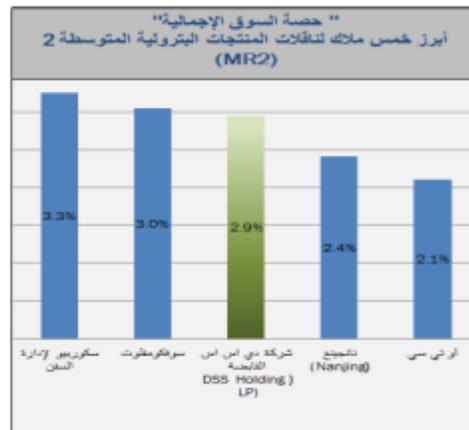
يتكون هذا القطاع من شريحتين منفصلتين: ناقلات المدى المتوسط ١ ("MR1") وناقلات المدى المتوسط ٢ ("MR2"). وتبلغ حمولة ناقلات المدى المتوسط ١ ("MR1") حمولة ساكنة قدرها ٢٧,٥٠٠-٣٩,٩٩٩ طن بينما تبلغ حمولة ناقلات المدى المتوسط ٢ ("MR2") حمولة ساكنة قدرها ٤٠,٠٠٠-٥٤,٩٩٩ طن وتتألف شريحة الناقلات متوسطة المدى ١ ("MR1") من حوالي ٢٨٦ ناقلة في الخدمة بعد طرح ناقلات الكيماويات والناقلات المخصصة للخدمات، ويبلغ متوسط عمر أسطول ناقلات المدى المتوسط ١ ("MR1") بأكمله (المنظمة البحرية الدولية ٣) حوالي ١٢ سنة. وتتألف شريحة ناقلات المدى المتوسط ٢ ("MR2") (المنظمة البحرية الدولية ٣) من حوالي ٩٥٢ ناقلة في الخدمة بعد طرح ناقلات الكيماويات والناقلات المخصصة للخدمات، وهذه الشريحة هي من أصغر الأساطيل بمتوسط عمر ١٠ أعوام.

ساعدت تجارة المنتجات النظيفة مدعومة بمستوى عال من الصادرات من الولايات المتحدة الأمريكية وارتفاع الطلب من دول أمريكا اللاتينية في تحسين وضع مالكي هذه الفئة من الناقلات حيث منحهم القدرة على استخدام ناقلاتهم بشكل فعال من خلال زيادة نسبة استغلال ناقلاتهم مما أدى إلى ارتفاع ربحية العمليات.

الشكل ٦-١٥: لمحة عامة على ملاك ناقلات المدى المتوسط ٢ (MR2) بحمولة ٤٠-٤٩,٠٠٠ طن من الحمولة الساكنة.

ليست بمواصفات المنظمة البحرية الدولية ٢/١ كما في يناير ٢٠١٥ م

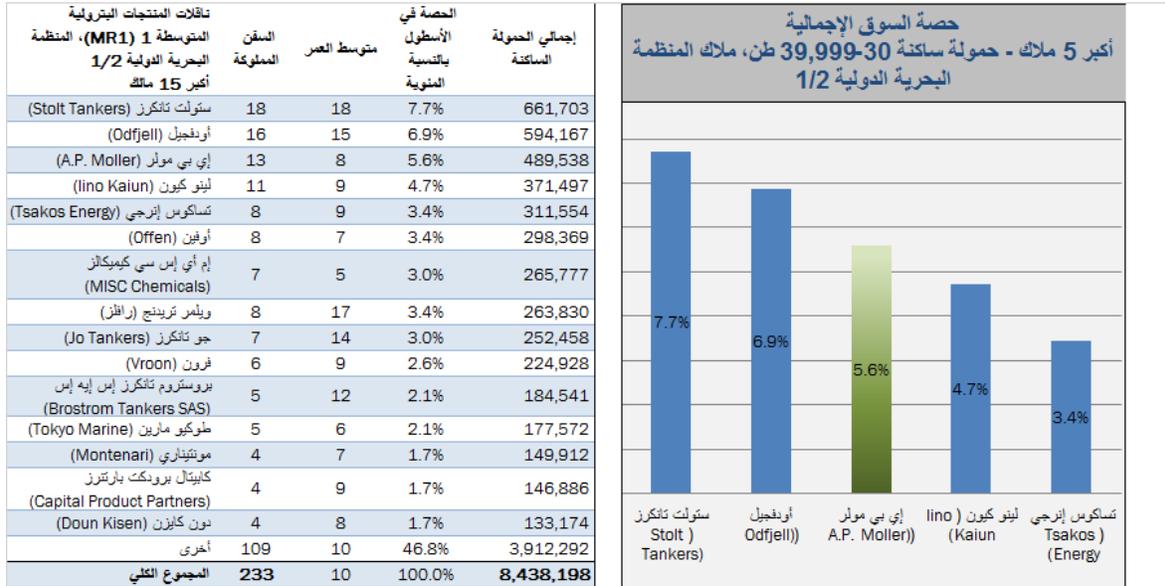
إجمالي الحمولة الساكنة (٠٠٠)	النسبة في الأسطول بالنسبة السنوية	العمر المتوسط	الاسم المملوكة	ناقلات المنتجات البترولية المتوسطة 2 (MR2) - غير ذات التصنيف المنظمة البحرية الدولية 2/2
1,552	3.3%	2	سكوير إيرلاند	31
1,338	3.0%	11	سوفيموت	29
1,356	2.9%	7	شركة دي إس إن القابضة (DSS Holding LP)	28
1,067	2.4%	9	نانجينج (Nanjing)	23
969	2.1%	8	أر تي سي	20
777	1.9%	9	المجموعة الصينية للشحن البحري	18
656	1.5%	7	إن واي كيه	14
669	1.5%	8	أر إس سي (DSG)	14
625	1.4%	8	شركة الملاحة الألمانية (Interorient Navigation Germany)	13
560	1.3%	12	شركة إدارة عالم البحار (Seaworld Management)	12
567	1.3%	8	لو أو إن كيه	12
510	1.2%	15	مجموعة بولي حاجي بوانو (Polye Hai-joannou Group)	11
534	1.2%	6	ثيناماريس (Thenamaris)	11
512	1.1%	8	باراكو للشحن (Parakou Shipping)	10
479	1.1%	6	شركة أرديور شيبينج المحدودة (Ardmore Shipping Ltd)	10
32,556	73.1%	10	الأخرى	696
44,727		10	إجمالي ناقلات المنتجات البترولية المتوسطة 2 (MR2) (المنظمة البحرية الدولية الأول والثاني)	952



المصدر: ماركولنج

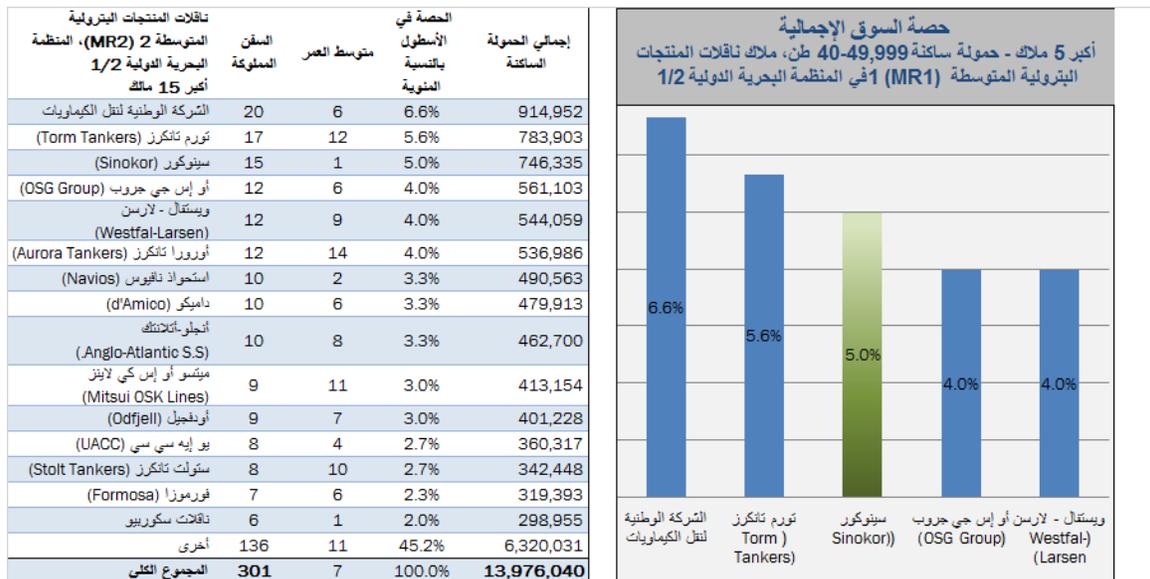
ناقلات الكيماويات

يوضح الشكل أدناه ملكية ناقلات الكيماويات حول العالم للناقلات ما بين ٣٩,٠٠٠-٣٠,٠٠٠ طن من الحمولة الساكنة و ٤٩,٠٠٠-٤٠,٠٠٠ طن من الحمولة الساكنة بالموصفات الأولى أو الثانية للمنظمة البحرية الدولية أو التصنيف الثاني منه فقط: الشكل ٦-١٦: لمحة عامة على ملك ناقلات الكيماويات بحمولة ساكنة ما بين ٣٩,٠٠٠-٣٠,٠٠٠ طن بمواصفات المنظمة البحرية الدولية ٢/١ في ديسمبر ٢٠١٤م



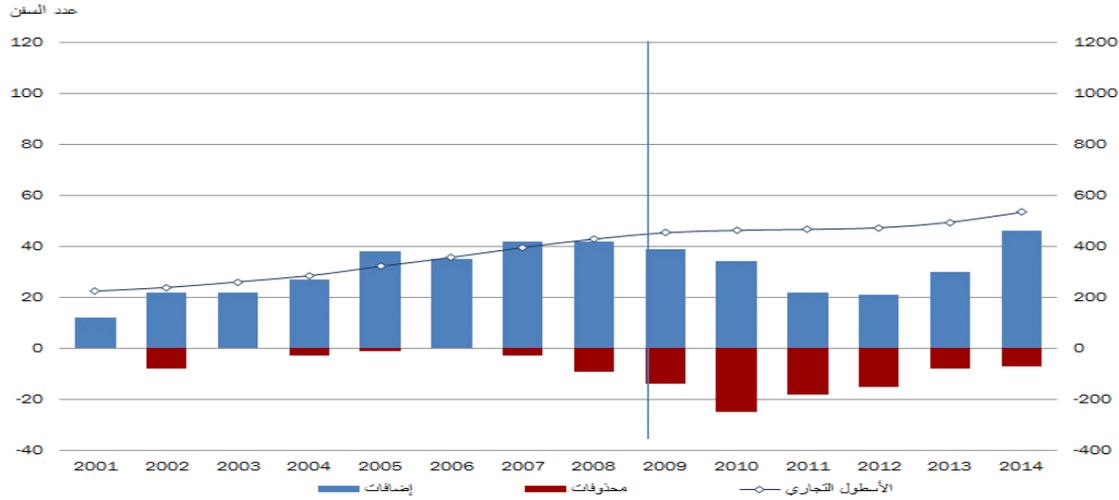
المصدر: ماركولنج/ كيه تي آر البحرية

الشكل ٦-١٧: لمحة عامة على ملك ناقلات الكيماويات بحمولة ساكنة ٤٩,٠٠٠-٤٠,٠٠٠ طن بمواصفات المنظمة البحرية الدولية ٢/١ في ديسمبر ٢٠١٤م



المصدر: ماركولنج/ كيه تي آر البحرية

الشكل ٦-١٨: الأسطول التجاري (ناقلات الكيماويات) بحمولة ساكنة ٣٠,٠٠٠-٤٩,٠٠٠ طن بمواصفات المنظمة البحرية الدولية ٢/١



المصدر: ماکولنج / كيه تي آر البحرية

باستبعاد الناقلات بمواصفات المنظمة البحرية الدولية ٣ التي شملها التحديث عن ناقلات المدى المتوسط، فإنه كما في ديسمبر ٢٠١٤م بلغ عدد الناقلات الكيماوية الموجودة في الخدمة حالياً ١,٨١١ ناقلة (أقل من ١٠,٠٠٠ حمولة ساكنة)، ومن بينها ٢٣٣ ناقلة بحجم ٣٩,٩٩٩-٣٠,٠٠٠ طن من الحمولة الساكنة و٣٠١ ناقلة بحجم ٤٩,٩٩٩-٤٠,٠٠٠ طن من الحمولة الساكنة. وتمثل هاتان الشريحتان من أسطول ناقلات الكيماويات ما نسبته ٢٩,٥ في المائة من أسطول ناقلات الكيماويات، بمتوسط عمر ٩ سنوات للناقلة.

وتنتشر هذه الناقلات إلى حد كبير في رحلات غرب السويس والرحلات طويلة المدى من آسيا إلى خليج الولايات المتحدة وكذلك اتجاهات الشرق الأوسط المتجهة إلى الشرق لنقل الكيماويات السهلة. من الشائع أيضاً نقل الزيوت النباتية/الحيوانية من خلال هذه الناقلات بما فيها الوجهات المتجهة من أمريكا الشمالية إلى الولايات المتحدة ومنطقة اليورو والهند والشرق الأوسط. إن الربط الفعال بين الخطوط التجارية والمراقبة الوثيقة للوقت الذي يتم استغراقه في الميناء من العوامل الرئيسية نحو تحقيق الحد الأقصى من معدل الاستفادة والربحية في تشغيل هذه الناقلات. كما أدت احتياجات الربط المتنامية لتقسيم النقل حسب التخصصات إلى ارتفاع حصة الناقلات مع تميز أكبر بين التخصصات المختلفة.

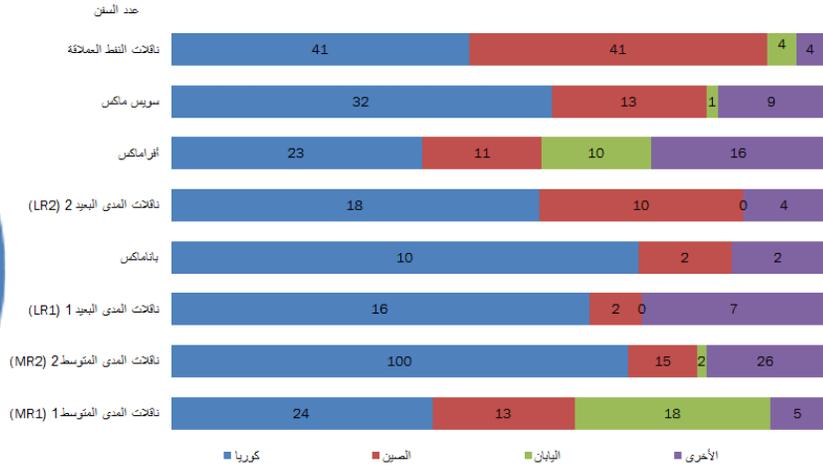
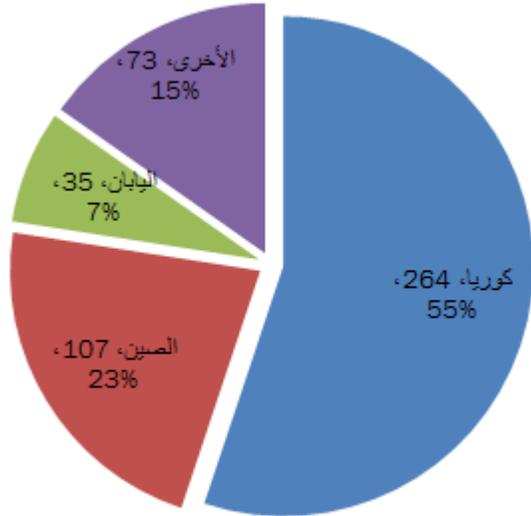
٨-٦ أعمار ناقلات النفط

تم تخفيض عمر أسطول الناقلات العالمي من عمر يزيد عن ٢٠ سنة إلى متوسط عالمي يتمثل في ١٠ سنوات وذلك بسبب فرض الخروج الإلزامي التدريجي للناقلات أحادية الهيكل، بالإضافة إلى استمرار التدقيق فيما يتعلق بفحص المتطلبات جنباً إلى جنب مع القيود التقنية في التحميل/التفريغ للموانئ الرئيسية. ويعد أسطول ناقلات المدى المتوسط ١ ("MR1") الأكبر عمراً حيث يبلغ ١٢ عاماً، بينما يبلغ معدل عمر ناقلات باناماكس ١١ عاماً. ويعد عمر ناقلات النفط العملاقة صغير نسبياً بمعدل يبلغ ٩ أعوام، ويعود ذلك إلى العدد الكبير من الناقلات الجديدة التي تم بناؤها وتسليمها حديثاً. ويُعد أسطول ناقلات المدى البعيد ٢ ("LR2") وسويس ماكس أصغر الأساطيل عمراً بمتوسط عمر ٨ أعوام. علماً بأنه من المتوقع أن ينخفض معدل عمر الأسطول العالمي بشكل عام خلال السنوات القليلة القادمة، بالنظر إلى العدد الكبير من الناقلات التي سيتم تسليمها خلال هذه الفترة، وبيع الحمولة الأكبر عمراً والأقل توافقاً مع متطلبات التجارة.

أحواض بناء السفن

يوضح الشكل أدناه البلدان التي تبني معظم الناقلات كما في عام ٢٠١٥م:

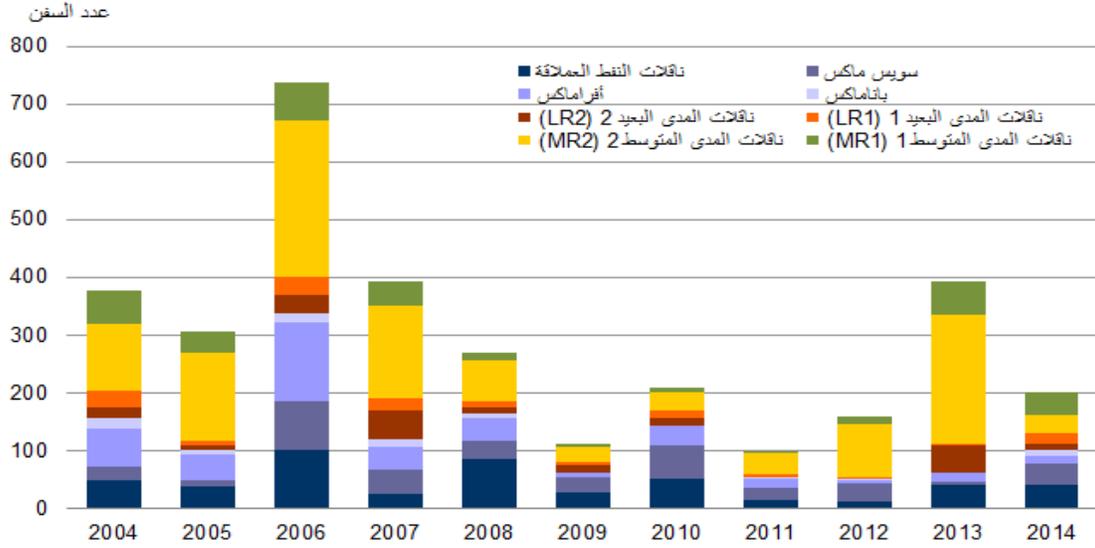
الشكل ٦-١٩: تفاصيل بناء الناقلات/الشرايح على حسب البلد يناير ٢٠١٥م



المصدر: ماكولنج

بعد بلوغ الذروة في عام ٢٠٠٦م، هبط التعاقد على الناقلات إلى عدد منخفض من الطلبات بلغت ٩٩ طلبية في ٢٠١١م (الشكل ٦-٢٠). في السنتين التاليتين ٢٠١٢م و ٢٠١٣م بلغ إجمالي الطلبات على ناقلات المدى المتوسط ٢ ("MR2") نحو ٣١٦ ناقلة حيث تم طلب ما يزيد عن ٢٢٠ ناقلة في عام ٢٠١٣م وحده. وفي عام ٢٠١٤م، انخفض إجمالي الطلبات بعدد ١٨٩ ناقلة عن عام ٢٠١٣م وإلى ما يزيد عن ٢٠٠ ناقلة فقط، تم توزيع الطلبات بالتساوي بين ناقلات المنتجات غير النظيفة والمنتجات النظيفة، كما تم عمل طلبية قوامها ٩٩ ناقلة منتجات غير نظيفة تقودها ٤١ ناقلة نفط عملاقة. في قطاع ناقلات المنتجات النظيفة، وتم تقديم طلب ٧٢ ناقلة متوسطة المدى.

الشكل ٦-٢٠: التعاقد على الناقلات منذ ٢٠٠٤م إلى ٢٠١٤م



المصدر: سجل فريلايل ماكويلنج / ولويدز (Lloyds)

في أعوام ٢٠١١م و٢٠١٢م و٢٠١٣م أظهرت بيانات ماكويلنج الخاصة أنه تم طلب ٣٦ و٩٣ و٢٢٣ من ناقلات المدى المتوسط ٢ ("MR2") على التوالي، وهي الناقلات الموضحة في الأعمدة المظللة بالأصفر في الشكل ٦-٢٠. مثلت هذه الطلبات العامل الرئيسي الذي أدى إلى ارتفاع أرقام التعاقد على الناقلات إلى ٣٩٢ ناقلة عام ٢٠١٣م، وهو المستوى الأعلى منذ عام ٢٠٠٧م الذي بلغ ٣٩٤ ولكنه لا يزال منخفضاً عن مستوى الطلبات الكبيرة التي بلغت ٧٣٦ ناقلة عام ٢٠٠٦م. في البداية، كان هذا الأمر مدفوعاً بتوقعات بأن سعة التكرير على "الساحل الشرقي للولايات المتحدة" ستستمر في إبرام عقد مما يعزز متطلبات الاستيراد. ولكن في خلفية زيادة الإنتاج المحلي والتكاليف المنخفضة للمواد الوسيطة، فإن ما يدفع التفاؤل هو الطلب المتزايد في أفريقيا، وانخفاض سعة المصفاة الأوروبية والتدفقات التجارية المنخفضة التي منشأها الشرق الأوسط والشرق الأقصى والهند.

يمكن وصف نشاط الطلب على ناقلات المدى المتوسط ١ ("MR1") بعدد ٤٠ بأنه قوي نسبياً مقارنة بالسنوات السابقة، ولكن طلبات الناقلات هذه على هامش نطاق الحجم والتجارة مثل ناقلات المدى المتوسط ٢ ("MR2").

في عام ٢٠١٣م تم تقديم ٤١ طلبية على ناقلات النفط العملاقة وهذا أعلى مستوى منذ عام ٢٠١٠م. وفي عام ٢٠١٤م تم طلب عدد مماثل من ناقلات النفط العملاقة مما يبرز التفاؤل المتنامي في مستقبل الخطوط التجارية لناقلات النفط.

تضاءل التعاقد كثيراً سنوياً حيث انخفض من ٣٠ تعاقد في عام ٢٠١٢م إلى ٤ تعاقدات في عام ٢٠١٣م وهذا في أعقاب انخفاض الطلب على النفط الخام الخفيف الحلو من الولايات المتحدة الأمريكية والضغط اللاحق على الخط التجاري بين غرب إفريقيا/ساحل الولايات المتحدة الأمريكية الذي يستخدم ناقلات سويس ماكس، ولكن في عام ٢٠١٤م ارتفع عدد الطلبات على هذه الفئة من الناقلات إلى ٣٦ ناقلة حيث عوض الخط التجاري بين غرب إفريقيا وساحل المملكة المتحدة عن الانخفاض في خط التدفقات إلى الولايات المتحدة الأمريكية.

اتسم نشاط الطلبات في قطاعي أفراماكس وباناماكس بالتواضع نسبياً فلم يتم تقديم سوى ١٣ طلبية خلال عام ٢٠١٤م على ناقلات أفراماكس مما يتماشى مع عمر الناقلات والأسطول التجاري الحالي، وفي عام ٢٠١٤م تم إجراء ١٢ طلبية على ناقلات باناماكس غير المطلية.

أُبرم ٤٩ عقد على ناقلات المدى البعيد ٢ ("LR2") في عام ٢٠١٣م، حيث برز الاهتمام بهذا القطاع بتوقعات تطور الخطوط التجارية البحرية للمنتجات البترولية النظيفة إلى مسافات أطول ولكن انخفاض هذا الرقم إلى ٩ ناقلات فقط في عام ٢٠١٤م. وبلغ إجمالي التعاقد على ناقلات المدى البعيد ١ ("LR1") نحو ١٨ ناقلة مقابل ناقلتين فقط في العام السابق.

يوجد حالياً ٥٤ حوض بناء سفن مسجل لنافلات عام ٢٠١٥ م بحمولة ساكنة تبلغ ٢٧,٥٠٠ طن في دفتر طلبات بناء السفن الخاص بهم. وهذا يختلف بزيادة ناقلة واحد مقارنةً بالعدد المدون في بداية عام ٢٠١٤ م، ولا تزال أحواض بناء السفن الكورية تستأثر بالحصة الأكبر من الطلبات بنسبة ٥٥ في المائة من تلك الطلبات، وهذا أعلى بنسبة تسعة في المائة من مستوى العام الماضي حيث انخفضت حصة التصنيف "آخرون" بنفس النسبة. انخفضت حصة الطلبات التي قُدمت في أحواض بناء السفن في الصين بنسبة ثلاثة في المائة لتبلغ ٢٣ في المائة بينما ارتفعت حصة اليابان بنسبة ثلاثة في المائة لتبلغ ٧ في المائة.

بالنظر إلى دفتر طلبات بناء السفن حسب الفئة، نجد أن كوريا الجنوبية قد استحوذت على معظم الطلبات على ناقلات المنتجات البترولية النظيفة في حين يبدو أن الطلبات على ناقلات النفط الخام توزعت بشكل متساو بين الدول. وتتعاقد الصين وكوريا بأكبر حصة من طلبات ناقلات النفط العملاقة مع طلبية تبلغ ٤١ ناقلة لكل منهما. تلقت أحواض بناء السفن في الدول الأخرى معظم الطلبات على ناقلات أفراماكس وناقلات المدى المتوسط ٢ ("MR2"). وقد تلقت أحواض بناء السفن اليابانية ١٨ طلباً على ناقلات المدى المتوسط ١ ("MR1") مما قد يُعزى إلى الزيادة في المواصفات التقنية.

٩-٦ سوق الشحن

إن أساطيل الناقلات البحرية العاملة حول العالم، في تاريخ إصدار هذه النشرة، إما أنها جزء من أسطول ناقلات تحت إدارة وسيطرة شركة شحن مستقلة أو جزء من أسطول سفن تسيطر عليه شركة نفط أو شركة تعمل في نشاط تجارة النفط والمنتجات ذات العلاقة، ومن ناحية تجارية، يتم استخدام الناقلات بموجب التزام تعاقدي في سياق ترتيب واحد أو عدة ترتيبات يحددها عدد من الاعتبارات التجارية والاقتصادية، ويشار إلى عقود استخدام الناقلات عموماً باسم "عقود إيجار Charters"، ويطلق على نموذج العقود اسم "أطراف الإيجار Chartered Parties". وفيما يلي توضيح للأنواع الرئيسية للترتيبات التجارية لاستخدام الناقلات:

الإيجار على أساس الرحلة هو اتفاق بين المالك والمستأجر يمنح المستأجر حق الاستفادة من كامل سعة الحمولة في الناقلة أو جزء منها لرحلة واحدة لمسافة محددة من ميناء التحميل إلى ميناء التفريغ. ويتم دفع الإيجار وفقاً إما لسعر الوحدة لحجم حمولة محدد أو بسعر إجمالي بغض النظر عن ما إذا كان المستأجر سيستخدم كامل سعة حمولة الناقلة أو جزء منها، ولتسهيل تفاوض وإدارة تكاليف هذا النوع من عقود الإيجار فإن المقياس العالمي المسى بمقياس إيجارات ناقلات النفط الاسي (أو المقياس العالمي كما يُعرف عادة) وهو نظام موحد في تأسيس معدل سعر الشحن لأي حمولة في ناقلة نفط وتستخدم كافة أحكامه وشروطه، وتكون أجور الشحن مستحقة الدفع عند الانتهاء من تفريغ الحمولة.

الإيجار على أساس الفترة الزمنية هو اتفاق يتم بموجبه منح المستأجر حق الاستفادة الكاملة من الناقلة وطاقمها لفترة زمنية محددة ضمن نطاق تجاري محدد. ويتم دفع الإيجار في هذا النوع من العقود بأقساط دورية ويكون المستأجر فيه مسؤولاً عن دفع كافة تكاليف الوقود والموانئ وغيرها من التكاليف المتفق عليها، ويتم تقديم السفينة من المالك مع طاقم كامل لتشغيلها. كما يتم دفع الإيجار مقدماً عادة في بداية كل شهر.

عقد الشحن المحدد هو اتفاق يقوم من خلاله المستأجر والمالك بالاتفاق على نقل إجمالي كمية محددة من الحمولة بحجم محدد لكل رحلة خلال فترة زمنية محددة على ناقلة واحدة أو أكثر من ناقلات المالك ضمن خط تجاري محدد. ويتم احتساب الإيجار عادة وفقاً لتكلفة الوحدة لحجم حمولة محددة للرحلة الواحدة. وجرت العادة أن يُدفع الإيجار عند الانتهاء من التفريغ، كما هو الحال في الإيجار على أساس الرحلة.

إيجار السفينة بهيكلها (حديد عاري) هي اتفاقية يقوم المستأجر بموجبه باستئجار هيكل السفينة ومحركها لفترة زمنية طويلة في الغالب، يمكن أن تصل في كثير من الأحيان إلى نهاية عمر السفينة الافتراضي، وذلك مقابل أجور دورية محددة القيمة. ويقوم المستأجر بدفع كافة التكاليف بما في ذلك تكاليف الصيانة بالأحواض الجافة وأجور الطاقم والتخزين وقطع الغيار والمعدات

والزيوت وغيرها من المواد الأساسية. ويشبه هذا النوع من العقود إلى حد كبير عقود تمويل المركبات. ويمكن أن يتم ترتيب دفعات الإيجار لهذا النوع من العقود بشكل شهري أو ربع سنوي أو نصف سنوي إما بدفعات مقدمة أو متأخرة وذلك بحسب اتفاق الطرفين.

"الأسطول المستأجر لفترة زمنية" يتكون من مجموعة من الناقلات التي تعود ملكيتها لملاك آخرين وتم التعاقد معهم لفترات زمنية مختلفة تتراوح من أقل من عام واحد إلى عدة أعوام. يتم استئجار هذه الناقلات من قبل المستأجر بينما يتم تشغيلها وتدارفنياً من قبل أطراف أخرى. ويكون الإيجار عادة إما على شكل إيجار يومي محدد القيمة (عادة ما يتم الاتفاق عليه بالدولار الأمريكي لليوم الواحد) أو وفقاً لسعر السوق الذي يحدد بالرجوع لمؤشر الصناعة. وبناءً على الفترة الزمنية للعقد، قد تكون الشركة مسؤولة عن ترتيب وجدولة عمل هذه الناقلات. وفي حالة عقد الإيجار على أساس الفترة الزمنية أو الإيجار للرحلات المتتابعة، تعود مسؤولية التشغيل اليومي للناقلات للمستأجر. وفي حال لم يستطع المستأجر تشغيل الناقلات فيظل مسؤولاً عن دفع الإيجار لملاك الناقلات عن الفترة الزمنية المتفق عليها. أما بالنسبة لعقد الشحن المحدد، يقوم المستأجر عادة بشرح متطلبات النقل البحري فيما يخص نقل الحمولة لمالك الناقل، ومن ثم يقوم المالك بتقديم ناقلة بمواصفات متوافقة مع تلك المتطلبات، وتكون جدولة برنامج عمل الناقل وفعالية تشغيلها مسؤولية المالك. ويمكن النظر إلى عقد الشحن المحدد على أنه التزام بإيجار على أساس الوقت أو التزام فوري وذلك بحسب ما تحدده بنود العقد ذو العلاقة. لمزيد من التفاصيل عن "عقد الشحن الخاص بالشركة" يرجى الاطلاع على القسم ١٤-١، "ملخص الاتفاقيات الجوهرية". إن دفع قيمة الشحن لمالك الناقل مبني عادةً على معدل ثابت للوحدة لكل كمية شحنة (طن متري أو برميل) أو وفقاً لسعر السوق حسب ما يحدده مؤشر القطاع. وتعد اتفاقية خدمات الشحن أنها تقدم إطاراً عاماً للاتفاقية ما بين الشركة والمالك مشابهة لعقد الشحن المحدد ولكن من دون وجود أي حد أدنى للمتطلبات. ويعد هذا النوع من العقود جديداً نسبياً في سوق النقل.

تجمعات الناقلات التجارية - تم إيجاد تجمعات الناقلات التجارية بغرض مساعدة ملاك الناقلات على إدارة تقلبات أسعار إيجار سوق النقل. بحيث تتيح هذه التجمعات لملاك الناقلات أن يكون لديهم منهج محفظة مدارة لأعمالهم من خلال توحيد الخدمات وإيجاد اقتصاديات الحجم، إضافة إلى إتاحة الفرصة للتغلب على أداء السوق الفورية. ويقوم الملاك بتقديم ناقلات ذات أحجام متقاربة إلى التجمعات، التي يديرها متخصصون لديهم علاقات ممتازة مع الوسطاء والعملاء. ويتولى المالك في الغالب الإدارة الفنية للناقل. وتجني كل سفينة في التجمع عائداتها بشكل مستقل عندما تقوم برحلات من خلال السوق الفورية وفقاً للأسعار التي يتم التفاوض عليها للرحلة. ويتم جمع كافة العائدات التي تحققت من التجمع في نهاية كل شهر ومن ثم يتم تقسيمها بين ملاك الناقلات وفقاً للنقاط التي تعطى لكل ناقلة. وإن نقاط التجمعات نظام تصنيف يطبق على كل ناقلة ويختلف وفقاً لحجم حمولاتها وسرعتها وكمية استهلاكها للوقود.

تتيح المشاركة في التجمعات التجارية لملاك الناقلات تخفيض التكاليف من خلال إدارة مركزية تجارية للناقلات. كما تقدم للعملاء خدمات ذات مستوى عالي حيث إن أغلب التجمعات تشغيل ناقلات حديثة ذات جودة عالية بتنظيم زمني أكثر موثوقية ومعلومات أحدث عن السوق. ومن المعلوم أنه يمكن تحقيق اقتصاديات الحجم من خلال تشغيل أسطول أضخم يمكن إدارته بمرونة لتقديم تنظيم زمني أفضل وتقليل أيام انتظار الناقلات. كما أن تنظيم جدول عمل الناقلات بفاعلية أكبر من خلال التجمع يحسن من نسب تشغيل الناقلات من خلال التقليل من معدل الأيام الضائعة عن طريق تطبيق نظام رحلات مترابطة ناجح وفعال. يوجد حالياً ثلاثة تجمعات سفن تجارية لناقلات النفط العملاقة: تأجير ناقلات النفط العملاقة (VLCC Chartering) ناف ٨ (Navig8)، وسيولف (SeaWolf). خلال عام ٢٠١٤م أوقف تجمع نوفا عملياته بينما واصل تجمع يونيك (Unique) إدارة الناقلات تجارياً لصالح مالك واحد وهو جنرال ماريتايم.

في أكتوبر عام ٢٠١٤م، كونت شركة ناقلات النفط الدولي (TI) شركة تأجير ناقلات النفط العملاقة المحدودة (VLCC Chartering LTD) وهي مشروع مشترك مع شركة فرونتلاين Frontline التي مقرها الرئيسي بالنرويج؛ والتي خصصت مع شركائها من الشركات أسطولاً قوامه ٢٥ ناقلة نقط عملاقة تضاف إلى تجمع شركة ناقلات النفط الدولي (TI) البالغ ٤٢ ناقلة تقريباً.

أطلقت شركة ناف ٨ تجمع باسم "في إل ٨ (VL8)" لناقلات النفط العملاقة في شهر مارس من عام ٢٠١٠م والمكون من ثلاث ناقلات تم تقديمها من الشركة العمالية للنقل البحري وجون فريدريكسن في تي إن. ومنذ ذلك الحين، رفعت الشركة العمالية مساهمتها للنقل البحري إلى ١٥ ناقلة نفط عملاقة، وستكون الإدارة التجارية لأسطول "في إل ٨ (VL8)" من سنغافورة ولندن وجنيف وكوينيكت، بينما سيتم تنفيذ العمليات من سنغافورة ولندن، فيما ستتم عمليات التسويق من مسقط.

يعد تجمع سيولف لناقلات النفط العملاقة أحدث تجمع ناقلات تجارية لشركة هيديمار (Heidmar)، تم تأسيس هذا التجمع في عام ٢٠١٠م، وقد ركز على ربط الرحلات بين المحيط الأطلسي والمحيط الهادئ. شركاء هذا التجمع هم: جراند تشاينا لوجيستكس (Grand China Logistics) وشركة هيديمار (Heidmar)، وهايانان (Hainan)، وناقلات نفط تي أم إس (TMS Tankers)، ويومنج (U-Ming). تحقق الشركة باستمرار أرباحاً أعلى من أرباح السوق الفورية حيث تتميز بفعالية العمليات والشفافية يقدمها أحدث برنامج تقنية معلومات في مجال الناقلات، وتدار شركة سيولف تانكرز بواسطة شركة هيديمار مع مكاتب في الولايات المتحدة وإنجلترا، وسنغافورة، كوكلاء بوكالة عامة.

يوضح الجدول التالي عدد ناقلات النفط العملاقة المشاركة في تجمعات الناقلات التجارية وفقاً للمالك. وتمثل الناقلات التي يبلغ عددها ٩٩ المشاركة في التجمعات التجارية ما نسبته ١٦ في المائة من أسطول ناقلات النفط العملاقة في العالم.

الجدول ٥-٦: ناقلات النفط العملاقة المتداولة في تجمعات الناقلات التجارية

مشغلو التجمعات مالكو الناقلات	عدد السفن	متوسط العمر
استنجار ناقلات النفط العملاقة مالكو الناقلات	٧٠	١١
ايه بي مولر	١	٤
شينا شيبينج ديفلومنت* (China Shipping Development)	١	٦
د/بيترز جي ام بي اتش وشركاه كي جي	٢	١٥
ايسار (Essar)	٢	١٢
يوروناف	٢٣	٧
جينمار* (Genmar)	١	١٤
فرونتلين	٣	١٢
فرونتلين ٢٠١٢ ليتمد (Frontline 2012 Ltd)	٤	٦
إندبنندن تانكرز كورب المحدودة (Independent Tankers Corp Ltd)	١	١٥
نايتسبريدج تانكرز ليتمد (Knightsbridge Tankers Ltd)	١	٢٠
ميركاتور	١	٩
ناتالين (Nathalin)	١	١٨
نيسن كايون* (Nissen Kaiun)	١	٥
أوك ماريتايم كندا انك	٢	٤
أوريانت إنتربرايز ليتمد (Orient Enterprise Ltd)	١	١٩
أو إس جي (OSG)	٨	١١
سلامون ايه جي	١	١٨
الدولية المحدودة لتمويل السفن	١٢	١٤
سنسير نافيجيشن كورب	١	١٠
سينوشرم إنترناشونال كورب (Sinochem International Corp)	١	٤
واه كوونج	١	٨
ينسن هولدينج بي إتش دي (Yinson Holdings Bhd)	١	١٧

* تشغيلها ترافيغورا (Trafigura)

متوسط العمر	عدد السفن	نافيج أيت Navig8
٦	٢١	مالكو الناقلات
٤	٢	دايو شيبيلدينج ومارين (Marine & Daewoo Shipbuilding)
١٣	١	شركة التسون كوربوريشن (Eletson Corporation)
٦	١	فرونتلين
٥	٢	نافيوس (Navios)
٤	١٥	الشركة العمانية للنقل البحري
متوسط العمر	عدد السفن	سيوولف (SeaWolf)
١٠	٨	مالكو الناقلات
١٦	٢	جراند تشاينا لوجيستكس جروب
١	١	هاينا جروب (Hainan Group)
١١	٤	تي ام اس تانكرز ليمند
١١	١	يو - مينغ

المصدر: ماكولنج

كانت العديد من شركات النفط في الماضي تمتلك الناقلات أو تستأجرها هيكلها ("أساطيلهم المملوكة")، ثم تستأجر ناقلات إضافية لمدة زمنية محددة لتغطية جزء من احتياجاتها من النقل البحري، وكان يطلق على المزيج بين الأسطول أساطيلهم المملوكة وتلك الناقلات التي يتم استئجارها على أساس الفترة الزمنية "الأسطول المتحكم به" نظراً إلى قيام الشركات بالتحكم في استعمال وجدولة ناقلات هذا الأسطول. ولتغطية المتبقي من احتياجاتهم للنقل البحري، قامت شركات النفط بالاستئجار الفوري للناقلات من مالكين مستقلين على أساس استئجارات الرحلة الواحدة. ومن وقت لآخر، وجدت شركات النفط نفسها في فترات معينة من غير أية شحنة لجدولتها على سفينة أو سفن في الأسطول المتحكم به لفترة من الوقت، وفي هذه الحالات، وأنهم "يعيدون تأجير" أو "يؤجرون هذه السفن إلى غيرهم" من الشركات النفطية ولكن هذا الأمر كان استثناء وليس القاعدة. وفي هذه الفترة، تحتفظ شركات النفط بكبرى الأساطيل المملوكة التي تغطي ٥٠ في المائة أو أكثر من احتياجاتها في مجال النقل البحري، وتستأجر عادة سفن كافية على أساس الفترة الزمنية لتغطية آخر ٢٠-٣٠ في المائة من احتياجاتها، ويغطون المتبقي الذي تبلغ نسبته ٢٠-٣٠ في المائة من عقود الإيجار في السوق الفورية على أساس الرحلة.

وعلى مدار العقود القليلة الماضية، خفضت شركات النفط من أساطيلها المملوكة تخفيضاً جذرياً كما تم نشر رأس المال في مكان آخر في هذه المنظمات، وهذا أدى إلى زيادة الإيجار على أساس فترات زمنية من ملاك السفن المستقلين. وفي الأونة الأخيرة، تمثل نسبة ٥٠ في المائة من تغطية متطلبات النقل البحري المؤلفة معظمها من السفن المستأجرة على أساس الفترة الزمنية المبدأ التوجيهي الممثل للأساطيل المتحكم بها التابعة للشركات النفطية.

وقد أدى ظهور تجمعات الشحن التجاري وتجار النفط إلى تعميم تعريف "الأسطول المتحكم به"، فبالإضافة إلى السفن المستأجرة من السوق الفورية، فقد يستأجر تجار النفط على أساس الفترات الزمنية أعداد كبيرة من السفن من الملاك المستقلين أو غيرهم من تجار النفط، (وبالمعنى التقليدي للكلمة، فإن هذه السفن تشكل "الأسطول المتحكم به" لهذه الشركات التجارية). ولكن في حالات عديدة تؤجر هذه السفن بشكل روتيني على أساس الرحلة للتجار أو شركات النفط الأخرى بدلاً من الاحتفاظ بها لتغطية احتياجات النقل لشركة النفط. إن تجمعات الشحن التجارية مسؤولة عن تحديد جدول مواعيد السفن المساهم بها في التجمع من الملاك المستقلين وتشغيلها، وفي هذا السياق وفي حين تتغير السيطرة الفعلية على السفن من المالك الرئيسي إلى مدير التجمع إلا أن السفينة تبقى تحت سيطرة عامل تشغيل السفينة المستقل.

ولوحظ في ضوء هذا التنامي في الملكية والرقابة الفعالة ونشر الأسطول، فقد لوحظ العام الماضي (٢٠١٤م) التقسيم التالي في الأسطول:

الجدول ٦-٦: ناقلات النفط العملاقة - الأسطول المتحكم به والمستأجر على أساس الفترة الزمنية، عام ٢٠١٤ م

أسطول ناقلات النفط العملاقة	مالك مستقل/مشغل			شركة النفط			عدد السفن
	المجموع الفرعي	منفردة	تجمع	المجموع الفرعي	المستأجرة	المملوكة	
الإجمالي	٣٥٣	٢٥٤	٩٩	٢٧٨	١٤٤	١٣٤	
نسبة مئوية	٥٦ في المائة	٤٠ في المائة	١٦ في المائة	٤٤ في المائة	٢٣ في المائة	٢١ في المائة	

المصدر: ماكولنج

وكانت تعمل ما نسبته أربعة وأربعين في المائة من الأسطول كحمولة متحكم بها من قبل شركات النفط باعتبارها إما سفن مملوكة أو سفن مستأجرة على أساس الفترة الزمنية. تحكم المالكون المستقلون في حوالي نسبة ستة وخمسين في المائة من أسطول ناقلات النفط العملاقة بصورة فردية أو بوصفهم جزءاً من التجمع. ويشارك حالياً حوالي ثلاثين في المائة من السفن المتحكم بها بشكل مستقل حالياً في ترتيبات التجمع.

١٠-٦ ملحة عامة عن السوق الفورية

الناقلات في السوق الفورية تعمل على أساس الرحلة، بحيث يتفق المستأجرون في الغالب مع ملاك الناقلات مباشرة عند الحاجة لخدمات النقل أو مع وسطاء حول ما هي متطلبات الشحن ومتى تنقل وهم مسؤولون عن دفع كافة أجور النقل للمالك مقابل قيام المالك بعمليات التحميل والنقل والتفريغ لحمولة الشركة من ميناء أو موانئ التحميل إلى ميناء أو موانئ التفريغ. يوضح الجدول أدناه تقديرات إيرادات ملاك ناقلات النفط العملاقة في السابق بعقود إيجار لمدة سنة واحدة و٣ سنوات بالإضافة إلى السوق الفورية للفترة من عام ٢٠٠٠ م حتى ديسمبر عام ٢٠١٤ م.

الجدول ٧-٦: تقديرات إيرادات ملاك ناقلات النفط العملاقة (عقود إيجار لمدة سنة وثلاث سنوات والسوق الفورية) (بالدولار لليوم الواحد))

ناقلات النفط العملاقة بحجم ٣٢٠,٠٠٠ طن من الحمولة ساكنة

التاريخ	سنة واحدة دولار أمريكي/يوم	ثلاث سنوات دولار أمريكي/يوم	أسعار الشحن في السوق بمعيار TD3 - الإيجار على أساس الرحلة بالدولار يومياً
٢٠٠٠ م	٣٨,٠٥٨	٣٨,٠٧٦	٤٩,٠٢٥
٢٠٠١ م	٣٨,٧١٣	٣٥,٢٥٠	٣٢,٥٢٦
٢٠٠٢ م	٢٥,٨٨٥	٢٥,٨٧٩	١٩,٩٨٥
٢٠٠٣ م	٣٣,٩١٥	٣٠,٢١٠	٤٧,٤٢٤
٢٠٠٤ م	٥٢,٥٤٢	٤٢,٠٧٧	٨٦,٣٣٨
٢٠٠٥ م	٥٦,٨٧٥	٤٧,١٥٠	٥٠,١٤٧
٢٠٠٦ م	٥٧,٨٧٥	٤٧,٣٢٧	٤٨,٧٢٦
٢٠٠٧ م	٥٤,٣٧٥	٤٨,٣٥٨	٤٣,٩٤٥
٢٠٠٨ م	٧٤,٢٥٠	٥٨,٥٤٥	٨٣,٨٥٩
٢٠٠٩ م	٣٨,٩١٧	٣٧,٤٧٨	٢٤,٧٢٩
٢٠١٠ م	٣٧,١٣٩	٣٧,٥٤٩	٣٣,١٩٠
٢٠١١ م	٢٣,٩٨٩	٣٠,٢٢٢	١٠,٢٥٤
٢٠١٢ م	٢٠,٣٩٦	٢٥,٢١٤	١٣,٩٤٨

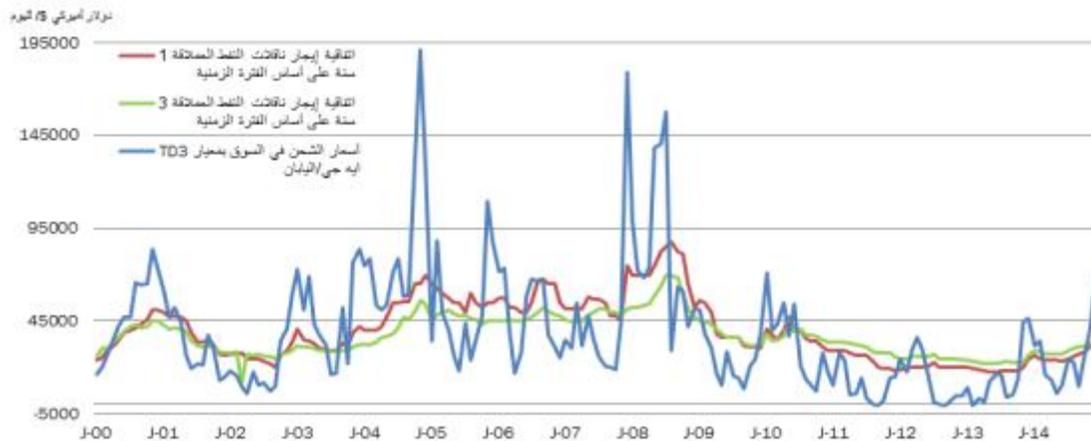
٢٠١٣ م	١٩,٣١٥	٢٣,٢٢٥	١٤,٢١٧
٢٠١٤ م			
يناير	٢٦,٥٠٠	٢٩,٥٠٠	٣٢,٠٦٨
فبراير	٢٥,٠٠٠	٢٨,٢٥٠	٣٤,٣٨٢
مارس	٢٤,٠٠٠	٢٧,٠٠٠	١٦,٠٣٧
إبريل	٢٤,٠٠٠	٢٧,٠٠٠	١٢,٨٤٩
مايو	٢٣,٧٥٠	٢٧,٠٠٠	٥,٧٤٨
يونيو	٢٣,٢٠٠	٢٧,١٠٠	١٠,٢٦٦
يوليو	٢٤,٧٥٠	٢٩,٣٧٥	٢٤,٦٩٨
أغسطس	٢٥,٧٥٠	٣٠,٥٠٠	٢٢,٨٤٤
سبتمبر	٢٧,٤٠٠	٣١,٠٠٠	٩,٦٩٩
أكتوبر	٢٨,٧٥٠	٣١,٥٠٠	٢٨,٦١٠
نوفمبر	٣١,٥٠٠	٣٣,٠٠٠	٤١,٥٧١
ديسمبر	٣٣,٧٠٠	٣٣,٧٠٠	٦٩,٣٠٩
المتوسط	٢٦,٥٢٥	٢٩,٥٧٧	٢٥,٦٧٣

المصدر: ماکولینج

TD3: تعني الطريق الملاحي بين خليج الشرق الأوسط إلى اليابان

في عام ٢٠١٤ م، كان واضحاً تقلب أسعار السوق الفورية، ففي بداية عام ٢٠١٤ م كانت الأسعار مدعومة بزيادة الطلب والموسمية، وفي الربع الثاني والثالث من عام ٢٠١٤ م عانت أرباح الشركات من ضغوط سلبية، حيث لم يستطع الطلب العالمي الضعيف من مواكبة الطاقة الاستيعابية المعروضة عالمياً، ومع ذلك فإن مع الانخفاض في أسعار النفط الخام في النصف الأخير من السنة، قد دعم الطلب على النفط الخام، والذي جاء من الصين في الغالب، وأدى إلى الارتفاع الذي استمر حتى عام ٢٠١٥ م. وبالإضافة إلى ما سبق دفعت اقتصادات سفن التخزين العائم مؤجري الناقلات إلى استخدام ناقلات النفط العملاقة استخدام وقتي، وتتوقع ماکولینج استخدام ٣٠ ناقلة نفط عملاقة تقريباً استخدام وقتي منذ بداية ٢٠١٥ م مما أدى إلى تضيق وفرة الحمولات.

الشكل ٦-٢١: الإيرادات التقديرية لملاك ناقلات النفط العملاقة: التأجير على أساس سنة واحدة والتأجير على أساس ثلاث سنوات والسوق الفورية، دولار أمريكي لليوم



المصدر: ماکولینج

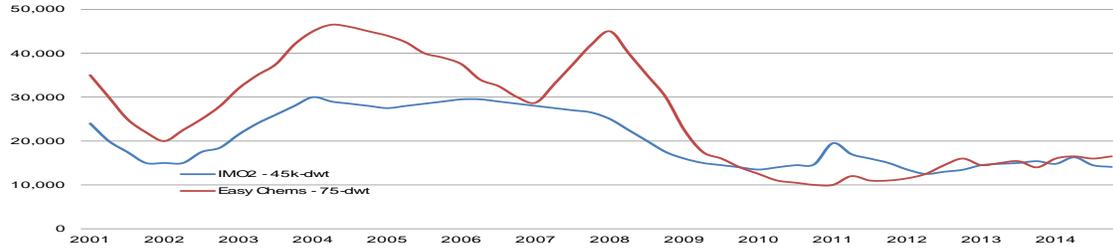
الأرقام الخاصة بأسعار السوق الفورية واردة في الشكل الموضح أعلاه "على أساس سعر معدل التأجير الزمني" ("معدل التأجير الزمني"). ويمثل معدل التأجير الزمني طريقة لقياس الإيرادات على أساس الدولار الأمريكي لليوم الواحد، ويتم احتسابه بتقسيم إيرادات الرحلة على عدد أيام الرحلة شاملة أيام الذهاب والإياب.

وعلى قرب نهاية عام ٢٠١٤ م، بدأت معدلات الإيجار على أساس الرحلة وأرباح معدل الإيجار الزمني في إيجاد الدعم من مجموعة متنوعة من العوامل، وقد تراوحت هذه العوامل ما بين تعبئة الصين لاحتياطي البترول الاستراتيجي لديها إلى التأخير بسبب أحوال

الطقس إلى انفجار في الميناء. وفي ديسمبر ٢٠١٤م، استوردت الصين حوالي ٧,٣ مليون برميل في اليوم من النفط الخام، وهو أعلى مستوى تم رصده، متجاوزاً أعلى مستوى سابق بما يصل إلى ١٠ في المائة، وقد تُعجل قدرة الصين على استيراد النفط الخام بأسعار أقل من أهدافها التخزينية مما سيساعد على دعم الأسعار على مدار ٢٠١٥م.

ناقلات الكيماويات في السوق الفوري

الشكل ٦-٢٢: تقديرات إيرادات مالكي ناقلات الكيماويات: ناقلات المدى المتوسط ٢ (MR2) من فئة المنظمة البحرية الدولية ٢ وناقلات المدى البعيد ١ (LR1) التي تنقل الكيماويات السهلة، بالدولار لليوم الواحد



المصدر: ماكولنج

أدى توسع في الحمولة المستمرة خاصة للناقلات الكبيرة إلى ضعف في حركة الشحن، خاصة مع إعلان معظم ملاك السفينة عن خسائر للتشغيل. وحتى تاريخه، قدم الانخفاض في تكاليف وقود السفن منذ ذروتها خلال النصف الأول من عام ٢٠١٤م شعوراً بالارتياح إلى ملاك السفن، إلا إن الشحن العام قد وصل "المستوى الأدنى" كما صرح بذلك المشاركون في الصناعة. من المرجح أن المؤجرين لا يزالون يفضلون السوق الفورية حيث تظل تحركات الشحن في فترة هدوء. قد يجنح ملاك السفن إلى سوق المنتجات البترولية النظيفة مع انخفاض الطلبات عن الشحنات الكيماوية، ويتوقع مستقبلاً تقويض حجم عمليات الشحن التي تتم عبر ناقلات الكيماويات، وذلك مع توقع دخول عدد ضخم من عمليات التسليم إلى السوق، بالإضافة إلى تزايد تفكيك التجارة بين الكيماويات البسيطة وناقلات المنتجات البترولية النظيفة.

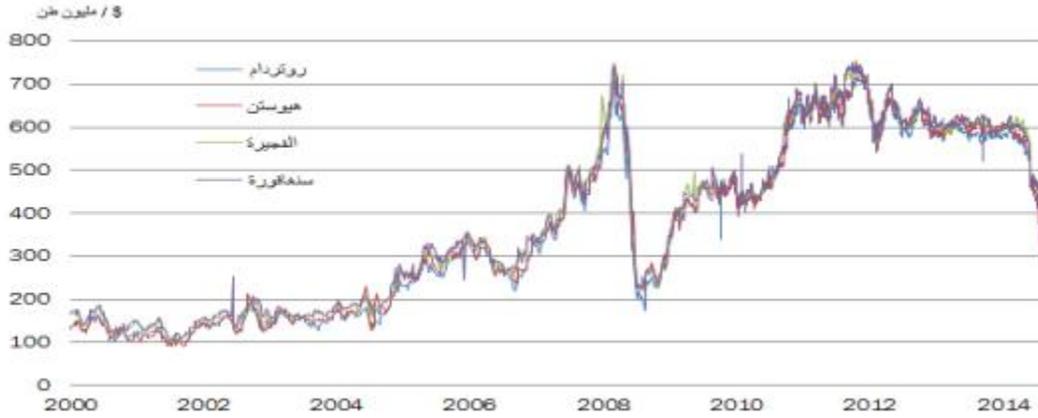
١-١٠-٦ سعر وقود السفن

تتطلب اللوائح الدولية الأخيرة من السفن استخدام وقود ذو محتوى منخفض من الكبريت من أجل تقليل الانبعاثات، لا سيما في بعض الطرق التي توصل الشحن إلى الولايات المتحدة الأمريكية وكندا وبحر البلطيق والقناة الإنجليزية. يميل الوقود ذو المحتوى المنخفض من الكبريت إلى أن يكون أعلى تكلفة من الوقود ذي المحتوى العالي من الكبريت. وبالتالي، عادة ما تحمل الناقلات نوعان من الوقود على الأقل وهما الوقود العادي والوقود ذو الكبريت المنخفض. وحتى الآن، تمثل تكاليف الموانئ والوقود النسبة الأكبر من التكاليف المتنوعة في رحلات السوق الفورية. وتختلف نسبة تكاليف الوقود إلى تكاليف الميناء حسب الرحلة ذاتها. وتشمل تكاليف الوقود المستخدم في النقل لرحلات طويلة، الجزء الأكبر من التكاليف المتغيرة، وكثيراً ما تتجاوز ٩٠ في المائة في بعض الحالات. ويكون ذلك صحيح بصفة خاصة خلال فترات ارتفاع أسعار الوقود. ويؤثر ارتفاع أسعار الوقود بشكل كبير على معدل الإيجار الزمني. ويستخدم مزيج برنت كمقياس عالمي من أجل تقدير أسعار الوقود، لأنه لا يتأثر بالشؤون المحلية التي تؤثر على المؤشرات الأخرى.

وفي النصف الآخر من ٢٠١٤م، أدى فائض إمدادات النفط الخام العالمي بسبب ارتفاع إنتاج النفط الصخري من أمريكا الشمالية إلى انخفاض يزيد على ٥٥ في المائة من سعر برنت. وكان تأثير ذلك على أسعار وقود السفن مماثلاً بحلول نهاية عام ٢٠١٤م، وكانت تتجه أسعار وقود السفن HSFO إلى ما يقل عن ٣٠٠ دولار أمريكي/طن متري.

يوضح الشكل أدناه أسعار الوقود للفترة ما بين عام ٢٠٠٠م حتى ديسمبر ٢٠١٤م:

الشكل ٦-٢٣: أسعار الوقود في السابق بالدولار الأمريكي لكل طن متري (HSFO 380-cst)



المصدر: مكويلينج (McQuilling)/خدمات الوقود العالمي

١١-٦ سوق الناقلات

بدأت فئة ناقلات النفط العملاقة العام بداية إيجابية حيث تحسن اتجاه السوق في ظل إيرادات ثابتة في الربع الرابع من عام ٢٠١٣م. قفزت قيم الناقلات الجديدة بدرجة عالية لتسجل ١٠٢,٥ مليون دولار أمريكي في أبريل ٢٠١٤م؛ ولكنها سجلت تراجعاً بما يعادل ٥ مليون دولار أمريكي منذ ذلك الحين. وإن القيمة الحالية (فبراير ٢٠١٥م) لناقلات النفط العملاقة الجديدة تبلغ ٩٧ مليون دولار أمريكي. وارتفعت كذلك قيم الناقلات المستعملة في معظم السنة حيث ارتفع سعر ناقلات النفط العملاقة القديمة التي عمرها خمس سنوات ليبلغ ٧٥,٩ مليون دولار في سبتمبر ٢٠١٤م بينما سجلت ناقلات النفط العملاقة القديمة ذات العشر سنوات ارتفاعاً ليبلغ سعرها ٤٨,٥ مليون دولار أمريكي في أغسطس ٢٠١٤م. وقد شهد الربع الأخير من عام ٢٠١٤م انخفاض في أسعار الناقلات المستعملة بلغ ٢,٣ مليون دولار أمريكي عن الربع السابق وذلك على الناقلات التي تعمل منذ خمس سنوات وعشر سنوات. وعلى الرغم من السلسلة التي ظهرت في الأسواق مع اقتراب نهاية العام، إلا أنه مع مجيء شهر فبراير ٢٠١٥م ازدادت قيمة الناقلات المستعملة بنسبة ٢٥ بالمائة تقريباً و٢١ بالمائة مقارنةً بما كانت عليه في شهر فبراير من العام الماضي.

وكانت ناقلات المدى المتوسط ٢ (MR2) (التي تبلغ حمولتها ٤٠,٠٠٠ - ٥٤,٩٩٩ طن من الحمولة الساكنة) هي الأقل أداءً من حيث أسعار الأصول في عام ٢٠١٤م بعكس المكاسب المحققة في السنة السابقة. وقد ظلت قيم الناقلات الجديدة عند مبلغ ٣٦ مليون دولار أمريكي للسنة، ووصلت إلى ذروتها بمبلغ ٣٨ مليون دولار أمريكي خلال فصل الصيف (يونيه-يوليه) بينما سجلت مستوى متدني بما يعادل ٣٤,٥ مليون دولار أمريكي في أكتوبر عام ٢٠١٤م. في الوقت الحالي (فبراير ٢٠١٥م)، وتستقر أسعار ناقلات المدى المتوسط ٢ (MR2) عند ٣٦,٥ مليون دولار أمريكي، بما يمثل زيادة طفيفة قدرها ١,٤ في المائة عن نفس الفترة من العام الماضي. في حين ظلت قيم الناقلات الجديدة عند نفس المستوى سواءً بزيادة أو انخفاض قليل عن السنة السابقة. وقد شهد سوق الناقلات المستعملة انكماشاً حيث استمرت أرباح معدل التأجير الزماني أقل من مستوى التوقعات، وقد فقدت ناقلات منتجات المدى المتوسط ٢ (MR2) ذات الخمس سنوات نحو ١١,٦ في المائة من قيمتها في الفترة بين يناير ٢٠١٤م ويناير ٢٠١٥م، وشهدت الناقلات ذات العشر سنوات الوتيرة نفسها مع انخفاض بنسبة ١٠,٣ في المائة. وفي الوقت الحالي، (فبراير ٢٠١٥م)، يتم تقييم ناقلات المدى المتوسط ٢ (MR2) ذات الخمس سنوات والعشر سنوات بمبلغ ٢٦,٥ مليون دولار أمريكي، و١٦ مليون دولار أمريكي.

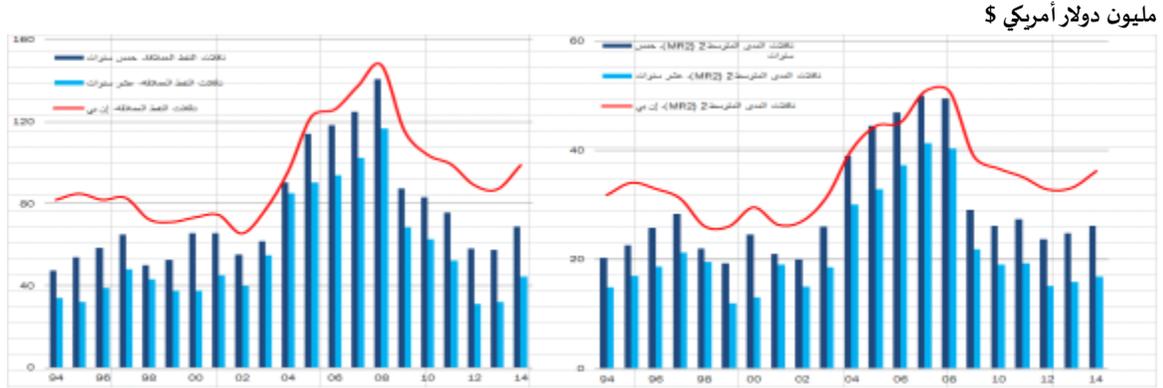
الجدول ٦-٨: أسعار ناقلات النفط العملاقة وناقلات المدى المتوسط: الجديدة والمستعملة

فبراير ٢٠١٥م (مليون دولار أمريكي)

ناقلات المدى المتوسط (مليون دولار أمريكي)	ناقلات النفط العملاقة (مليون دولار أمريكي)	
٣٦,٥	٩٧,٠	جديدة
٢٦,٥	٧٢,٥	٥ سنوات
١٦,٠	٤٧,٥	١٠ سنوات
٤,٢	١٧,٤	خردة

يوضح الشكل أدناه الأسعار في السابق لناقلات النفط العملاقة وناقلات المدى المتوسط سواء الجديدة والمستعملة:

الشكل ٦-٢٤: أسعار ناقلات النفط العملاقة وناقلات المدى المتوسط: الجديدة والمستعملة



غيرت السنوات العديدة الماضية إلى حد كبير من المشهد التمويلي في صناعة النقل البحري، حيث شهد عام ٢٠١٤ م انخفاضا في رأسمال القطاع الخاص المستثمر في قطاع النقل البحري؛ ومع ذلك فقد زادت الديون البديلة التي تشتمل على السندات ضئيلة القيمة "baby bonds"، وديون الشركة الأخرى من نسبتهم المنوية. وبالتطلع إلى عام ٢٠١٥ م، سوف يكون من المرجح أن يستمر تمويل الديون التقليدية في تمثيل أقل من ٦٥ في المائة من إجمالي رأس المال في هذه الصناعة، مع استيعاب السوق من مؤسسات الاستيراد والتصدير التي تقع بصفة رئيسية في منطقة آسيا. ومن المحتمل أن تركز صناديق الإستثمار الخاصة على فرص الاندماجات في أسواق الناقلات نظراً للالتزام بالنمو في رأس المال في السنوات الماضية.

الجدول ٦-٩: تخصيص رأس المال إلى سوق الشحن

٢٠٠٧م-٢٠١٤م

السنة	قيمة صفقات الشحن (مليون دولار أمريكي)	الأسهم العامة (نسبة مئوية)	شركات الملكية الخاصة (نسبة مئوية)	الديون البنكية (نسبة مئوية)	ديون أخرى (نسبة مئوية)
٢٠٠٧م	١٧٩,٨٩٥	١٨	٠	٦٨	١٤
٢٠٠٨م	١١٣,٩١٠	٦	١	٨٤	٩
٢٠٠٩م	٤٨,٤٢١	١٢	١	٧٠	١٧
٢٠١٠م	٨٣,٠٤٢	١٢	١	٧٠	١٧
٢٠١١م	٩٤,٠٧١	١٧	٥	٥٧	٢١
٢٠١٢م	٧٤,١١٦	٦	٤	٥٧	٣٣
٢٠١٣م	٩٤,٨٢٦	١٢	٨	٦٣	١٧
٢٠١٤م*	٧٠,٢٤٧	١٠	٥	٦٣	٢٢

المصدر: التمويل البحري، خدمات ماكولنج (McQuilling)

*يشتمل عام ٢٠١٤ م على بيانات حتى الأول من ديسمبر

المصدر: التمويل البحري

١٢-٦ الاتجاهات الحالية لقطاع النقل البحري

المناطق الخاضعة لقيود فيما يتعلق بالانبعاثات - أفرت المنظمة البحرية الدولية عام ٢٠٠٨ م مجموعة جديدة من القواعد والتنظيمات التي تهدف إلى تخفيض الانبعاثات من قطاع النقل البحري بشكل تدريجي (جدول ٦-١٠). وقد حُفّض في الأول من يناير ٢٠١٢ م الحد الأعلى للكبريت إلى ٣,٥ في المائة من أصل ٤,٥ في المائة. وفي شهر أغسطس من عام ٢٠١٢ م، أصبحت المياه الإقليمية الأمريكية والكندية منطقة خاضعة لقيود مناطق مراقبة معدلات الانبعاثات (ECA)، لتتضمن إلى المناطق المقيدة سابقاً في بحر

البلطيق والقناة الإنجليزية. وبداية من هذا العام، لن يُسمح بمحتوى كبريتي أعلى من ٠,١ في المائة في المناطق الخاضعة لقيود مناطق مراقبة معدلات الانبعاثات (ECA).

الجدول ٦-١٠: قواعد تنظيم تخفيض الانبعاثات من قطاع النقل البحري

٢٠٢٠م	٢٠١٥م	٢٠١٢م	القاعدة	
٠,٥	٣,٥	٣,٥	٤,٥	المحتوى الكبريتي في المحيطات المفتوحة (بالنسبة المئوية)
وقود الديزل البحري (MDO)	وقود السفن (IFO)	وقود السفن (IFO)	وقود السفن (IFO)	نوع الوقود المستخدم في المحيطات المفتوحة
٠,١	٠,١	١,٠	١,٠	المحتوى الكبريتي في المناطق الخاضعة لقيود مناطق مراقبة معدلات الانبعاثات (بالنسبة المئوية)
وقود الغاز البحري (MGO)	وقود الغاز البحري (MGO)	وقود الديزل البحري (MDO)	وقود الديزل البحري (MDO)	نوع الوقود المستخدم في المناطق الخاضعة لقيود مناطق مراقبة معدلات الانبعاثات
* مطروح للمراجعة في عام ٢٠١٨ م - قد يؤجل حتى عام ٢٠٢٥ م				

المصدر: المنظمة البحرية الدولية (IMO)

بدأ سريان لوائح المناطق الخاضعة لقيود مناطق مراقبة معدلات الانبعاثات عام ٢٠١٥م الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية (IMO) في الأول من يناير عام ٢٠١٥م والتي تُلزم السفن باستخدام وقود ذي محتوى كبريتي منخفض داخل المياه المخصصة لذلك في الاتحاد الأوروبي وأمريكا الشمالية. وتعمل هذه اللوائح على تحديد نسبة المحتوى الكبريتي لوقود السفن المستخدم في المناطق الخاضعة لقيود مناطق مراقبة معدلات الانبعاثات (ECA) بنسبة ٠,١ بالمائة، وقد تم السماح باستخدام نسب أقل من ٠,١ بالمائة من المحتوى الكبريتي للوقود قبل تنفيذ الإرشادات الجديدة. اعتمد مشغلو السفن ثلاثة استراتيجيات حتى يمكن الالتزام بهذه اللوائح وهي: التحول إلى وقود ذي محتوى كبريت منخفض أثناء تحرك السفن في المناطق الخاضعة لقيود مناطق مراقبة معدلات الانبعاثات (ECA): واستخدام أنظمة تنقية العادم لإزالة ثاني أكسيد الكبريت من الانبعاثات؛ وإعادة تجهيز السفن لاستخدام أنظمة قوة الدفع بالغاز الطبيعي المسال (LNG).

التحول إلى المواد المقطرة ذات المحتوى الكبريتي المنخفض - يؤدي التحول من الوقود الثقيل (HFO) إلى أنواع الوقود ذات المحتوى الكبريتي المنخفض، مثل وقود الغاز البحري (MGO)، إلى تمكين مشغلي السفن من الالتزام بقوانين المناطق الخاضعة لقيود مناطق مراقبة معدلات الانبعاثات الصادرة في عام ٢٠١٥م دون الحاجة إلى شراء معدات تنقية إضافية أو إلى تغيير أنظمة قوة الدفع.

أجهزة غسل الغاز العادم - اختار بعض المشغلين استخدام تنظيف النظم، التي يُشار إليها عادة كأجهزة تنقية الغاز العادم، ويمكن للمشغلين باستخدام أجهزة غسل الغاز مواصلة حرق زيت الوقود الثقيل بينما يواصلون الامتثال للوائح الخاصة بمحتوى الكبريت المنخفض حيث تم إزالة أجهزة غسل الغاز التي بها ما يزيد عن ٩٨ في المائة من ثاني أكسيد الكبريت من انبعاثات السفن. التحول إلى الغاز الطبيعي المسال - ويعتبر الخيار الثالث (بالإضافة للخيارين المذكورين أعلاه) (أجهزة غسل الغاز العادم والتحول إلى المواد المقطرة ذات المحتوى الكبريتي المنخفض)) للامتثال بقوانين إدارة مراقبة الانبعاثات عبارة عن تبديل أنظمة الدفع لحرق الغاز الطبيعي المسال. السفن التي تعمل بالغاز الطبيعي المسال جديدة نسبياً على الصناعة البحرية حيث لم يتم تطوير البنية التحتية للإمداد بالوقود بصورة تامة. تنص لوائح المناطق الخاضعة لقيود مناطق مراقبة معدلات الانبعاثات لعام ٢٠١٥م على أنه بحلول عام ٢٠٢٥م، سيكون استخدام الوقود ذي المحتوى الكبريتي المنخفض إلزامياً للعبور خارج المناطق الخاضعة لقيود مناطق مراقبة معدلات الانبعاثات. ستفرض اللوائح المستقبلية تخفيض نسبة المحتوى الكبريتي في الوقود من ٣,٥ بالمائة إلى ٠,٥ بالمائة للسفن التي تنتقل داخل البحار المفتوحة، مما سيؤدي إلى قيام ملاك السفن بالتخطيط لاستراتيجيات طويلة الأمد.

فروق سعر الصرف الثابت – المناطق الخاضعة لقيود مناطق مراقبة معدلات الانبعاثات (ECA) - في عام ٢٠١٥م، قامت المنظمة العالمية للقياس بإضافة فرق لسعر الصرف الثابت حتى يتم تضمينه كعنصر إيرادات إضافي للسفن العابرة في المناطق الخاضعة لقيود مناطق مراقبة معدلات الانبعاثات (ECA) وتستخدم وقود الديزل البحري (MDO) أو وقود الغاز البحري (MGO). قامت المنظمة العالمية للقياس بحساب إيرادات إضافية على حساب مستأجري السفن بقيمة ٦٥,٣١ دولاراً أمريكياً لكل ميل، وذلك للسفن العابرة في المناطق الخاضعة لقيود مناطق مراقبة معدلات الانبعاثات (ECA) في أمريكا الشمالية، أما إذا عبرت المناطق الخاضعة لقيود مناطق مراقبة معدلات الانبعاثات (ECA) في داخل بحر البلطيق و بحر الشمال فيتم حساب هذه الإيرادات الإضافية باستخدام ٤٨,٣٥ دولاراً أمريكياً لكل ميل، ويتم دمج فرق سعر الصرف الثابت هذا في حسابات معدل الإيجار الزمني (TCE) لتوقعات السنوات الخمس.

٧. لمحة عامة عن الشركة ومجموعة البحري

١-٧ لمحة تاريخية

تأسست الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري ("الشركة" أو "البحري") عام ١٩٧٨م بموجب المرسوم الملكي رقم م/٥ بتاريخ ١٣٩٨/٠٢/١٢هـ (الموافق ١٩٧٨/٠١/٢٢م) كشركة مساهمة سعودية، وتم قيدها في السجل التجاري برقم ١٠١٠٠٢٦٠٢٦، ويقع مركز الشركة الرئيسي في مبنى البحري رقم ٥٦٩، شارع الستين، حي الملز، ص. ب. ٨٩٣١، الرياض ١١٤٩٢، المملكة العربية السعودية. وبدأت الشركة ممارسة نشاط الشحن والنقل البحري بأسطول مؤلف من ناقلتين ذات استخدامات متعددة في عام ١٩٨١م، ومن ثم زادت الشركة أسطولها لأربع ناقلات في عام ١٩٨٣م.

وسَّعت الشركة أعمالها لتشمل قطاع نقل الكيماويات في العام ١٩٨٥م، حيث امتلكت ناقلة كيماويات واحدة وأسست مشروعاً مشتركاً مناصفةً مع شركة الملاحة العربية المتحدة تحت اسم الشركة العربية لناقلات الكيماويات والتي استحوذت على ناقلة كيماويات واحدة تم تأجيرها إلى الشركة السعودية للصناعات الأساسية "سابك". وفي العام ١٩٩٠م، أنشأت الشركة وسابك، الشركة الوطنية لنقل الكيماويات "الشركة الوطنية لنقل الكيماويات" كشركة مشتركة متخصصة في شراء وإيجار وتشغيل الناقلات المتخصصة في نقل المنتجات الكيماوية (للمزيد من التفاصيل، يرجى مراجعة القسم ٧-٨-٣ "الشركة الوطنية لنقل الكيماويات"). وفي العام ٢٠٠٧م، باعت الشركة حصتها البالغة ٥٠ في المائة في الشركة العربية لناقلات الكيماويات إلى شركة الملاحة العربية المتحدة نظير مبلغ ٢٣,٤ مليون ريال سعودي، وذلك بالنظر إلى أن الشركة كانت قد أسست الشركة الوطنية لنقل الكيماويات للعمل في نفس القطاع المتمثل في نقل المنتجات الكيماوية، مما أدى إلى ترسيخ وتنظيم عمليات الشركة في قطاع نقل المنتجات الكيماوية.

وفي العام ١٩٩١م، قامت الشركة بتأسيس شركة إن إس سي إيه (أمريكا)، لتكون بمثابة الوكيل العام للشركة لترتيب نقل الحاويات والبضائع السائبة وشحنات الدرجة من أمريكا الشمالية وإلها على متن ناقلات نقل البضائع العامة الخاصة بالشركة. بالإضافة إلى ذلك، تقوم شركة إن إس سي إيه (أمريكا) بإدارة مختلف أعمال خدمة الخطوط الملاحية في أمريكا الشمالية (للمزيد من التفاصيل، يرجى مراجعة القسم ٧-٨-١ "شركة إن إس سي إيه (أمريكا)").

وفي العام ١٩٩٢م، قزرت الشركة توسيع أعمالها لتشمل نقل النفط الخام وقدمت طلبات لبناء خمس ناقلات نفط عملاقة. وبدأ تشغيل هذه الناقلات خلال العامين ١٩٩٦م و١٩٩٧م. وفي العام ٢٠٠١م، امتلكت الشركة أربع ناقلات نفط عملاقة جديدة إضافية، ونتيجة لذلك توسَّع أسطول ناقلات النفط العملاقة الخاص بها ليصل إلى تسع ناقلات. وفي ٣١ ديسمبر ٢٠١٤م، وبعد إتمام صفقة فيلا (الموضحة أدناه) أصبحت الشركة تمتلك أسطولاً من ناقلات النفط العملاقة يضم ٣١ ناقلة. وفي العام نفسه، استأجرت الشركة ساحة خدمات حاويات في ميناء جدة الإسلامي "ساحة خدمات الحاويات" الخاص بها وذلك لتوفير منشآت تخزين إضافية لعملاء الشركة (للمزيد من التفاصيل، يرجى مراجعة القسم ٧-٧-٣ "البضائع العامة").

ويبين الجدول أدناه تفاصيل استحواد "ناقلات فيلا" المبرم بموجب صفقة فيلا:

الجدول ٧-١: تفاصيل الاستحواد على ناقلات فيلا

العوض	فئة الناقل	اسم ناقله فيلا	رقم الناقل	تاريخ النقل
١٧,٠٧١,٣٤٩ سهم من أسهم العوض بقيمة تبلغ ٣٧٩,٨٣٧,٥٠٠ ريال سعودي.	ناقلات النفط العملاقة	نجم المطر. تم تغيير الاسم لاحقاً إلى نسله	١	٢١ يوليو ٢٠١٤ م
٨,٧٤٥,٥٠٦ سهم من أسهم العوض بقيمة تبلغ ١٩٤,٥٨٧,٥٠٠ ريال سعودي.	ناقلات النفط العملاقة	نجم الجدي. تم تغيير الاسم لاحقاً إلى اللولو	٢	٧ أغسطس ٢٠١٤ م
١٤,٥٤٨,٣١٥ سهم من أسهم العوض بقيمة تبلغ ٣٢٣,٧٠٠,٠٠٠ ريال سعودي.	ناقلات النفط العملاقة	نجم الميزان. تم تغيير الاسم لاحقاً إلى الخزامى	٣	١١ أغسطس ٢٠١٤ م
١٧,٠٧١,٣٤٩ سهم من أسهم العوض بقيمة تبلغ ٣٧٩,٨٣٧,٥٠٠ ريال سعودي.	ناقلات النفط العملاقة	نجم العذراء. تم تغيير الاسم لاحقاً إلى الغينه	٤	١٤ أغسطس ٢٠١٤ م
١٧,٠٧١,٣٤٩ سهم من أسهم العوض بقيمة تبلغ ٣٧٩,٨٣٧,٥٠٠ ريال سعودي.	ناقلات النفط العملاقة	نجم العقرب. تم تغيير الاسم لاحقاً إلى النيبان	٥	٢١ أغسطس ٢٠١٤ م
٤,٢٤٢,١٣٣ سهم من أسهم العوض بقيمة تبلغ ٩٤,٣٨٧,٥٠٠ ريال سعودي. وعوض نقدي بقيمة ٨١,٦٧٥,٠٠٠ ريال سعودي (بما يعادل ٢١,٧٨٠,٠٠٠ دولار أمريكي)	ناقلات النفط العملاقة	نجم الحوت. تم تغيير الاسم لاحقاً إلى الحلوه	٦	٨ سبتمبر ٢٠١٤ م
عوض نقدي بقيمة ٣٢٣,٧٠٠,٠٠٠ ريال سعودي (بما يعادل ٨٦,٣٢٠,٠٠٠ دولار أمريكي)	ناقلات النفط العملاقة	نجم الشعري. تم تغيير الاسم لاحقاً إلى منيفه	٧	١٥ سبتمبر ٢٠١٤ م
عوض نقدي بقيمة ١٧١,٤١٢,٥٠٠ ريال سعودي (بما يعادل ٤٥,٧١٠,٠٠٠ دولار أمريكي)	ناقلات النفط العملاقة	نجم الأسد. تم تغيير الاسم لاحقاً إلى تينات	٨	١٨ سبتمبر ٢٠١٤ م
عوض نقدي بقيمة ١٩٤,٥٨٧,٥٠٠ ريال سعودي (بما يعادل ٥١,٨٩٠,٠٠٠ دولار أمريكي)	ناقلات النفط العملاقة	نجم الحمل. تم تغيير الاسم لاحقاً إلى شبلة	٩	٢٢ سبتمبر ٢٠١٤ م
عوض نقدي بقيمة ٣٢٣,٧٠٠,٠٠٠ ريال سعودي (بما يعادل ٨٦,٣٢٠,٠٠٠ دولار أمريكي)	ناقلات النفط العملاقة	نجم الواقع. تم تغيير الاسم لاحقاً إلى شيبه	١٠	٢ أكتوبر ٢٠١٤ م
عوض نقدي بقيمة ٣٤٤,٥٥٠,٠٠٠ ريال سعودي (بما يعادل ٩١,٨٨٠,٠٠٠ دولار أمريكي)	ناقلات النفط العملاقة	نجم السيف. تم تغيير الاسم لاحقاً إلى كران	١١	٨ أكتوبر ٢٠١٤ م
عوض نقدي بقيمة ٣٧٩,٨٣٧,٥٠٠ ريال سعودي (بما يعادل ١٠١,٢٩٠,٠٠٠ دولار أمريكي)	ناقلات النفط العملاقة	نجم الهمام. تم تغيير الاسم لاحقاً إلى الفرحة	١٢	١٣ أكتوبر ٢٠١٤ م
عوض نقدي بقيمة ١٠٨,٢٦٢,٥٠٠ ريال سعودي (بما يعادل ٢٨,٨٧٠,٠٠٠ دولار أمريكي)	ناقلات المنتجات البترولية	نجم النصل. تم تغيير الاسم لاحقاً إلى بحري ياسمين	١٣	٢٣ أكتوبر ٢٠١٤ م
عوض نقدي بقيمة ٣٣٥,٢٨٧,٥٠٠ ريال سعودي (بما يعادل ٨٩,٤١٠,٠٠٠ دولار أمريكي)	ناقلات النفط العملاقة	نجم الجناح. تم تغيير الاسم لاحقاً إلى الجلادي	١٤	٢٩ أكتوبر ٢٠١٤ م
عوض نقدي بقيمة ٣٢٣,٧٠٠,٠٠٠ ريال سعودي (بما يعادل ٨٦,٣٢٠,٠٠٠ دولار أمريكي)	ناقلات النفط العملاقة	نجم البطين. تم تغيير الاسم لاحقاً إلى جهام	١٥	١٣ نوفمبر ٢٠١٤ م
عوض نقدي بقيمة ١١٤,٦٣٧,٥٠٠ ريال سعودي (بما يعادل ٣٠,٥٧٠,٠٠٠ دولار أمريكي)	ناقلات المنتجات البترولية	نجم الزورق. تم تغيير الاسم لاحقاً إلى بحري توليب	١٦	١٨ نوفمبر ٢٠١٤ م
عوض نقدي بقيمة ١٠٨,٢٦٢,٥٠٠ ريال سعودي (بما يعادل ٢٨,٨٧٠,٠٠٠ دولار أمريكي)	ناقلات المنتجات البترولية	نجم الطير. تم تغييره لاحقاً إلى بحري ايريس	١٧	٢٧ نوفمبر ٢٠١٤ م
عوض نقدي بقيمة ١١٤,٦٣٧,٥٠٠ ريال سعودي (بما يعادل ٣٠,٥٧٠,٠٠٠ دولار أمريكي)	ناقلات المنتجات البترولية	نجم الطرف. تم تغييره لاحقاً إلى بحري روز	١٨	١ ديسمبر ٢٠١٤ م
عوض نقدي بقيمة ٩٧,٨٧٥,٠٠٠ ريال سعودي (بما يعادل ٢٦,١٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي)	ناقلات نفط عملاقة ذات هيكل يحتوي على وحدات تخزين عائمة	نجم الفرد. تم تغيير الاسم لاحقاً إلى الفريدة	١٩	٨ ديسمبر ٢٠١٤ م
عوض نقدي بقيمة ١٠٠,٦٨٧,٥٠٠ ريال سعودي (بما يعادل ٢٦,٨٥٠,٠٠٠ دولار أمريكي)	ناقلات المنتجات البترولية	نجم الدبران. تم تغيير الاسم لاحقاً إلى الخفجي	٢٠	١٥ ديسمبر ٢٠١٤ م

وفي العام ١٩٩٦م، قامت الشركة بتأسيس شركة الشرق الأوسط لإدارة السفن المحدودة "شركة الشرق الأوسط" كشركة مشتركة مناصفةً بين الشركة واكوماريت (وهي شركة متخصصة في إدارة السفن ومقرها في اسكتلندا). وقد تم تأسيس شركة الشرق الأوسط لتقديم خدمات إدارة السفن للشركة ولشركات أخرى في مجموعة البحري بغرض تحسين الكفاءة التشغيلية للمجموعة.

وفي العام ٢٠٠٥م، استحوذت الشركة على أسهم أكوماريت في شركة الشرق الأوسط، وأصبحت المساهم الوحيد فيها. وقد بدأت شركة الشرق الأوسط عملياتها بتقديم خدمات إدارة لتسع ناقلات. ومنذ ذلك الحين، بدأت عمليات شركة الشرق الأوسط تنمو حتى أصبحت تدير ٦٩ سفينة في ٣١ ديسمبر ٢٠١٤م، مكونة من مجموعة متنوعة من ناقلات كيماويات وناقلات نفط عملاقة وناقلة روكون وناقلات بضائع سائبة (للمزيد من التفاصيل، يرجى مراجعة القسم ٧-٨-٢ "شركة الشرق الأوسط لإدارة السفن المحدودة").

وفي العام ٢٠٠٥م، استحوذت الشركة على ٣٠,٣ في المائة من الأسهم في شركة بترديك المحدودة ("بترديك")، وهي شركة متخصصة في تجارة ونقل غاز النفط المسال. وتعتبر عملية الاستحواذ هذه بمثابة البداية لدخول الشركة في مجال نقل غاز النفط المسال (للمزيد من التفاصيل، يرجى مراجعة القسم ٧-٨-٥ "بترديك").

أما في شهر سبتمبر من عام ٢٠١٠م، أنشأت الشركة والشركة العربية للخدمات الزراعية "أراسكو" شركة البحري للبضائع السائبة، كمشروع مشترك بنسبة شراكة ٦٠ في المائة للشركة و ٤٠ في المائة لأراسكو، للتخصص في نقل البضائع السائبة. وبدأت البحري للبضائع السائبة عملياتها في العام ٢٠١٢م (للحصول على مزيد من التفاصيل، انظر القسم ٧-٨-٤ "البحري للبضائع السائبة").

وفي الرابع من نوفمبر عام ٢٠١٢م، قامت كل من الشركة وشركة فيلا البحرية العالمية المحدودة "فيلا"، وهي شركة تابعة ومملوكة بالكامل لشركة الزيت العربية السعودية "أرامكو السعودية"، بإبرام اتفاقية شراء الأعمال والأصول "اتفاقية شراء الأعمال والأصول" المتعلقة بصفقة دمج كامل أسطول فيلا من الناقلات التي تضم (١٤ ناقلة نفط عملاقة مزدوجة الهيكل، وناقلة نفط عملاقة أحادية الهيكل تستخدم كسفينة للتخزين العائم، وخمس ناقلات للمنتجات البترولية المكررة "ناقلات فيلا")، مع أعمال وحقوق أخرى متعلقة بناقلات فيلا، والتي من بينها أنظمة تقنية المعلومات الخاصة بتلك الناقلات، والبيانات التاريخية للمعدات والصيانة، بالإضافة إلى بعض الدفاتر والسجلات ("أصول فيلا") والعمليات المتعلقة بهذه الناقلات مع الشركة. كما قامت الشركة بإبرام عقد تأجير للناقلات "عقد الشحن" واتفاقية الإيجار على أساس الفترة الزمنية "اتفاقية الإيجار على أساس الفترة الزمنية"، بالإضافة "لعقد الشحن"، "اتفاقيات النقل البحري" مع بعض الشركات التابعة لأرامكو السعودية (مع "أرامكو السعودية" "مجموعة أرامكو السعودية") "صفقة فيلا". وبحسب شروط صفقة فيلا سيكون للشركة الحق الحصري في نقل النفط الخام المنتج في المملكة العربية السعودية والمباع من قبل مجموعة أرامكو السعودية (وتحديداً شركة بولانتير وحتى تاريخ نشرة الإصدار هذه) على أساس التسليم للعميل لناقلات النفط العملاقة والذي يتم شحنه من مواقع محددة تستخدمها أرامكو السعودية لشحن النفط الخام بموجب عقد الشحن.

وبموجب بنود صفقة فيلا، دفعت البحري لفيلا مقابلًا إجماليًا قدره ٤,٨٧٥,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي (ما يعادل ١,٣٠٠,٠٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي). وقد قامت الشركة باستيفاء هذا العوض من خلال الآتي: (١) إصدار عدد ٧٨,٧٥٠,٠٠٠ سهم جديد يمثل ٢٠ في المائة من أسهم رأس مال الشركة المصدرة ("أسهم العوض") وبسعر متفق عليه يبلغ ٢٢,٢٥ ريال سعودي لكل سهم جديد إلى شركة أرامكو السعودية للتطوير. وهي شركة تابعة مملوكة بالكامل لأرامكو السعودية، بحيث تكون القيمة الإجمالية للأسهم المزمع إصدارها ١,٧٥٢,١٨٧,٥٠٠ ريال سعودي (بما يعادل ٤٦٧,٢٥٠,٠٠٠ دولار أمريكي)؛ (٢) دفع مبلغ نقدي إلى فيلا بقيمة ٣,١٢٢,٨١٢,٥٠٠ ريال سعودي (بما يعادل ٨٣٢,٧٥٠,٠٠٠ دولار أمريكي) ("العوض النقدي").

وفي يوم ١٥ سبتمبر ٢٠١٤م، وبعد نقل حاوية فيلا السادسة، حلوة، قامت الشركة بإصدار وتسجيل أسهم العوض باسم شركة أرامكو السعودية للتطوير.

ويوضح الجدول التالي بعض المراحل المهمة في تاريخ الشركة بالإضافة إلى صفقة فيلا:

الجدول ٢-٧: المراحل المهمة في تاريخ الشركة

الإنجازات	السنة
تأسست الشركة، وبدأ التشغيل الفعلي للعملياتها في قطاع نقل البضائع العامة عام ١٩٨١م	١٩٧٩م
التوسع إلى قطاع نقل الكيماويات من خلال تملك ناقلتي كيماويات	١٩٨٥م
الدخول إلى قطاع نقل الكيماويات من خلال تأسيس الشركة الوطنية لنقل الكيماويات	١٩٩٠م
تأسيس شركة إن إس سي / إس إيه (أمريكا)	١٩٩١م
بدء العمليات في قطاع نقل النفط الخام	١٩٩٦م
تأسيس شركة الشرق الأوسط لإدارة السفن	١٩٩٦م
إضفاء الطابع الرسمي على تجارة نقل النفط الخام وشراء ٨ ناقلات نفط عملاقة جديدة	٢٠٠٤م - ٢٠٠٦م
الدخول إلى قطاع غاز النفط المسال عبر الاستحواذ على حصّة ٣,٣ في المائة في بترديك	٢٠٠٥م
الدخول في قطاع البضائع السائبة عبر تأسيس البحري للبضائع السائبة	٢٠١٠م
توقيع مذكرة تفاهم مع أرامكو السعودية من أجل إعداد دراسة جدوى اقتصادية لتطوير حوض بحري عالمي للسفن في المملكة العربية السعودية	٢٠١٣م
إتمام عملية الاستحواذ على أصول فيلا	٢٠١٤م

المصدر: الشركة

وفي فترة الإثني عشر شهرا السابقة لتاريخ نشرة الإصدار هذه، لم يكن هناك أي انقطاع في أعمال الشركة أو لأي عضو من أعضاء مجموعة البحري، والذي قد يكون/ أو كان له تأثير كبير على الوضع المالي للشركة.

وحتى تاريخ نشرة الإصدار هذه، لم يكن هناك أي تغيير جوهري في طبيعة أعمال الشركة.

وحتى تاريخ نشرة الإصدار هذه، ليس للشركة وشركاتها التابعة أي سياسة فيما يتعلق بالبحوث والتطوير للمنتجات أو الخدمات الجديدة.

٢-٧ تطوّر رأس مال الشركة

بلغ رأس مال الشركة المصرح به والمدفوع عند تأسيسها ٥٠٠,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي، مكوّن من ٥,٠٠٠,٠٠٠ سهم بقيمة اسمية تبلغ ١٠٠ ريال سعودي للسهم الواحد. وتم تعديل رأس المال في عدة مناسبات بحسب الآتي:

- وفقاً لقرار الجمعية العامة غير عادية المنعقدة في ١٤٠٢/٠٨/١٠ هـ (الموافق ١٩٨٢/٠٦/٠٢م) تمت زيادة رأس مال الشركة المصرح به والمدفوع الى ٢,٠٠٠,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي مكون من ٢٠,٠٠٠,٠٠٠ سهم بقيمة اسمية بلغت ١٠٠ ريال سعودي للسهم الواحد.
- وفقاً لقرار الجمعية العامة غير العادية المنعقدة في ١٤١٩/٠١/٢٩ هـ (الموافق ١٩٩٨/٠٥/٢٥م)، تم تقسيم رأس مال الشركة المصرح به والمدفوع الى ٤٠,٠٠٠,٠٠٠ سهم وذلك لخفض القيمة الاسمية من ١٠٠ ريال سعودي إلى ٥٠ ريال سعودي للسهم الواحد.
- بموجب قرار مجلس الوزراء رقم ٤٠ بتاريخ ١٤٢٧/٠٢/٢٧ هـ الموافق ٢٠٠٦/٠٣/٢٧م، تم تخفيض القيمة الاسمية للسهم من ٥٠ ريال سعودي للسهم الى ١٠ ريالات سعودية للسهم، وارتفع إثر ذلك عدد الأسهم في الشركة المصرح به

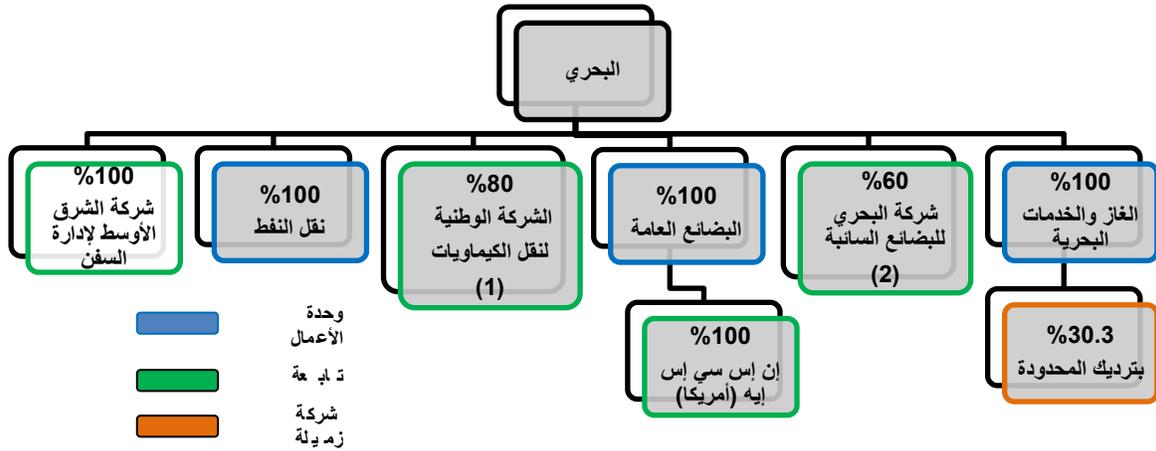
والمدفوع من ٤٠,٠٠٠,٠٠٠ سهم بقيمة اسمية تبلغ ٥٠ ريال سعودي للسهم إلى ٢٠٠,٠٠٠,٠٠٠ سهم بقيمة اسمية تبلغ ١٠ ريالات سعودية للسهم الواحد.

- وفقا لقرار الجمعية العامة غير العادية المنعقدة في ١٢/٠٣/١٤٢٧هـ الموافق (١٠/٠٤/٢٠٠٦م)، تم زيادة رأس مال الشركة المصرح به والمدفوع من خلال رسملة الأرباح المبقاة بقيمة ٢٥٠,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي، ليصل إلى ٢,٢٥٠,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي مكوّن من ٢٢٥٠,٠٠٠,٠٠٠ سهم بقيمة اسمية بلغت ١٠ ريالات للسهم الواحد.
- وفقا لقرار الجمعية العامة غير العادية المنعقدة في ٠٤/١١/١٤٢٧هـ الموافق ٢٥/١١/٢٠٠٦م، تم زيادة رأس مال الشركة المصرح به والمدفوع خلال إصدار حقوق أولوية بقيمة ٣,١٥٠,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي، مكونة من ٣١٥,٠٠٠,٠٠٠ سهم بقيمة اسمية ١٠ ريال سعودي للسهم الواحد.
- وفقا لقرار الجمعية العامة غير العادية المنعقدة في ٢١/٠٨/١٤٣٥هـ الموافق (١٩/٠٦/٢٠١٤م)، تم زيادة رأس مال الشركة المصرح به والمدفوع من خلال إصدار أسهم إضافية كجزء من العوض المتفق عليه لإتمام صفقة فيلا، ليصل إلى ٣,٩٣٧,٥٠٠,٠٠٠ ريال سعودي مكوّن من ٣٩٣,٧٥٠,٠٠٠ سهم بقيمة اسمية تبلغ ١٠ ريالات للسهم الواحد.

٣-٧ هيكل المجموعة

يوضح الرسم التالي هيكل مجموعة البحري كما في تاريخ هذه النشرة:

الشكل ١-٧: هيكل المجموعة



(١) في المائة مملوكة لشركة سابك
(٢) في المائة مملوكة لأراسكو

المصدر: الشركة

٤-٧ الرؤية والاستراتيجية

١-٤-٧ الرؤية والقيم

تتمثل رؤية الشركة في ربط الاقتصادات ونشر الإزدهار، وقيادة التميز في الخدمات اللوجستية العالمية. وتم تأسيس الشركة لتوفير وضمان مرور آمن للسلع المنتجة في المملكة. ولازالت رسالة الشركة مستمرة مع توسّع نطاق خدماتها بشكل كبير منذ تأسيسها.

وتلتزم الشركة بقيمها المتمثلة في "الاتزان"، و"الشفافية"، و"المثابرة"، و"الحماس". ومن خلال التركيز المستمر على هذه القيم والأسس التجارية المسؤولة، تعتقد الشركة أن بإمكانها أن تصبح مقدم خدمة رائد يطبق أفضل الممارسات التجارية للشركات لتشغيل أسطول من الطراز العالمي، مع بناء علاقات مثمرة مع كافة أصحاب المصالح.

٢-٤-٧ الاستراتيجية

في تاريخ ١٤٢٦/١٢/١٧هـ (الموافق ٢٠٠٥/١٢/١٩م)، وافق مجلس الإدارة على أول خطة استراتيجية للشركة تمتد لخمس سنوات، والتي تمثل هدفها الرئيسي في توسعة عمليات الشركة في قطاعي نقل النفط والنقل الكيميائي من خلال شراء ناقلات جديدة. وفي العام ٢٠٠٨م، طبقت الشركة خطة خمسية أكثر شمولية لتعزيز استراتيجية الشركة التوسعية، والتي تم اعتمادها بموجب قرار صادر عن مجلس الإدارة بتاريخ ١٤٢٩/١١/٠٤هـ (الموافق ٢٠٠٨/١١/٠٢م). وتوسع هذه الخطة الخمسية المحسنة إلى تأكيد وترسيخ المركز المالي والتشغيلي المتميز للشركة، بهدف تعزيز قدرتها التنافسية في الأسواق العالمية. ومنذ اعتماد هذه الخطة الخمسية المحسنة، كانت إستراتيجية الشركة هادفة لتوسيع الأعمال التجارية عبر توسيع في الأسطول، والاستخدام الأمثل للموارد، وتنويع الاستثمارات، ومراقبة الأسواق على نحو فعال، وتخفيض تكاليف التشغيل، وتبني آليات التنفيذ الدولية. حتى تاريخ نشرة الإصدار هذه، تقوم الشركة حالياً بعملية تطوير وتنفيذ خطة إستراتيجية خمسية جديدة.

وتتضمن أحدث خطة خمسية استراتيجية للشركة (التي انتهت صلاحيتها في عام ٢٠١٣م) العناصر التالية:

- توسيع أسطول ناقلات النفط الخام الخاص بالشركة.
- تشغيل ناقلات النفط الخام على النحو الأمثل في السوق الفورية، من خلال عقود إيجار على أساس الفترة الزمنية.
- استكشاف الأسواق بغرض تشغيل أسطول الشركة الوطنية لنقل الكيماويات بالشكل الأمثل.
- توسيع عمليات نقل البضائع العامة لدعم الاقتصاد الوطني للمملكة العربية السعودية.
- تحسين الإدارة التشغيلية في كل قطاعات أعمال مجموعة البحري.
- استكشاف فرص الاستثمار لعمليات التوسع المحتملة.

٥-٧ الإنجازات

ترى الشركة أن أبرز إنجازاتها خلال الخمس سنوات التي تسبق مباشرة تاريخ نشرة الإصدار هذه، ما يلي:

- التنفيذ الناجح لاستراتيجية الشركة من خلال توسيع اسطولها المكون من ناقلات النفط العملاقة، وأسطولها المكون من ناقلات الكيماويات والبضائع العامة والعمليات التجارية ذات الصلة.
- الإتمام الناجح لصفقة فيلا والاستحواذ على ناقلات فيلا.
- التعاون مع أرامكو السعودية فيما تعلق بالبضائع السائبة والكيماويات وغيرها من المجالات المتعلقة بصفقة فيلا.
- التنوع المستمر لخدماتها، بما في ذلك إنشاء شركة البحري للبضائع السائبة والبدء بعملياتها (لمزيد من المعلومات راجع القسم ٧-٨-٤ "البحري للبضائع السائبة").
- النجاح في توظيف المواطنين السعوديين والمحافظة عليهم في عملياتها، بما فيها تلك الخاصة بتقنية المعلومات، والموارد البشرية والمالية والخدمات اللوجستية وإدارة الناقلات والعمليات الاستراتيجية (لمزيد من التفاصيل، يرجى مراجعة القسم ٧-٨ "الموظفون والسعوديون").
- الحصول على شهادة أيزو ٩٠٠١:٢٠٠٨ لامتثالها بنظم الإدارة المعتمدة في مكاتب الشرق الأوسط (لمزيد من التفاصيل، يرجى مراجعة القسم ٧-٨ "نبذة حول شركات مجموعة البحري").
- تنفيذ مركز خدمة العملاء لتوفير خدمة المعلومات على الانترنت للعملاء، بما فيها الجداول الزمنية للرحلة وتتبع البضائع وموقع الناقل والوقت المتوقع للوصول إلى الميناء وأوقات الانطلاق.
- الفوز بجائزة الشفافية الممنوحة من مجموعة بي أم جي المالية في العام ٢٠١٠م، وتهدف هذه الجائزة إلى تسليط الضوء على الشركات المدرجة، والتي تتفوق في نشر البيانات المالية والإفصاح عن نشاط الشركة بدقة وفي الوقت المناسب.

- اختيار الشركة من أفضل خمسين شركة في العالم العربي في تجسيد معيار المؤشر الاجتماعي البيئي والحوكمة في شهر ديسمبر من العام ٢٠١١م. قام بتطوير هذا المؤشر معهد الحوكمة لحوكمة الشركات، في دبي، بالتعاون مع ستاندرد آند بورز (شركة خدمات مالية عالمية).
- النجاح في إطلاق هوية الشركة الجديدة في العام ٢٠١٢م، بحيث أصبح اسمها التجاري "البحري" لتتوج اكتمال أكثر من ٣٠ عاماً من العمليات، ولتعكس موقعها كواحدة من شركات النقل الرائدة في العالم مع فهم عميق لاحتياجات العملاء المتنوعة في العديد من الأسواق.
- الحصول على جائزة يورو موني للعام ٢٠١٢م لأفضل شركة تدار في قطاع النقل والشحن في الشرق الأوسط.
- تصنيف الشركة كإحدى أكبر الشركات في المنطقة العربية من قبل فوربس الشرق الأوسط في عام ٢٠١٣م.
- الحصول في ١٠ مايو ٢٠١٣م على جائزة سي تريند للعام ٢٠١٣م لأفضل أداء في العالم، وذلك تقديراً لأداء الشركة الاستثنائي في عام ٢٠١٢م ومساهمتها البارزة في قطاع النقل البحري.

٦-٧ المبادرات والخطط الجديدة

- تسعى الشركة باستمرار إلى تحسين نوعية ما تقدمه من خدمات، من خلال تحديث أسطولها، وتدريب موظفيها باستمرار، وتطوير الخدمات المقدمة لعملائها، وتعزيز أنظمتها وإجراءاتها. وفي عام ٢٠١٥م، تتوقع الشركة تنفيذ المبادرات والخطط التالية:
- دعم قطاعات النفط والكيماويات والصناعات التحويلية المتزايدة النمو في المملكة، وتوفير قدر أكبر من الأمن في مجال النقل البحري للمملكة.
- الاستمرار في تحديث تقنية المعلومات (كما هو موضح في القسم ٧-٩-٥ "نشر تقنية المعلومات").

كما أنه في ٢٠١٣م، وقعت الشركة مذكرة تفاهم مع شركة أرامكو السعودية وشركة سيمكوب البحرية المحدودة لإجراء دراسة جدوى لمشروع محتمل لحوض بحري عالمي للمنصات البحرية في المملكة العربية السعودية، وقد تم تمديد مذكرة التفاهم هذه في تاريخ ٢٤ نوفمبر عام ٢٠١٤م، لتكون سارية حتى ٢٩ أكتوبر ٢٠١٥م. وسيتم إدارة هذا المشروع داخل الشركة من قبل وحدة الغاز والخدمات البحرية في حال موافقة مجلس إدارة الشركة على اشتراكها في هذا المشروع.

٧-٧ نبذة عن أنشطة مجموعة البحري التجارية

تنقسم الأنشطة التجارية الرئيسية لشركة البحري إلى ستة وحدات أعمال استراتيجية وهي:

نقل النفط الخام، والغاز والخدمات البحرية، ونقل الكيماويات، ونقل البضائع السائبة، ونقل البضائع العامة، وإدارة الناقلات. ومن بين هذه الأنشطة، يتم تشغيل العمليات المرتبطة بالكيماويات عبر الشركة الوطنية لنقل الكيماويات، ويتم تشغيل العمليات المتعلقة بإدارة الناقلات من خلال شركة الشرق الأوسط لإدارة السفن، وأخيراً يتم تشغيل العمليات الخاصة بالبضائع السائبة عبر شركة البحري للبضائع السائبة، وكل هذه الشركات هي شركات تابعة للشركة. أما العمليات الخاصة بنقل النفط وعمليات الغاز والخدمات البحرية وكذلك البضائع العامة، فتقوم الشركة بتشغيلها من خلال فروع لها. وتقوم أيضا شركة إن إس سي إس إيه (أمريكا) - وهي شركة مملوكة للشركة - بالعمل كوكيل عام للشركة الأم في أمريكا الشمالية فيما يتعلق بنقل البضائع العامة. وحتى تاريخ نشرة الإصدار هذه، لا يوجد لدى الشركة أو شركاتها التابعة أي منتجات أو نشاطات جديدة مهمة.

ويوجد شرح إضافي عن الأنشطة الرئيسية للشركة، أدناه في القسم ٧-٨ "نبذة حول شركات مجموعة البحري":

١-٧-٧ نقل النفط الخام

دخلت الشركة في قطاع نقل النفط الخام في العام ١٩٩٢م، من خلال طلب بناء خمس ناقلات نفط عملاقة، والتي دخلت حيز الخدمة بين عامي ١٩٩٦م و ١٩٩٧م. وفي العام ٢٠٠١م، حصلت الشركة على أربع ناقلات نفط عملاقة إضافية، ليصبح عدد ناقلات النفط العملاقة في أسطول الشركة تسع ناقلات.

وفي عام ٢٠٠٥م، أضفت الشركة الطابع الرسمي على تجارة نقل النفط الخام الخاصة بها من خلال افتتاح مكتب فرعي في دبي، الإمارات العربية المتحدة، والمسعى البحري للنفط والغاز، وبموجب الرخصة التجارية رقم JLT-٦٥٨٠٧ "البحري للنفط والغاز". وقد تم إنشاء البحري لنفط والغاز كقاعدة لتشغيل تجارة نقل النفط الخام الخاصة بالشركة، نظراً لمكانة دبي كمركز عالمي

لسوق نقل النفط الخام. كما تجدر الإشارة إلى أنه في عام ٢٠١٤م تم تقسيم البحري للنفط والغاز إلى فرعين مستقلين وهما البحري لنقل النفط والبحري للغاز والخدمات البحرية.

وفي عامي ٢٠٠٤م و٢٠٠٦م، تقدمت الشركة بطلبات لبناء ثماني ناقلات نفط عملاقة جديدة والتي تم استلامها بين عامي ٢٠٠٧م و٢٠٠٩م. ولقد نمت أعمال ناقلات النفط العملاقة الخاصّة بالشركة بشكل متزايد لتصبح قطاع الأعمال الأكبر للشركة من ناحية الأصول المملوكة وإيرادات التشغيل. وبعد إتمام صفقة فيلا، فإن أسطول ناقلات النفط العملاقة للشركة امتد إلى ٣١ ناقلة، والذي يعد ثالث أكبر أسطول ناقلات نفط عملاقة في العالم حتى تاريخ إصدار هذه النشرة.

وتبلغ سعة كل ناقلة نفط عملاقة على الأقل ٢,٢ مليون برميل وحمولة تبلغ ٣٠٠,٠٠٠ طن من الحمولة الساكنة. ويعمل أسطول ناقلات النفط العملاقة عادةً من خلال الإيجار على أساس الفترة الزمنية القصير والطويل الأجل، وفي السوق الفورية. وبناءً على ذلك ومنذ عام ٢٠١١م، امتنعت الشركة عن الدخول في عقود إيجار على أساس الفترة الزمنية المتوسطة والطويلة الأجل بأسعار منخفضة، وذلك بسبب معدلات السوق الفورية المنخفضة وتأثيرها التبعي على معدلات الإيجار على أساس الفترة الزمنية. ويتألف أسطول ناقلات النفط العملاقة للشركة من الناقلات التالية:

الجدول ٣-٧: ناقلات النفط العملاقة المملوكة للشركة

م	الاسم	(طن متري)	تاريخ البناء	نوع	العلم
١	رملة	٣٠٠,٣٦١	١٩٩٦م	مزدوجة الهيكل	المهاما
٢	غوار	٣٠٠,٣٦١	١٩٩٦م	مزدوجة الهيكل	المهاما
٣	وطيان	٣٠٠,٣٦١	١٩٩٦م	مزدوجة الهيكل	المهاما
٤	حوظة	٣٠٠,٣٦١	١٩٩٦م	مزدوجة الهيكل	المهاما
٥	سفانية	٣٠٠,٣٦١	١٩٩٧م	مزدوجة الهيكل	المهاما
٦	حرض	٣٠٢,٧٠٠	٢٠٠١م	مزدوجة الهيكل	المهاما
٧	مرجان	٣٠٢,٩٧٧	٢٠٠٢م	مزدوجة الهيكل	المهاما
٨	صفوى	٣٠٢,٩٧٧	٢٠٠٢م	مزدوجة الهيكل	المهاما
٩	ابقيق	٣٠٢,٩٧٧	٢٠٠٢م	مزدوجة الهيكل	المهاما
١٠	الجلوه	٣١٦,٨٠٨	٢٠٠٢م	مزدوجة الهيكل	ليبريا
١١	تينات	٣١٦,٥٠٢	٢٠٠٢م	مزدوجة الهيكل	ليبريا
١٢	اللولو	٣١٦,٥٠٧	٢٠٠٣م	مزدوجة الهيكل	ليبريا
١٣	شبله	٣١٦,٤٧٦	٢٠٠٣م	مزدوجة الهيكل	ليبريا
١٤	الوفرة	٣١٧,٧٨٨	٢٠٠٧م	مزدوجة الهيكل	المهاما
١٥	ليلى	٣١٧,٨٢١	٢٠٠٧م	مزدوجة الهيكل	المهاما
١٦	جنا	٣١٧,٦٩٣	٢٠٠٨م	مزدوجة الهيكل	المهاما
١٧	حباري	٣١٧,٦٦٤	٢٠٠٨م	مزدوجة الهيكل	المهاما
١٨	الخزامي	٣١٩,٤٢٨	٢٠٠٨م	مزدوجة الهيكل	ليبريا
١٩	منيفه	٣١٩,٤٢٨	٢٠٠٨م	مزدوجة الهيكل	ليبريا
٢٠	الجلادي	٣١٩,٤٢٨	٢٠٠٨م	مزدوجة الهيكل	ليبريا
٢١	جهام	٣١٩,٤٢٨	٢٠٠٨م	مزدوجة الهيكل	ليبريا
٢٢	شيبه	٣١٩,٤٢٨	٢٠٠٨م	مزدوجة الهيكل	ليبريا
٢٣	كران	٣١٩,٤١٠	٢٠٠٩م	مزدوجة الهيكل	ليبريا
٢٤	كحلاء	٣١٧,٣٦١	٢٠٠٩م	مزدوجة الهيكل	المهاما

٢٥	درة	٣١٧,٦٩٣	م ٢٠٠٩	مزدوجة الهيكل	الهاما
٢٦	غزال	٣١٧,٦٩٣	م ٢٠٠٩	مزدوجة الهيكل	السعودية
٢٧	سهباء	٣١٧,٦٩٣	م ٢٠٠٩	مزدوجة الهيكل	الهاما
٢٨	نسله	٣١٩,١٤١	م ٢٠١٠	مزدوجة الهيكل	ليبريا
٢٩	الغينه	٣١٩,١٤١	م ٢٠١٠	مزدوجة الهيكل	ليبريا
٣٠	النيبان	٣١٩,٢٨٦	م ٢٠١٠	مزدوجة الهيكل	ليبريا
٣١	الفرجة	٣١٩,٢٨٦	م ٢٠١٠	مزدوجة الهيكل	ليبريا

المصدر: الشركة

ويوضح الجدول أدناه تفاصيل الرحلات التي قامت بها ناقلات النفط العملاقة الخاصة بالشركة للسنوات ٢٠١٠م و٢٠١١م و٢٠١٢م و٢٠١٣م و٢٠١٤م، على أساس خطوط التشغيل الرئيسية الخاصة بالشركة.

الجدول ٤-٧: تفاصيل رحلات ناقلات النفط العملاقة بحسب خط التشغيل

المسار	م ٢٠١٠	م ٢٠١١	م ٢٠١٢	م ٢٠١٣	م ٢٠١٤
الخليج العربي/الشرق الأقصى	٤٤ في المائة	٤٥ في المائة	٢٣ في المائة	١ في المائة	١ في المائة
الخليج العربي / الولايات المتحدة الأمريكية	٢٥ في المائة	٣٠ في المائة	٤١ في المائة	٤٨ في المائة	٣٥ في المائة
غرب المحيط الأطلسي/أقصى الشرق	٣١ في المائة	٢٥ في المائة	٣٦ في المائة	٥١ في المائة	٢٨ في المائة
الخليج العربي/البحر الأحمر	٠ في المائة	٠ في المائة	٠ في المائة	٠ في المائة	٧ في المائة
البحر الأحمر	٠ في المائة	٠ في المائة	٠ في المائة	٠ في المائة	٢٣ في المائة
الأخرى	٠ في المائة	٠ في المائة	٠ في المائة	٠ في المائة	٦ في المائة
المجموع	١٠٠ في المائة				

المصدر: الشركة

وقد تقوم الشركة باستئجار ناقلات من وقت لآخر وبحسب جدول كل رحلة لتلبية احتياجات عملائها.

٢-٧-٧ الغاز والخدمات البحرية

تأسس قطاع الغاز والخدمات البحرية في عام ٢٠١٤م، والذي يدار عن طريق البحري للغاز والخدمات البحرية، من أجل السماح لقطاع نقل النفط بالتركيز فقط على أعمال نقل النفط في الشركة، والتي توسعت نتيجة لصفقة فيلا. ويركز قطاع الغاز والخدمات البحرية على استكشاف الفرص الاستثمارية المتاحة بالقطاع البحري وذلك تماشياً مع الخطة الاستراتيجية العامة للشركة بالتوسع وتنوع استثماراتها. ويعد قطاع الغاز والخدمات البحرية المسؤول عن إدارة استثمارات الشركة في بتريديك (ولمزيد من التفاصيل، يرجى مراجعة القسم ٧-٨-٥ "بتريديك") و يدار قطاع الغاز والخدمات البحرية من قبل فرع الشركة في دبي، البحري للنفط والغاز.

٣-٧-٧ البضائع العامة

تأسست الشركة عام ١٩٧٩م وبدأت تشغيلها فعلياً في عام ١٩٨١م في نشاط البضائع العامة. وتقوم الشركة، وحتى تاريخ نشرة الإصدار هذه، بتشغيل خدماتها الخاصة بالبضائع العامة عبر منطقة جغرافية واسعة، تغطي منطقة الشرق الأوسط، وشبه القارة الهندية، والساحل الشرقي لأمريكا الشمالية، والبحر الأبيض المتوسط.

كما يشغّل أسطول البضائع العامة خدمة خطوط ملاحية منتظمة لنقل البضائع العامة والركاب من الساحل الشرقي للولايات المتحدة الأمريكية وكندا إلى شبه القارة الهندية، مروراً بميناء ليفورنو في إيطاليا، وميناء جدّة الإسلامي في البحر الأحمر، وميناء الملك عبد العزيز في الدمام، وميناء جبل علي الواقع على ساحل الخليج العربي وصولاً إلى شبه القارة الهندية.

ومنذ تأسيس الشركة، فإن عمليات الشحن الخاصة بها قد شهدت توسعاً سريعاً في المملكة العربية السعودية من خلال افتتاح مكاتب فرعية لها في جدّة (عام ١٩٨٢م)، والدمام (عام ١٩٨٣م) والجبيل (عام ١٩٨٤م). وقد مكّنت هذه المكاتب الفرعية للشركة من زيادة حجم وشبكة عملياتها الخاصة بالبضائع العامة. كما افتتحت الشركة مكتب تنسيقي لها في مدينة ممبائي في الهند في العام ٢٠٠٠م لتوسيع وجودها في شبه القارة الهندية.

وكان أسطول الشركة الخاص بالبضائع العامة مكوناً في بادئ الأمر من ناقلتين درجة متعددة الأغراض توسعت لاحقاً إلى أربع ناقلات في عام ١٩٨٣م. وتنقل هذه الناقلات الحاويات، والمواد الخام السائبة، وشحنات الدرجة. وفي العامين ٢٠١٣م و٢٠١٤م، وسعت الشركة أعمالها في هذا القطاع، باستلام ست ناقلات روكون جديدة، والتي لها قدرة أكبر واستغلال أقل للوقود من ناقلات الدرجة المملوكة سابقاً من الشركة. واستلمت الشركة هذه الست ناقلات في ١٤٣٤/٠٣/٢٤هـ (الموافق ٢٠١٣/٠٢/٠٥م)، و١٤٣٤/٠٦/٢٠هـ (الموافق ٢٠١٣/٠٤/٣٠م)، و١٤٣٤/٠٩/١٥هـ (الموافق ٢٠١٣/٠٧/٢٣م)، و١٤٣٤/١٢/٢٤هـ (الموافق ٢٠١٣/١٠/٢٩م)، و١٤٣٥/٠٣/٠٨هـ (الموافق ٢٠١٤/٠١/٠٩م) و١٤٣٥/٠٦/٢٨هـ (الموافق ٢٠١٤/٠٤/٢٨م).

وتم استبعاد أسطول الشركة الأصلي المكون من أربع ناقلات درجة متعددة الأغراض في ٢٠١٣م بمجرد استلام ناقلات روكون. وكجزء من استراتيجية الشركة لتوسيع عملياتها الخاصة بخدمات البضائع العامة، وتوسيع قاعدة عملائها، فقد تم ترسية عقد لمدة ثلاث سنوات بنجاح من قبل وزارة الدفاع في المملكة. وتبلغ قيمة هذا العقد ٢٣٠,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي مقابل تقديم خدمات لوجستية لوزارة الدفاع في المملكة بموجب العقد مع وزارة الدفاع بتاريخ ١٤٣٢/١٠/١٣هـ (الموافق ٢٠١١/٠٩/١١م).

وبموجب هذا العقد فقد تم تعيين الشركة لتكون الناقل الرسمي لكافة فروع قطاعات القوات المسلحة في المملكة لنقل البضائع عن طريق البحر من وإلى المملكة. وقد تم تجديد هذا العقد في العام ٢٠١٣م لمدة خمس سنوات إضافية، بقيمة ٣٨٣,٣٣٥,٠٠٠ ريال سعودي، ويستمر حتى ١٤٤١/٠١/١٢هـ (الموافق ٢٠١٩/٠٩/١١م) (لمزيد من التفاصيل، انظر القسم ١-١٤ "ملخص الاتفاقات الجوهرية").

كما نجحت الشركة في إبرام عقد مدته خمس سنوات مع وزارة الداخلية في المملكة وتبلغ قيمة هذا العقد ٤٠٠,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي بتاريخ ١٤٣٦/٠٤/٢٨هـ الموافق ٢٠١٥/٠٢/١٧م، تم بموجبه تعيين الشركة لتكون الناقل الرسمي لشحن جميع المعدات العسكرية الجديدة والقديمة من وإلى المملكة، وسوف يستمر العمل بهذا العقد لمدة ١٨٠٠ يوم عمل (لمزيد من التفاصيل انظر القسم ١-١٤ "ملخص الاتفاقات الجوهرية").

وفيما يلي ملخص لكمية البضائع العامة التي نقلتها ناقلات الدرجة التابعة للشركة في السنوات ٢٠١٠م، ٢٠١١م، ٢٠١٢م، ٢٠١٣م، بالإضافة لكمية البضائع العامة التي نقلتها ناقلات روكون الجديدة والمملوكة للشركة في السنتين ٢٠١٣م و٢٠١٤م:

الجدول ٥-٧: كميات البضائع العامة من العام ٢٠١٠م إلى ٢٠١٤م

السنة	كمية البضائع العامة (طن)	الحاويات	عدد رحلات الخطوط الملاحية المنتظمة
٢٠١٠م	٥٥١,٦١٣	١٩,٧٣٨	١٥
٢٠١١م	٦٢٣,٤٥٧	١٨,٩٤٥	١٤
٢٠١٢م	٥٧٣,١٨٣	١٧,٨٢٢	١٣
٢٠١٣م	٣٨٧,٧٩٣	١١,٥٢٦	١٣
٢٠١٤م	٣٢٨,٣٣٦	٨,٥٤٤	١٧

المصدر: الشركة

تعتبر أعمال نقل البضائع العامة، أعمال ملاحية تعمل بالتناوب مع الموانئ التالية وبصورة منتظمة: الدمام - جبل علي - مومباي - جدة - أزير - ليفورنو - بالتي مور - هيوستن - جاكسونفيل - سافانا - ويلمينجتون - بالتي مور - هاليفاكس - جدة - الدمام.

ويوضح الجدول أدناه معلومات عن أسطول الشركة المؤلف من ناقلات روكون:

الجدول ٦-٧: ناقلات روكون المملوكة من الشركة

م	الناقلة	الحمولة الساكنة (طن متري)	السرعة (ميل بحري)	العلم	تاريخ البناء
١	بحري أبها	٢٦,٠٠٠	١٧	السعودية	٢٠١٣ م
٢	بحري الهفوف	٢٦,٠٠٠	١٧	السعودية	٢٠١٣ م
٣	بحري تيوك	٢٦,٠٠٠	١٧	السعودية	٢٠١٣ م
٤	بحري جازان	٢٦,٠٠٠	١٧	السعودية	٢٠١٣ م
٥	بحري جدة	٢٦,٠٠٠	١٧	السعودية	٢٠١٤ م
٦	بحري ينبع	٢٦,٠٠٠	١٧	السعودية	٢٠١٤ م

المصدر: الشركة

أبرمت الشركة في عام ١٩٩٢ م عقد إيجار طويل الأجل مع المؤسسة العامة للموانئ لاستئجار ساحة خدمات الحاويات بجوار ميناء جدة الإسلامي من أجل توفير منشآت تخزين إضافية لعملائها. وتبلغ مساحة ساحة خدمات الحاويات ١٢٠,٠٠٠ متر مربع، منها ٩٥,٠٠٠ متر مربع يستخدم لتخزين الحاويات. يتم استخدام المساحة المتبقية والتي تبلغ ٢٥,٠٠٠ متر مربع كورشة عمل. وتم تجديد هذا العقد في العام ٢٠٠٦ م لمدة ١٠ سنوات إضافية مع إمكانية تجديده لمدة خمس سنوات أخرى. وتستخدم ساحة خدمات الحاويات لتوفير مرافق تخزين إضافية لعملاء الشركة، بالإضافة لحاويات الشركة الخاصة بها. وتمكن ساحة خدمات الحاويات هذه الشركة من التخلص السريع لشحنات العملاء، والذي من شأنه تعزيز مكانة الشركة باعتبارها وكيل الشحن.

٨-٧ نبذة حول شركات مجموعة البحري

١-٨-٧ شركة إن إس سي إس إيه (أمريكا)

تأسست شركة إن إس سي إس إيه (أمريكا) في تاريخ ٢٤ يوليو ١٩٩١ م كشركة مملوكة بالكامل للشركة في ولاية نيويورك. ويبلغ رأس مال شركة إن إس سي إس إيه (في أمريكا) المصرح به ١,٠٠٠ سهم بقيمة اسمية تساوي ١,٠٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي.

تعتبر شركة إن إس سي إس إيه (أمريكا) الوكيل العام للشركة وتقوم بتنفيذ عمليات نقل البضائع العامة. وقد بدأت شركة إن إس سي إس إيه (أمريكا) أعمالها من خلال مكتب في جزيرة ستاتن في نيويورك، ثم انتقل مقرها الرئيسي إلى بالتي مور في ولاية ماريلاند في خريف عام ١٩٩٢ م. ويعتبر ميناء بالتي مور أحد أكبر الموانئ لناقلات الدرجة في الساحل الشرقي للولايات المتحدة. وباعتبارها الوكيل العام للشركة، تقوم شركة إن إس سي إس إيه (أمريكا) بتنمية أعمال البحري والمحافظة على علاقاتها والتنسيق مع عملاءها في أمريكا الشمالية.

وكما في تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٤ م، يعمل في شركة إن إس سي إس إيه (أمريكا) ٣٩ موظفًا، يعمل ٣٥ منهم في مكتب بالتي مور. ويعمل في شركة إن إس سي إس إيه (أمريكا) أربعة موظفين مبيعات في الخارج في نيو جيرسي، ونيويورك، والينوي لخدمة العملاء في هذه المناطق. وبالإضافة إلى ذلك، يوجد مينائين ناقلات كامل الخدمات لتنظيم بضائع الناقلات والخدمات ذات الصلة، والموجودين في كل من هيوستن في تكساس، وبالتي مور في ميريلاند.

٢-٨-٧ شركة الشرق الأوسط لإدارة السفن المحدودة

تأسست شركة الشرق الأوسط لإدارة السفن المحدودة "شركة الشرق الأوسط" في العام ١٩٩٦م، كشركة مشتركة بين الشركة وشركة أكوماريت المتخصصة بإدارة السفن والتي يقع مقرّها في اسكتلندا. ويقع مقرّ شركة الشرق الأوسط في مدينة دبي في دولة الإمارات العربية المتحدة، وتوفّر شركة الشرق الأوسط خدمات إدارة السفن للشركة وللشركات الأخرى في مجموعة البحري. واستحوذت الشركة عام ٢٠٠٥م على كامل حصص شركة اكوماريت في شركة الشرق الأوسط. وتعتبر شركة الشرق الأوسط شركة مملوكة بالكامل للشركة إلى تاريخ نشرة الإصدار هذه. وتمّ تأسيس شركة الشرق الأوسط في المنطقة الحرة لمركز دبي للسلع المتعدّدة، برأس مال يبلغ ٣٠٠,٠٠٠ درهم إماراتي.

وكما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٤م، تقدم شركة الشرق الأوسط خدمات الإدارة الفنية لـ ٦٩ ناقلة، بما فيها ناقلات النفط العملاقة، وناقلات الدحرجة التابعة للشركة، وناقلات الكيماويات المملوكة من قبل الشركة الوطنية لنقل الكيماويات، وناقلة البضائع السائبة المملوكة من قبل شركة البحري للبضائع السائبة.

ويكمن الهدف الرئيسي لشركة الشرق الأوسط في تقديم إدارة فنيّة لكل ناقلات الشركة ومجموعة البحري وتوحيد الإدارة الفنيّة والتشغيلية، لتحقيق الكفاءة التشغيلية. وتشمل خدمات شركة الشرق الأوسط ما يلي:

- التأمين ومعالجة المطالبات فيما يتعلّق بجميع الناقلات التي تقدّم لها شركة الشرق الأوسط خدمات الإدارة، بما فيها تأمين آلات الهيكل والحماية والتعويض.
- إعداد التقارير الفنية للشركة حول أداء الناقلات ووضعها، واستهلاك الوقود، ونتائج عمليات الفحص الدورية، والتوصيات ذات الصلة.
- تقديم التقارير المالية الدورية إلى الشركة بشأن نفقات التشغيل والميزانية السنوية.
- إعداد التقارير الشهرية والربع سنوية والسنوية بشأن تكاليف التشغيل وإعداد الميزانيات، بالتنسيق مع وحدات الأعمال المختلفة التي تشغّل كل ناقلة.

بالإضافة إلى ذلك، تحتفظ شركة الشرق الأوسط بقدرتها على تقديم الخدمات التالية، على الرغم من أن مثل هذه الخدمات لا يتم تقديمها حتى تاريخ نشرة الإصدار هذه:

- الإدارة التجارية للناقلات التابعة لمجموعة البحري.
- بيع وشراء الخدمات المقدمة من أطراف ثالثة.
- تقديم الاستشارات الفنية والبحرية.

وتوظّف شركة الشرق الأوسط أيضاً طاقم العاملين على ناقلات مجموعة البحري، وتؤمّن التدريب اللازم لهذا الطاقم فيما يتعلّق بجميع العمليات الجديدة التي تعتمدها الشركة. ولهذا الغرض، تمتلك شركة الشرق الأوسط فريقاً متخصصاً من ربابنة السفن، والمهندسين، والفنيين المؤهلين، من ذوي الخبرة الفنية العالية والخبرة الواسعة في الإدارة، والعمليات الفنية والإدارية في أسطولها. وتقوم شركة الشرق الأوسط بتدريب موظفي الشركة وموظفي شركات مجموعة البحري على جميع المستويات، ولديها حالياً بحارة متدربين مسجلين من المملكة وأوروبا والهند والفلبين.

وكما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٤م، قامت شركة الشرق الأوسط بتوظيف ١٨٩٤ موظفًا من ٣٠ جنسية مختلفة، وقد تم توظيف ١٧٣٥ منهم على متن الناقلات، منهم ٤٣٩ موظفًا دائماً بينهم ٦٩ موظف سعودي الجنسية و١٥٤ في المكاتب في مدينة دبي، في الإمارات العربية المتحدة.

شركة الشرق الأوسط معروفة بكونها إحدى شركات إدارة السفن الرائدة عالميًا ويدعم هذه السمعة حصولها على شهادتي أيزو ٩٠٠١:٢٠٠٤ وأيزو ١٤٠٠١:٢٠٠٤ (للمزيد من التفاصيل، يرجى مراجعة القسم ٧-١٣ "ضمان الجودة").

٣-٨-٧ الشركة الوطنية لنقل الكيماويات

تأسست الشركة الوطنية لنقل الكيماويات في عام ١٩٩٠م من قبل الشركة وسابك، كشركة مشتركة تتخصّص في شراء وإيجار وتشغيل الناقلات المتخصصة في نقل المنتجات الكيماوية والمنتجات المرتبطة بها. وتمّ تأسيس الشركة الوطنية لنقل الكيماويات كشركة ذات مسؤولية محدودة في المملكة العربية السعودية برأس مال بلغ ٢٠٠,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي، والذي تمّ رفعه إلى

٥٠٠,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي في العام ١٩٩٢م، وإلى ٦١٠,٠٠٠,٠٠٠ في العام ٢٠٠٦م. وحتى تاريخ نشرة الإصدار هذه، تمتلك الشركة ٨٠ في المائة من رأس مال الشركة الوطنية لنقل الكيماويات في حين تمتلك سابك ٢٠ في المائة.

وكانت الشركة الوطنية لنقل الكيماويات تملك تسع ناقلات كيماويات، والتي تم إلغاؤها تدريجيًا ليحل محلها أسطول ناقلات كيماويات حديث مكوّن من ٢٤ ناقلة كيماويات. وقد نما أسطول الشركة الوطنية لنقل الكيماويات بشكل ملحوظ منذ تأسيسها ويعد اليوم أحد أكبر أساطيل ناقلات الكيماويات في العالم، والذي يخدم ١٥٠ ميناءً في جميع أنحاء العالم.

وتنقسم عادةً بضائع الكيماويات إلى عضوية، وغير عضوية، وزيوت نباتية، ودهون الحيوانات، وغيرها من المنتجات. وتمّ تصميم ناقلات الشركة الوطنية لنقل الكيماويات بأعلى المواصفات وهي قادرة على حمل مجموعة كبيرة من البضائع الكيماوية، ما يتيح للشركة الوطنية لنقل الكيماويات خدمة جزء كبير من أسواق نقل الكيماويات السائلة.

وفي يونيو ٢٠٠٩م، أبرمت الشركة الوطنية لنقل الكيماويات اتفاقية شراكة بالمنافسة مع أودجفيل أس أي النرويجية بغية تأسيس شركة تشغيل مشتركة في المنطقة الحرة لمركز دبي للسلع المتعددة في الإمارات العربية المتحدة. وقد أطلق على الشركة المشتركة في البداية اسم إن سي سي أودجفيل كيميكال تانكرز جي إل تي (التي تم تغيير اسمها لـ "ناشينوول كيميكالز كاريزر جي إل تي" منذ ١ يونيو ٢٠١٣م). وتمّ تأسيس ناشينوول كيميكالز كاريزر جي إل تي لتشغيل أسطول شركتي الشركة الوطنية لنقل الكيماويات وأودجفيل تجاريًا والمؤلف من الناقلات المطلوبة لنقل البضائع الكيماوية. وبدأت ناشينوول كيميكالز كاريزر جي إل تي عملياتها في يناير ٢٠١٠م.

وفي الأول من شهر يونيو ٢٠١٣م، استحوذت الشركة الوطنية لنقل الكيماويات على كامل حصة أودجفيل في ناشينوول كيميكالز كاريزر جي إل تي، وحل ترتيبات التجمع التجاري الذي تشارك فيه ناقلتهما. وحتى تاريخ نشرة الإصدار هذه، تستمر ناشينوول كيميكالز كاريزر جي إل تي في التعاون المشترك مع أودجفيل، حيث ساهمت كل من الشركتين بناقلة مواد كيماوية ضخمة بحمولة ساكنة تبلغ ٧٥,٠٠٠ طن مصممة بمواصفات جودة عالية لترتيبات تجمع ناقلات يدار تجاريًا بواسطة الشركة الوطنية لنقل الكيماويات. وفي عام ٢٠١٤م، تم تحويل ناشينوول كيميكالز كاريزر جي إل تي لتكون فرعاً للشركة الوطنية لنقل الكيماويات، وعليه فلم يعد لها كيان قانوني مستقل عن الشركة الوطنية لنقل الكيماويات.

وحتى تاريخ نشرة الإصدار هذه، تمتلك الشركة الوطنية لنقل الكيماويات ٢٤ ناقلة (بمعدل عمر يبلغ ٦,٧ سنة) لنقل مجموعة واسعة من المنتجات الكيماوية التي تستخدم في عدد مختلف من أنواع الصناعات. ويتضمن أسطول الشركة الوطنية لنقل الكيماويات الناقلات إن سي سي فجر، وهي ناقلة كيماويات مصممة بمواصفات جودة عالية يمكنها نقل حمولة ساكنة تبلغ ٧٥,٠٠٠ طناً، كما في وحتى تاريخ نشرة الإصدار هذه، يتم استخدام الناقلات التي تملكها وتشغلها الشركة الوطنية لنقل الكيماويات، على النحو التالي:

- يتم تشغيل ١٢ سفينة في السوق الفورية.
- ثمانية ناقلات مؤجرة إلى سابك.
- ثلاث ناقلات مؤجرة إلى أودجفيل أس إي، بموجب عقد تأجير على هيئة حديد عاري للسفينة،
- ناقلة واحدة كبيرة تشغل وفقاً لاتفاقية تجمع.

وكما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٤م، فإنه يعمل في الشركة الوطنية لنقل الكيماويات وشركتها التابعة لها ٣٦ موظفًا يخدمون عمليات الأسطول، ودعم عمليات الميناء، والتأجير (التجاري)، وتوظّف أيضاً موظفي دعم لتقديم الخدمات المتعلقة بأعمال المحاسبة وتقنية المعلومات والموارد البشرية.

وقد أثبتت الشركة الوطنية لنقل الكيماويات بأنها مشروع مربح للغاية، وقد نمت بشكل متزايد على مدى السنين منذ تأسيسها. وثمة خمسة مدراء في مجلس إدارة الشركة الوطنية لنقل الكيماويات، ويمثّل أربعة منهم (من بينهم نائب رئيس مجلس الإدارة) الشركة ويمثّل واحد منهم سابك.

إن الحمولة المنقولة من الكيماويات عبر ناقلات الكيماويات التي تمتلكها الشركة الوطنية لنقل الكيماويات، والتي تمّ شحنها خلال السنوات ٢٠١٠م، و٢٠١١م، و٢٠١٢م، و٢٠١٣م، و٢٠١٤م كالتالي:

الجدول ٧-٧: تفاصيل رحلات شحن الكيماويات منذ عام ٢٠١٠م إلى عام ٢٠١٣م

السنة	إجمالي عدد الرحلات	إجمالي حجم الحمولة المنقولة من الكيماويات (بالطن)	النمو السنوي للحمولات الكيماويات المنقولة	عدد الرحلات عبر ناقلات التجمع التي تديرها الشركة الوطنية لنقل الكيماويات	حجم الحمولة من الكيماويات التي تم نقلها بناقلات التجمع التي تديرها الشركة الوطنية لنقل الكيماويات (بالطن)
٢٠١٠م	٨٠	٢,٨٧١,٧٦٣	-	٢٢	٨٣٦,٠٠٠
٢٠١١م	٩٥	٣,٥٤٠,١٠١	٢٣,٣ في المائة	٤٠	١,٤٥٠,١٠١
٢٠١٢م	١٢٧	٤,٥٩٢,٤٦١	٢٩,٧ في المائة	٧٠	٢,٥١٥,٤٦١
٢٠١٣م	١٥٦	٥,٦٨٩,٩١٣	٢٣,٩ في المائة	٩٢	٣,١٠٢,٠٨٤
٢٠١٤م	٢١٣	٤,٠٦٦,٤٦٠	(٢٨,٥ في المائة)	١٤٧	١,٢٥٧,٠٠٠

المصدر: الشركة

كما يبين الجدول التالي تفاصيل أسطول الشركة الوطنية لنقل الكيماويات من ناقلات الكيماويات.

الجدول ٧-٨: ناقلات الكيماويات المملوكة من قبل الشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة

م	اسم الناقل	الخزانات	تاريخ التشييد	العلم	السرعة (ميل بحري)
١	إن سي سي مكة.....	٥٢	١٩٩٥م	الزويج	١٦
٢	إن سي سي الرياض.....	٥٢	١٩٩٥م	الزويج	١٦
٣	إن سي سي الجبيل.....	٥٢	١٩٩٦م	الزويج	١٦
٤	إن سي سي نجد.....	٢٢	٢٠٠٥م	السعودية	١٥
٥	إن سي سي الحجاز.....	٢٢	٢٠٠٥م	السعودية	١٥
٦	إن سي سي تهامة.....	٢٢	٢٠٠٦م	السعودية	١٥
٧	إن سي سي أبها.....	٢٢	٢٠٠٦م	السعودية	١٥
٨	إن سي سي تبوك.....	٢٢	٢٠٠٦م	السعودية	١٥
٩	إن سي سي القصيم.....	٢٢	٢٠٠٦م	السعودية	١٥
١٠	إن سي سي رابغ.....	٢٢	٢٠٠٧م	السعودية	١٥
١١	إن سي سي السدير.....	٢٢	٢٠٠٧م	السعودية	١٥
١٢	إن سي سي الدمام.....	٢٢	٢٠٠٨م	السعودية	١٥
١٣	إن سي سي حائل.....	٢٢	٢٠٠٨م	السعودية	١٥
١٤	إن سي سي نور.....	٢٢	٢٠١١م	السعودية	١٥
١٥	إن سي سي هدي.....	٢٢	٢٠١١م	السعودية	١٥
١٦	إن سي سي أمل.....	٢٢	٢٠١١م	السعودية	١٥
١٧	إن سي سي صفا.....	٢٢	٢٠١١م	السعودية	١٥
١٨	إن سي سي دانة.....	٢٢	٢٠١١م	السعودية	١٥

١٥	السعودية	٢٠١١ م	٢٢	١٩	إن سي سي نسمة.....
١٥	السعودية	٢٠١٢ م	٢٢	٢٠	إن سي سي شمس.....
١٥	السعودية	٢٠١٢ م	٢٢	٢١	إن سي سي نجم.....
١٥	السعودية	٢٠١٢ م	٢٢	٢٢	إن سي سي ريم.....
١٥	السعودية	٢٠١٢ م	٢٢	٢٣	إن سي سي سما.....
١٤	السعودية	٢٠١٣ م	٣٠	٢٤	إن سي سي فجر.....

المصدر: الشركة

ويوضح الجدول أدناه تفاصيل الرحلات الذي قام بها أسطول الشركة لنقل المواد الكيميائية للعام المنتهي في ٣١ ديسمبر ٢٠١٤ م على أساس خطوط التشغيل الرئيسية الخاصة بالشركة.

الجدول ٧-٩: مسارات أسطول الشركة لنقل المواد الكيميائية

المسار	٢٠١٤ م
الخليج العربي/الشرق الأقصى	٢٩,١٣ في المائة
الشرق الأوسط (إقليمي).....	٢١,٨٤ في المائة
أوروبا – الشرق الأوسط	١٥,٠٥ في المائة
الشرق الوسط - أوروبا	١٣,٥٩ في المائة
الشرق الأقصى (إقليمي).....	١٣,١١ في المائة
الشرق الأقصى أوروبا.....	٥,٨٣ في المائة
أوروبا – الولايات المتحدة.....	٠,٩٧ في المائة
الولايات المتحدة – أوروبا.....	٠,٤٨ في المائة
المجموع	١٠٠ في المائة

٤-٨-٧ البحري للبضائع السائبة

بتاريخ ٢٨ أغسطس ٢٠١٠ م دخلت الشركة في اتفاقية مع شركة أراسكو لتأسيس شركة البحري للبضائع السائبة، كشركة مشتركة تخصص في ملكية وتأجير وتشغيل ناقلات البضائع السائبة، وهي شركة ذات مسؤولية محدودة، مسجلة في المملكة العربية السعودية، وتبلغ قيمة رأس مالها حالياً ٢٠٠,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي، وهي مملوكة بنسبة ٦٠ في المائة للشركة و٤٠ في المائة لشركة أراسكو.

بدأت البحري للبضائع السائبة عملياتها في ٢٠١٢ م باستئجار ناقلتين مع التركيز على نقل منتجات الحبوب وغيرها من حمولات البضائع السائبة إلى المملكة لحساب شركة أراسكو. ويتكون مجلس مديري شركة البحري للبضائع السائبة من خمسة أعضاء، ثلاثة منهم يمثلون الشركة (اثنان منهم من الإدارة العليا للشركة) واثنان يمثلان أراسكو.

وحتى تاريخ هذه النشرة، تشغل البحري للبضائع السائبة خمسة ناقلات حمولات بأحدث التصاميم وبمواصفات صديقة للبيئة ذات انبعاثات قليلة، وتم استلامها في ١٤٣٥/٠١/٢٦ هـ (الموافق ٢٩/١١/٢٠١٣ م) وفي ١٤٣٥/٠٣/١٤ هـ (الموافق ١٥/٠١/٢٠١٤ م)، وفي ١٤٣٥/٠٣/٢٦ هـ (الموافق ٢٧/٠١/٢٠١٤ م) وفي ١٤٣٥/٠٤/٢٦ هـ (الموافق ٢٦/٠٢/٢٠١٤ م) وفي ١٤٣٥/٠٥/٣٠ هـ (الموافق ٣١/٠٣/٢٠١٤ م). وحتى تاريخ نشرة الإصدار هذه، تم تأجير هذه الناقلات إلى أراسكو لنقل واردات أراسكو من الحبوب وغيرها من أنواع البضائع السائبة، وعقود الإيجار هذه طويلة الأجل وسارية، كما أنه يتوقع لها أن تستمر في المستقبل.

وقعت شركة البحري للبضائع السائبة مع بنك البلاد في ١٧/٠١/١٤٣٥ هـ (الموافق ٢٠/١١/٢٠١٣ م) اتفاقية تسهيلات مصرفية بمبلغ ٤٢٠,٠٠٠,٠٠٠ ريال متوافقة مع الشريعة لتمويل ما نسبته ٧٠ في المائة من تكاليف بناء خمس ناقلات لنقل البضائع

السائبة المذكورة أعلاه، ولمدة إحدى عشرة سنة شاملة فترة سماح لمدة سنة واحدة، على أن يتم رهن الناقلات الخمس لصالح بنك البلاد كضمان للتمويل.

وكما في تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٤م، كان لدى "البحري للبضائع السائبة" موظف واحد يشغل منصب مدير.

٥-٨-٧ بتريديك

في عام ٢٠٠٥م، وكجزء من توسعها وتنوعها الاستراتيجي، اشترت الشركة حصة أقلية في بتريديك، وهي شركة ذات مسؤولية محدودة تم تأسيسها في برمودا سنة ١٩٨٠م، وتتخصص في تجارة الغاز المسال، ويقدر رأس مالها حتى تاريخ نشرة الإصدار هذه بحوالي ٦,١١١,١١١ دولار أمريكي، تمتلك الشركة نسبة ٣٠,٣ في المائة منه في حين تمتلك نسبة ٦٩,٧ في المائة الباقية شركة هادوك القابضة المحدودة.

ولدى بتريديك مكاتب في كل من موناكو وسنغافورة وجزر الهاما، وافتتحت بتريديك مكتبها في سنغافورة سنة ١٩٩٥م بهدف التجارة في الأسواق الشرقية النامية وكذلك الانخراط في تجارة الغاز المسال المنقول على الناقلات الصغيرة والكبيرة في جنوب شرق آسيا والشرق الأقصى.

وتعمل بتريديك على نطاق واسع في تجارة ونقل غاز النفط المسال بدعم من أسطول متخصص من ناقلات غاز النفط المسال. ويتألف أسطولها - كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٤م - من ٥٩ ناقلة متخصصة من أحجام مختلفة، ٢٨ منها تمتلكها بتريديك (من بينها ناقلات قيد الإنشاء)، وناقلتين منها مستأجرة على أساس عقود إيجار على هيئة حديد عاري، و٢٩ منها مستأجرة عبر اتفاقيات إيجار على أساس الفترة الزمنية.

وتغطي عمليات بتريديك الأسواق الآسيوية والأوروبية والكاريبية والشرق الأوسط. وكما في تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٤م، كان لدى بتريديك ١٧٤ موظفًا.

٩-٧ المزايا التنافسية

ترى الشركة أن هناك عدد من العوامل التي تضع الشركة في موقع متميز عن الشركات المنافسة وتوفر مناخاً للنمو المستدام والمربح. وفيما يلي المزايا التنافسية للشركة.

١-٩-٧ فريق إدارة عليا يتمتع بالمؤهلات والخبرة

يتمتع فريق الإدارة العليا في الشركة بخبرة بارزة في قطاع النقل البحري وقطاع النقل ككل. كما أن خبرتهم في البيئة التجارية العامة في المملكة، ومؤهلاتهم العلمية، توفر للشركة سجلاً يسهم في صناعة النجاح وقدرة مثبتة على تحقيق النتائج.

٢-٩-٧ أسطول بأحدث المواصفات

تعطي الشركة أولوية لصيانة وتطوير أسطولها من الناقلات بحيث تقدّم لعملائها السلامة والأمان والضمان الممكن تقديمه من خلال أسطول بمواصفات حديثة.

٣-٩-٧ تكاليف تشغيلية أقل

تتمتع الشركة بكلفة أقل للتمويل إذا ما أخذنا بعين الاعتبار ميزانيتها العمومية القوية وعملياتها الفعالة. ولأن الشركة مسجلة في المملكة، ومملوكة من سعوديين، يحق لها تلقي تعويضات ودعم عن وقود الناقلات المستهلك في أي من الناقلات المملوكة لها أو التي تستأجرها، هي أو شركات تابعة لها مملوكة بالكامل من قبلها، للرحلات التي تكون نقطة انطلاقها المملكة. وبما أن غالبية الرحلات التي تقوم بها الناقلات المملوكة أو المستأجرة لشركة البحري أو للشركات التابعة لها هي فعلاً تنطلق من المملكة، فإن هذا الدعم له تأثير بارز على أرباح الشركة، مما يسمح للشركة، بالمزيد من الاستثمارات في نواحٍ أخرى من عملها.

٤-٩-٧ إدارة المخاطر

خصصت الشركة جزءاً غير بسيط من الموارد والجهود من أجل تحديد وتقييم المخاطر التي تواجه أعمال شركة البحري ومجموعة البحري على المستوى المالي والتشغيلي والمعلوماتي. وكنتيجة لذلك، تؤمن الشركة أنها قد طورت استراتيجياتها في إدارة المخاطر بحيث تكون قادرة على إدارتها بشكل ملائم وفعال. وقد تم تطبيق استراتيجيات إدارة المخاطر ضمن إطار عمل الأهداف المعلنة

للشركة، والأولويات المؤسسية والضوابط الداخلية. وتقديراً لتلك الجهود، تم منح الشركة جائزة من أوراكل لتميزها وريادتها وذلك بعد التطبيق الناجح لنظام أوراكل لإدارة المخاطر والالتزام وحوكمة الشركات (جزء من نظام تخطيط الموارد الموحد للمؤسسات)، وكانت بذلك أول شركة تنال مثل هذه الجائزة من أوراكل التي تشيد بتفوقها في القيادة، وعليه، فإن الوحدات والأفراد داخل نطاق الشركة مدركون تمام الإدراك أن مسؤولياتهم في تطبيق الضوابط الملائمة في إدارة المخاطر. وهذا يحد من المخاطر التي تتعرض لها الشركة ويجعلها قادرة على حماية مواردها.

٥-٩-٧ نشر تقنية المعلومات

أكملت الشركة المرحلة الثانية من استراتيجيتها الخاصة بتقنية المعلومات في عام ٢٠١١م، والتي تألفت من مجموعة من المبادرات والمشاريع الاستراتيجية التي من شأنها الإسهام في تطوير الشركة ونموها في مختلف أعمالها وتعزيز مزاياها التنافسية. وكجزء من هذه المرحلة، أكملت الشركة التطبيق الأولي لنظامها الموحد في تخطيط الموارد المؤسسية كما أنشأت مركز دعم احتياطي لتقنيات المعلومات لضمان استمرارية وحماية الأنظمة الحساسة. وفي وقت سابق، جرى تطوير الموقع الإلكتروني للشركة بحيث يلبي احتياجات وتطلعات العملاء والمستثمرين والزائرين، وتم تأسيس شبكة الكترونية خاصة للموظفين لتحسين التواصل الداخلي في الشركة. وتؤمن الشركة أن هذه الإجراءات سوف تزيد الفعالية والتواصل، مما يعزز مكانتها بشكل كبير.

٦-٩-٧ الإدارة الفنية الداخلية للناقلات

من خلال تأسيس وحدة واحدة (الشرق الأوسط) لتوفير الدعم والإدارة الفنية والتشغيلية للناقلات لكامل أسطول مجموعة البحري، أصبحت الشركة قادرة على تحقيق معايير موحدة وعالية لجميع ناقلات مجموعة البحري والمحافظة عليها. إن شركة الشرق الأوسط ملتزمة بتبني أعلى معايير الجودة وقواعد السلامة وممارسات حماية البيئة عبر اتباع الإرشادات الصادرة عن المنظمة البحرية العالمية، وكذلك قوانين كل دولة على حده التي قد ترسو ناقلات مجموعة البحري في موانئها. هذا بالإضافة إلى أن الشرق الأوسط تعمل وفقاً لمتطلبات المنظمات البحرية الدولية ومعايير النفط الدولي وشركات إنتاج الكيماويات، وكذلك معايير عملاء آخرين ممن تزداد مستويات تطلعاتهم بشكل مستمر. وعبر الاحتفاظ بكيان واحد لتطبيق المعايير عبر أسطول الشركة ومجموعة البحري، فإن الشركة قادرة على تشغيل أسطول بجودة عالية وموحدة في كافة قطاعات عملها، مع الاحتفاظ بتكاليف منخفضة.

٧-٩-٧ التسويق وخدمة العملاء

تسعى الشركة أن تكون رائدة في مجالها، وكجزء من ذلك، تركز على توفير أفضل الخدمات لعملائها في مجالات عملها كافة. وعلى الرغم من أن عملاءها الرئيسيين هم في قطاعات إنتاج النفط، والمصافي، وتصنيع وتصدير الكيماويات، إلا أن الشركة تخدم قاعدة واسعة من العملاء في قطاع الشحن العام، ووضعت استراتيجية لتحديد متطلباتهم وتوفير خدمة تلي احتياجاتهم.

٨-٩-٧ جودة الناقلات وطواقم الملاحه

إن جودة أداء الربانة وطواقم الملاحه على متن كل من ناقلة الشركة هو أكثر النواحي أهمية وحساسية لعمليات ونجاح الشركة. ويعد وجود طواقم ذات خبرة وتدريب على متن السفينة أمر ضروري كي تضمن الشركة استمرارية عملياتها الفعالة والأمنة. وتولي الشركة أهمية كبيرة لتحسين جودة كل من الناقله والطواقم العامل عليها حيث أن غياب المشاكل التشغيلية وعدم الكفاءة يحسّن من سمعة الشركة ويضمن استمرار المستأجرين في تفضيل استئجار الناقلات من الشركة.

٩-٩-٧ السلامة

تولي الشركة أهمية قصوى لضمان سلامة العاملين على متن ناقلاتها، وكما تولي اهتماماً بالغاً لمعايير السلامة في ناقلات الشركة والبيئة. وتسعى الشركة للعمل وفق أعلى المعايير الممكنة، كما تخضع للتدقيق بشكل دوري من قبل وكالات خارجية مرموقة وكذلك من قبل بعض أكبر شركات النفط في العالم.

١٠-٩-٧ الموارد البشرية

تعتبر الشركة مواردها البشرية عنصراً هاماً لتحقيق أهدافها واكتمال غاياتها. وتختار الشركة موظفيها على أساس قدراتهم الأكاديمية والفنية، وخبراتهم السابقة، بحيث تلي احتياجات عملها. وقد طبقت الشركة سياسات لضمان امتلاك موظفيها للخبرة

والتدريب اللازمين لأداء أدوارهم ومهامهم بشكل فاعل. وعلى سبيل المثال، قدمت الشركة لموظفيها أكثر من ٦,٣٥٢ ساعة تدريب خلال عام ٢٠١٤م، بحيث يصل عدد ساعات التدريب لكل موظف إلى ما يقارب من ٣٥ ساعة.

١٠-٧ أبرز العملاء والموردين

١٠-٧-١ أبرز العملاء (القطاع المتعلق بنقل النفط)

يوضح الجدول أدناه أبرز عملاء الشركة (فيما يتعلق بقطاع نقل النفط)، إلى جانب النسبة التي ساهموا بها من إجمالي مبيعات القطاع للسنوات ٢٠١٠م، و٢٠١١م، و٢٠١٢م، و٢٠١٣م، و٢٠١٤م.

الجدول ١٠-٧: أبرز العملاء حسب السنة

٢٠١٤م		٢٠١٣م		٢٠١٢م		٢٠١١م		٢٠١٠م	
النسبة المئوية للمبيعات للعملاء		النسبة المئوية للمبيعات للعملاء		النسبة المئوية للمبيعات للعملاء		النسبة المئوية للمبيعات للعملاء		النسبة المئوية للمبيعات للعملاء	
٣٤,٤ في المائة	بولانتير كوربوريشن أن. في *	٥٣,٧ في المائة	فيلا *	٢٨,٦ في المائة	فيلا *	١٥,١ في المائة	هانجين	١٤,٤ في المائة	هانجين
١٩,١ في المائة	فيلا الدولية للخدمات البحرية المحدودة *	١٣,٥ في المائة	ريلاينس	١٩,٢ في المائة	ريلاينس	١٤,٣ في المائة	فيلا *	٩,٨ في المائة	فيلا
١٨,٩ في المائة	ريلاينس للصناعات المحدودة	١٢,٤ في المائة	بتروتشايينا	١١,٩ في المائة	اس-أويل	١٠,٧ في المائة	إكسون	٩,٧ في المائة	شركة البترول البريطانية
١٣,٤ في المائة	بتروتشايينا	٩,٨ في المائة	هانجين	٩,٤ في المائة	هانجين	١٠,١ في المائة	اس-أويل	٩,٧ في المائة	بتروتشايينا
٤,٨ في المائة	ينيبك	٢,٩ في المائة	شركات النفط الدولية	٧,٣ في المائة	بتروتشايينا	٨,٥ في المائة	ريلاينس	٧,٥ في المائة	يوروناف
٤,١ في المائة	ايسار النفط المحدودة	٢,٨ في المائة	ينيبك	غير مطابق	غير مطابق	غير مطابق	غير مطابق	غير مطابق	غير مطابق

المصدر: الشركة

* إحدى شركات مجموعة أرامكو السعودية

وكجزء من صفقة فيلا أبرمت الشركة عقد الشحن، ويعد عقد الشحن اتفاقية طويلة الأجل بين البحري وبولانتير (وهي شركة مملوكة بالكامل لأرامكو السعودية) لمدة لا تقل عن ١٠ سنوات كحد أدنى حيث يمكن لأي طرف طلب إنهاء العقد بإرسال إخطار للطرف الآخر بعد مرور خمس سنوات من تاريخ سريانه. وبموجب اتفاقية الإيجار على أساس الفترة الزمنية، ستستأجر أرامكو السعودية لتجارة المنتجات البترولية ("أرامكو للتجارة")، (وهي شركة مملوكة بالكامل لأرامكو السعودية) من البحري جزءاً من الأصول المستهدفة يتمثل في أربع ناقلات للمنتجات البترولية المكررة وناقلة النفط العملاقة أفرام أحادية التصفيح المستخدمة كسفينة للتخزين العائم وناقلة نفط عملاقة المستخدمة كسفينة للتخزين العائم، لمدة لا تقل عن خمس سنوات (وفيما يتعلق بناقلة النفط العملاقة التي تستخدم للتخزين العائم، حتى تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٦م كحد أدنى).

وسوف يتم ذكر بنود الاتفاقية بمزيد من التفاصيل في القسم "ملخص البنود الرئيسية للاتفاقيات المادية".

٢-١٠-٧ أبرز العملاء (قطاع البضائع العامة)

يوضح الجدول أدناه أبرز عملاء الشركة (فيما يتعلق بقطاع نقل البضائع العامة)، إلى جانب النسبة التي ساهموا بها من إجمالي مبيعات القطاع التي ساهم فيها كل منهم للسنوات ٢٠١٠م، و٢٠١١م، و٢٠١٢م، و٢٠١٣م، و٢٠١٤م.

الجدول ١١-٧: أبرز عملاء قطاع البضائع العامة

٢٠١٤م		٢٠١٣م		٢٠١٢م		٢٠١١م		٢٠١٠م	
النسبة	العملاء	النسبة	العملاء	النسبة	العملاء	النسبة	العملاء	النسبة	العملاء
المئوية	للمبيعات	المئوية	للمبيعات	المئوية	للمبيعات	المئوية	للمبيعات	المئوية	للمبيعات
٢٨,٤ في المائة	وزارة الدفاع	٣٥,٤ في المائة	وزارة الدفاع	٢٤,٦ في المائة	وزارة الدفاع	٥,٢ في المائة	وزارة الدفاع	١,٨ في المائة	وزارة الدفاع
٣,١ في المائة	شركة صدارة للكيماويات	٣,١ في المائة	شركة أرامكو للخدمات	٥,٠ في المائة	باكوريني الولايات المتحدة الأمريكية	٢,٩ في المائة	شركة بكمو العربية للمقاولات المحدودة	١,٥ في المائة	شركة سي إن إتش أمريكا المحدودة
٢,٦ في المائة	الحرس الوطني السعودي	٢,٠ في المائة	الحرس الوطني السعودي	٤,٥ في المائة	شركة العراب للمقاولات	٢,٤ في المائة	باكوريني الولايات المتحدة الأمريكية	١,٥ في المائة	شركة أي إم سي أو سيرفيز
٢,٦ في المائة	شركة سي إن إتش أمريكا المحدودة	١,٩ في المائة	شركة اشجر للمنتجات الكبريائية	٣,٤ في المائة	الحرس الوطني السعودي	١,٨ في المائة	شركة السالم للتكييف	١,٥ في المائة	شركة برايم ميتال (لتصنيع وسبك المعادن)
٢,٢ في المائة	الشركة السعودية للخطوط الحديدية	١,٧ في المائة	شركة صدارة للكيماويات	١,٦ في المائة	شركة ارامكو	١,٤ في المائة	شركة بارثو	١,٣ في المائة	شركة أستروم للطاقة

المصدر: الشركة

٣-١٠-٧ أبرز الموردين (قطاع نقل النفط)

موضح أدناه الموردين الرئيسيين لوقود ناقلات للشركة (عبر قطاع نقل النفط لأعمالها التجارية)، إلى جانب النسبة المئوية للنفقات الإجمالية للشركة التي تم إنفاقها على كل منهم للأعوام ٢٠١٠م، و٢٠١١م، و٢٠١٢م، و٢٠١٣م، و٢٠١٤م.

الجدول ١٢-٧: أبرز موردي قطاع نقل النفط

٢٠١٤م		٢٠١٣م		٢٠١٢م		٢٠١١م		٢٠١٠م	
النسبة	المورد								
المئوية	للمبيعات								
٦٧ في المائة	شركة أرامكو السعودية	٦٥ في المائة	شركة أرامكو السعودية	٦٠ في المائة	شركة أرامكو السعودية	٥١ في المائة	شركة أرامكو السعودية	٤٧ في المائة	شركة الخدمات العربية للوقود والناقلات

النسبة المئوية للمبيعات	المورد	النسبة المئوية للمبيعات	المورد	النسبة المئوية للمبيعات	المورد	النسبة المئوية للمبيعات	المورد	النسبة المئوية للمبيعات	المورد
١٠ في المائة	شركة كيم-أويل كوربوريشن بالولايات المتحدة الأمريكية	١٠ في المائة	شركة الخدمات السعودية العربية للوقود والسفن	١٨ في المائة	شركة الخدمات السعودية العربية للوقود والسفن	٣٠ في المائة	شركة الخدمات السعودية العربية للسفن	١٣ في المائة	شركة أو. دبليو بانكرتراديتنج لوقود وتجارة السفن
٧ في المائة	شركة أو، دبليو بانكر	٨ في المائة	شركة أو، دبليو بانكر	٦ في المائة	شركة كيم-أويل كوربوريشن بالولايات المتحدة الأمريكية	٥ في المائة	شركة كيم-أويل كوربوريشن بالولايات المتحدة الأمريكية	١٢ في المائة	شركة إف أي إل إنرجي
٤ في المائة	شركة الخدمات السعودية العربية للوقود والسفن	٦ في المائة	شركة النفط البريطانية	٥ في المائة	شركة النفط البريطانية	٤ في المائة	شركة النفط البريطانية	١١ في المائة	بكري

المصدر: الشركة

٤-١٠-٧ الموردون الرئيسيون (قطاع نقل البضائع العامة)

موضح أدناه الموردون الرئيسيون لوقود الناقلات للشركة (عبر قطاع البضائع العامة لأعمالها التجارية)، إلى جانب النسبة المئوية للنفقات الإجمالية للشركة التي تم إنفاقها على كل منهم للعامين ٢٠١٣ م و ٢٠١٤ م.

الجدول ٧-١٣: الموردون الرئيسيون لقطاع نقل البضائع العامة

النسبة المئوية للمبيعات	المورد	النسبة المئوية للمبيعات	المورد
٢٠	بكري	١٢	بكري
١٠	سي إي بي إس إيه	٨	إس إيه بي إس
٨	إس إيه بي إس	٢	إس إس إم إس
٥	إس إس إم إس	٢	كيم أويل
٢	إس-أويل	٢	هيونداي أويل
٢	أو دبليو بانكر	٢	إس-أويل
١	إبومار إس أر إل	١	سينانجو
١	بومينفلوت	١	تانك أويل
١	بيتروليوم	١	شل إي تي
١	إبكو	١	سينتيك
غير متوفر	غير متوفر	١	جي إس
غير متوفر	غير متوفر	١	سي إي بي إس إيه
غير متوفر	غير متوفر	١	بان أويل
غير متوفر	غير متوفر	١	بيتروليوم

المصدر: الشركة

١١-٧ البيئة والسلامة

تدرك الشركة أهمية البيئة التي تعمل فيها وهي ملتزمة تجاه تحسين الأداء البيئي لأُسطولها. ولتحقيق ذلك، قامت الشركة بطلاع هياكل ناقلاتها بطلاع مصنع من السليكون وكذلك بتزويد محركاتها بأنظمة أسطوانية من زيوت التشحيم، وذلك في سبيل الحد من استهلاك الوقود وبالتالي الحد من الانبعاثات الضارة. وتبذل الشركة ما بوسعها لضمان أن تكون كافة المعدات على متن ناقلاتها مجهزة وتستخدم غازات صديقة للبيئة، وأن الكيماويات المستخدمة على متنها هي صديقة للبيئة وأيضاً قابلة للتحلل بيولوجياً.

وتسعى الشركة إلى أن تكون ناقلاتها وطاقم العمل فيها ملتزم بالتالي:

- الاختبار الدوري لأُسطولها ومعداتنا من قبل استشاريين خارجيين (أطراف أخرى مستقلة) لضمان مواكبة أحدث المعايير والأنظمة الدولية بخصوص التلوث البحري.
- ممارسات فعالة في إدارة مياه الخزانات للحد من تلوّث مياه البحر.
- تجهيز الناقلات بتقنيات متطورة توفر في استهلاك الوقود.
- استخدام الطلاء المتطور على كافة الناقلات لتخفيض استهلاك الوقود.
- تطبيق المبادئ الوقائية.
- والحث على استخدام أفضل الممارسات البيئية في كافة الاوقات.

١٢-٧ تقنية المعلومات

تدرك الشركة أهمية تقنية المعلومات في تحقيق أهدافها، ولذلك تسعى وحدة تقنية المعلومات إلى تطبيق أفضل معايير الممارسات في مجال أمن الأنظمة، وحماية أجهزة الحاسب الآلي، والبيانات والبرامج، والمعلومات وأجهزة التواصل والإعلام. وقد طبقت وحدة تقنية المعلومات برامج لضمان سلامة وسرية بيانات الشركة وحماية مثل هذه المعلومات والبيانات من وصول أو اختراق جهات أخرى أو غير مخولة بالاطلاع عليها.

١٣-٧ ضمان الجودة

يستمر قسم إدارة الجودة في شركة البحري في إدارة وتوجيه وتنفيذ برامج التدريب في مجال النظام العالمي لإدارة الجودة، الأيزو ٩٠٠١:٢٠٠٠ ويشمل هذا توفير مواد ودورات وورش عمل وبرامج تدريب للكوادر المعنية بضبط الجودة ومراقبي الجودة الرئيسيين، بهدف تحقيق المؤهلات ذات الصلة وتحسين نظام المؤسسة في إدارة الجودة.

هذا وقد نالت الشركة شهادة الأيزو ٩٠٠١:٢٠٠٠ للجودة في ٢٠٠٦م، ونجحت في ٢٠٠٩م في الارتقاء بنظام إدارة الجودة لديها ليطابق معايير الأيزو ٩٠٠١:٢٠٠٨ وفي ٢٠١٢م، وضعت الشركة أنظمة الجودة الكافية للبدء بتطبيق الأيزو ٩٠٠١:٢٠٠٨ في عملها في مجال الشحن بشكل عام.

وتراجع الشركة بشكل دوري إجراءات السلامة الخاصة بأُسطولها وتقوم بتطويرها، كما تقيم تلك الإجراءات، بحيث تظل إجراءات الأمن والسلامة مطابقة لمعايير الأيزو ٩٠٠١:٢٠٠٠.

١٤-٧ المسؤولية الاجتماعية

تدرك الشركة أهمية المجتمع السليم اقتصادياً، ولذا تتخذ الشركة نهجاً استباقياً مع المجتمع المحلي والمساهمين والمستثمرين. وبهذا، فإن الشركة تسعى لإدارة آليات عملها ضمن رؤية نحو تحقيق تأثير إيجابي على المجتمع. وتبذل الشركة ما بوسعها لتقديم خدمة ذات جودة، وتحديد أكثر الفرص المتوفرة ربحية على المدى البعيد لعملياتها، وتحقيق أكبر قدر ممكن من رعاية الموظفين وتطوير المجتمع واحترام البيئة وتشجيع المسؤولية الوطنية.

وتلعب الشركة دوراً فعالاً في عدد من العمليات والمؤسسات الخيرية ودعمها بهدف المساهمة بما فيه فائدة المجتمع. وقد شملت تلك الأنشطة في ٢٠١٤م ما يلي:

- رعاية برنامج (وحدة اللغة والتواصل) في جمعية الأطفال المعاقين.
- المشاركة في المهرجان الوطني للتراث والثقافة.
- المشاركة في أنشطة اليوم الوطني للمملكة العربية السعودية.
- إطلاق برنامج التقويم الهجري والميلادي على الأجهزة الذكية.

٨. إدارة الشركة
١-٨ أعضاء مجلس الإدارة

تتمتع الشركة بمجلس إدارة واسع الخبرة، يتألف من أعضاء ذوو مؤهلات عالية ولهم مكانتهم المرموقة في مجتمع الأعمال في المملكة العربية السعودية، وهم على النحو الآتي:

الجدول ١-٨: أعضاء مجلس الإدارة

الاسم	الجنسية	المنصب	الحالة	الاستقلالية	ملكية الأسهم المباشرة أو غير المباشرة	بداية العضوية
عبدالرحمن بن محمد المفضي*	سعودي	رئيس نائب	غير تنفيذي	غير مستقل	-	٢٠١٤/٠١/٠١ م
محمد بن عبد العزيز السرحان	سعودي	رئيس	غير تنفيذي	مستقل	٢٠٢,٠٠٠	٢٠٠٨/٠١/٠١ م
عصام بن حمد المبارك*	سعودي	عضو	غير تنفيذي	غير مستقل	٨٠,٠٠٠	٢٠٠٥/٠١/٠١ م
صالح بن ناصر الجاسر	سعودي	عضو	غير تنفيذي	مستقل	-	٢٠١٤/٠٧/١٥ م
صالح بن عبد الله الدباسي*	سعودي	عضو	غير تنفيذي	غير مستقل	٢,٥٠٠	٢٠٠٨/٠١/٠١ م
فراج بن منصور أبواثنين	سعودي	عضو	غير تنفيذي	مستقل	٢٥,٠٠٠	٢٠٠٨/٠١/٠١ م
عبد الله بن علي العجاي	سعودي	عضو	غير تنفيذي	مستقل	-	٢٠١٢/٠١/٠١ م
سعيد بن عبد اللطيف						
الحضرمي**	سعودي	عضو	غير تنفيذي	غير مستقل	-	٢٠١٤/٠٩/١٦ م
بدر بن عبد القادر غوث**	سعودي	عضو	غير تنفيذي	غير مستقل	-	٢٠١٤/٠٩/١٦ م

المصدر: الشركة كما في تاريخ ١٤٣٥/٠٣/٠٩ هـ (الموافق ٢٠١٤/١٢/٣١ م)

* تم تعيين هؤلاء الأعضاء من قبل "صندوق الاستثمارات العامة"، ويعتبر صندوق الاستثمارات العامة أحد كبار مساهمي الشركة.
** تم تعيين هؤلاء الأعضاء من قبل شركة أرامكو السعودية للتطوير.

٢-٨ ملخص السير الذاتية لأعضاء مجلس الإدارة

عبدالرحمن بن محمد المفضي

- الجنسية: سعودي
- المنصب: رئيس مجلس الإدارة
- التعليم: ماجستير في إدارة الأعمال، جامعة ميتشيغان، الولايات المتحدة الأمريكية ١٩٨٤م.
- بكالوريوس في الاقتصاد، جامعة الملك سعود، المملكة العربية السعودية ١٩٧٩م.
- الخبرة: يتمتع عبدالرحمن المفضي بخبرة طويلة تمتد قرابة ٣٥ عاماً، ومنذ عام ٢٠١٢م يشغل المفضي منصب الأمين العام المكلف لصندوق الاستثمارات العامة، حيث بدأ المفضي مسيرته المهنية في عام ١٩٧٩م مع الصندوق السعودي للتنمية وشغل وظيفة مستشار اقتصادي حتى عام ١٩٩٧م، ومن ثم شغل وظيفة مستشار المدير التنفيذي للمملكة العربية السعودية لدى البنك الدولي من عام ١٩٩٧م وحتى عام ٢٠٠٠م، ونائب المدير التنفيذي للمملكة العربية السعودية لدى البنك الدولي من عام ٢٠٠٠م وحتى عام ٢٠٠٦م. والمدير التنفيذي للمملكة العربية السعودية لدى البنك الدولي من عام ٢٠٠٦م وحتى عام ٢٠١٢م. والمفضي نائب ممثل مجلس الإدارة لصندوق أوبك للتنمية الدولية منذ

عام ٢٠١٢م، ورئيس مجلس إدارة شركة العقارية السعودية (شركة مساهمة مدرجة في تداول- تعمل في مجال التطوير العقاري) منذ عام ٢٠١٣م، وعضو مجلس إدارة البنك الأهلي التجاري منذ عام ٢٠١٢م، ونائب رئيس مجلس إدارة شركة السوق المالية السعودية (تداول) منذ عام ٢٠١٤م، ورئيس مجلس إدارة شركة البحري منذ عام ٢٠١٤م.

محمد بن عبد العزيز السرحان

- الجنسية: سعودي
- المنصب: نائب رئيس مجلس الإدارة
- التعليم: بكالوريوس العلوم في الرياضيات، مع تخصص ثانوي في علوم الحاسب، جامعة ولاية أوريغون، الولايات المتحدة الأمريكية ١٩٧٧م. العديد من الدورات التدريبية المتخصصة من جامعات عالمية مثل جامعة هارفرد وجامعة لندن للأعمال.
- الخبرة: يتمتع محمد السرحان بحوالي ٣٦ سنة من الخبرة المتخصصة في قطاعات متعددة منها قطاع النفط وقطاع الغذاء. وقد بدأ السرحان مسيرته المهنية في عام ١٩٧٧م مع بترومين الرياض في قسم التكرير، حيث كان مديراً وحتى عام ١٩٨٠م، ومن ثم مديراً عاماً من ١٩٨٠م وحتى عام ١٩٨٩م. وفي عام ١٩٨٩م انضم محمد السرحان إلى شركة سمارك كنائب للرئيس، وهو المنصب الذي استمر فيه حتى عام ١٩٩٣م، حيث انتقل إلى مجموعة الفيصلية وتولى إدارة الصافي قبل أن يتولى منصب نائب رئيس مجموعة الفيصلية في عام ٢٠٠١م.
- والسرحان أيضاً عضواً في مجلس إدارة الشركة السعودية للنقل الجماعي (سابتكو) (شركة مساهمة مدرجة في تداول- تعمل في مجال النقل) منذ عام ٢٠٠٢م وحتى عام ٢٠١٢م، ورئيس مجلس إدارة شركة الصافي دانون المحدودة منذ عام ٢٠١٠م (شركة ذات مسؤولية محدودة وتعمل في مجال صناعة الحليب ومشتقاته)، وعضو في مجلس إدارة مجموعة الفيصلية القابضة منذ عام ٢٠١١م (شركة مساهمة مغلقة- تعمل في مجالات مختلفة)، وعضو مجلس إدارة شركة الطيران المدني القابضة منذ عام ٢٠١١م (شركة مساهمة مغلقة- تعمل في مجال الطيران)، وكذلك عضو في مجلس أمناء جامعة الإمامة (شركة ذات مسؤولية محدودة- تعمل في مجال التعليم) وعضو مجلس إدارة الشركة القابضة بيان لنفس العام (وهي شركة مساهمة مغلقة- تعمل في المجال الاستثمار العقاري وإدارة المشاريع)، وهو رئيس مجلس إدارة شركة البحري للبضائع السائبة من عام ٢٠١٠م وحتى عام ٢٠١٣م، (وهي شركة ذات مسؤولية محدودة- وتعمل في مجال النقل البحري)، وعضو مجلس إدارة الشركة الوطنية لنقل الكيماويات منذ عام ٢٠١٤م، ونائب رئيس مجلس إدارة شركة البحري منذ عام ٢٠٠٨م.

عصام بن حمد المبارك

- الجنسية: سعودي
- المنصب: عضو مجلس الإدارة
- التعليم: بكالوريوس في الأساليب الكمية، جامعة الملك سعود، المملكة العربية السعودية ١٩٨٢م. العديد من الدورات المتخصصة من جهات معتمدة مثل المعهد الدبلوماسي، الرياض ١٩٨٤م، ومعهد الإدارة العامة، الرياض ١٩٨٥م، والمعهد الدولي للأمم المتحدة، جنيف ١٩٨٩م، ومعهد منظمة التجارة العالمية، جنيف ١٩٩٩م، ومعهد السياسات التجارية التايوانية، تايوان ٢٠٠٢م.

الخبرة: يتمتع عصام المبارك بخبرة طويلة تمتد قرابة ٣١ عامًا. ومنذ بداية مسيرته المهنية، شغل المبارك عدة مناصب مهمة في وزارة التجارة والصناعة، بما فيها منصب الملحق التجاري في جنيف والمدير العام للتجارة الخارجية. وهو وكيل وزارة التجارة والصناعة للتجارة الخارجية منذ عام ٢٠١٣م، ووكيل وزارة التجارة والصناعة المساعد للشؤون الصناعية من عام ٢٠١٠م وحتى عام ٢٠١٣م، ومستشار وزير التجارة والصناعة من عام ٢٠٠٧م وحتى عام ٢٠١٠م.

وكان عصام المبارك عضواً في مجلس إدارة المؤسسة العامة لخطوط السكك الحديدية من عام ٢٠٠٦م وحتى عام ٢٠١٠م، ومجلس إدارة المؤسسة العامة للتدريب التقني والمهني من عام ٢٠١٠م وحتى عام ٢٠١٢م، وعضو في اللجنة التحضيرية للمجلس الأعلى لشؤون البترول والمعادن من عام ٢٠١٠م وحتى عام ٢٠١٣م، وأمين عام هيئة تنمية الصادرات السعودية المكلف من عام ٢٠١١م وحتى عام ٢٠١٢م، وأمين عام الهيئة السعودية للمقيمين المعتمدين المكلف منذ عام ٢٠١٢م. ورئيس مجلس إدارة شركة البحري للبضائع السائبة منذ عام ٢٠١٤م وهو عضو في مجلس إدارة شركة البحري بصفتها ممثلاً عن صندوق الاستثمارات العامة منذ عام ٢٠٠٥م.

صالح بن ناصر الجاسر

الجنسية: سعودي

المنصب: عضو مجلس الإدارة

التعليم: ماجستير في إدارة الأعمال، جامعة الملك سعود، المملكة العربية السعودية ١٩٩٥م. بكالوريوس العلوم في الهندسة الصناعية، جامعة الملك عبدالعزيز، المملكة العربية السعودية ١٩٩٠م.

الخبرة: يتمتع صالح الجاسر بخبرة عملية تناهز ٣٠ عامًا، ومنذ أغسطس ٢٠١٤م يشغل الجاسر منصب المدير العام للمؤسسة العامة لخطوط الجوية العربية السعودية. ومنذ بداية مسيرته المهنية شغل عدة مناصب عليا في جهات مختلفة. حيث شغل منصب المدير التنفيذي لشركة عبداللطيف جميل من عام ٢٠٠٣م وحتى عام ٢٠١٠م. وشغل الجاسر منصب المدير التنفيذي لدى شركة البحري من عام ٢٠١٠م وحتى عام ٢٠١٤م. كما شغل الجاسر عضوية مجلس إدارة المؤسسة العامة لخطوط السعودية (وهي مؤسسة حكومية) منذ عام ٢٠١٢م، وهو عضو مجلس إدارة شركة الخطوط السعودية للنقل الجوي (شركة ذات مسؤولية محدودة- تعمل في مجال النقل الجوي)، منذ عام ٢٠١٤م، وعضو مجلس إدارة شركة الخطوط السعودية للتمويل (شركة مساهمة مدرجة في تداول- تعمل في مجال خدمات التمويل لخطوط الطيران والشركات في المناطق النائية) منذ عام ٢٠١٤م، وعضو مجلس إدارة شركة الخطوط السعودية للشحن المحدودة (شركة ذات مسؤولية محدودة- تعمل في مجال الشحن الجوي) منذ عام ٢٠١٤م، وعضو مجلس إدارة شركة الخطوط السعودية لهندسة وصناعة الطيران (شركة ذات مسؤولية محدودة- تعمل في مجال خدمات صيانة الطائرات) منذ عام ٢٠١٤م، وعضو مجلس إدارة شركة الخطوط السعودية للخدمات الأرضية (شركة مساهمة مغلقة- تعمل في مجال الخدمات الأرضية) منذ عام ٢٠١٤م، وعضو مجلس إدارة شركة البحري منذ عام ٢٠١١م.

صالح بن عبد الله الدباسي

- الجنسية: سعودي
- المنصب: عضو مجلس الإدارة
- التعليم: ماجستير في الإدارة العامة، جامعة بيتسبيرغ، الولايات المتحدة الأمريكية ١٩٨٧م. بكالوريوس في الجغرافيا، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية، المملكة العربية السعودية ١٩٨١م.
- الخبرة: يتمتع صالح الدباسي بخبرة طويلة تمتد قرابة ٢٦ عاماً. وقد شغل سابقاً منصب رئيس القطاع العسكري في وزارة المالية في وكالة الوزارة لشؤون الميزانية والتنظيم بين عامي ٢٠٠٢م و٢٠١١م. ومنذ عام ٢٠١١م، تمت ترقيته إلى منصبه الحالي ليصبح وكيل وزارة المالية المساعد لشؤون الميزانية والتنظيم. والدباسي هو عضو في مجلس إدارة شركة مرافق للخدمات (ممثلاً لصندوق الاستثمارات العامة) منذ عام ٢٠١٢م (وهي شركة حكومية تعمل في مجال الكهرباء والماء والصرف الصحي). وعضو مجلس إدارة الشركة السعودية المغربية (ممثلاً للحكومة السعودية) منذ عام ٢٠١٢م (وهي شركة مملوكة مناصفة بين الحكومتين السعودية والمغربية- وتعمل في مجال تطوير المشاريع الإنمائية المشتركة). وهو عضو مجلس إدارة الشركة السعودية للخطوط الحديدية (سار) منذ عام ٢٠١٢م (شركة حكومية- تعمل في مجال خدمات النقل). وعضو مجلس إدارة شركة البحري بصفته ممثلاً عن صندوق الاستثمارات العامة منذ عام ٢٠٠٨م.

فراج بن منصور أبواثنين

- الجنسية: سعودي
- المنصب: عضو مجلس الإدارة
- التعليم: بكالوريوس في الإدارة الصناعية، جامعة ملواكي للهندسة، الولايات المتحدة الأمريكية ١٩٨١م. برنامج لتقييم و تمويل المشاريع، مصرف تشيس مانهاتن، الولايات المتحدة الأمريكية ١٩٨٣م. العديد من الدورات المتخصصة في الإدارة.
- الخبرة: يتمتع فراج أبواثنين بخبرة طويلة تمتد قرابة ٣٢ عاماً. وقد كان سابقاً نائب الرئيس الأعلى للإستثمار والمالية في الشركة الوطنية الصناعية (التصنيع) بين عامي ١٩٩٩م و٢٠٠٨م (وهي شركة مساهمة مدرجة في تداول- تعمل في مجال الصناعات البتروكيماوية). وهو حالياً عضو في مجالس إدارة كل من مجموعة أسترا الصناعية منذ عام ٢٠٠٩م (وهي شركة مساهمة مدرجة في تداول- تعمل في مجال الاستثمار الصناعي)، والشركة الوطنية للبتروكيماويات (بتروكيم) منذ عام ٢٠١٠م (وهي شركة مساهمة مدرجة في تداول- تعمل في مجال الصناعات البتروكيماويات)، وشركة بوان منذ عام ٢٠١١م (وهي شركة مساهمة مدرجة في تداول- تعمل في مجال التشييد والبناء). وهو عضو في مجلس إدارة شركة البحري منذ عام ٢٠٠٨م. وهو شريك ورئيس مجلس المديرين لشركة الوسطى للتنمية منذ عام ٢٠٠٨م (وهي شركة ذات مسؤولية محدودة- تعمل في مجال الاتصالات والأمن والسلامة).

عبد الله بن علي العجاجي

- الجنسية: سعودي
- المنصب: عضو مجلس الإدارة
- التعليم: ماجستير في الدراسات القانونية، جامعة كايس ويسترن ريزيرف، الولايات المتحدة الأمريكية ٢٠٠٠م. بكالوريوس في العلوم الاجتماعية، جامعة الإمام محمد بن سعود

الإسلامية، المملكة العربية السعودية ١٩٨٤م، دبلوم عالي من معهد الإدارة في الدراسات القانونية، المملكة العربية السعودية ١٩٨٦م، برنامج القانون الدولي، معهد الدراسات الدبلوماسية، المملكة العربية السعودية ١٩٨٩م دبلوم الثقافة الإسلامية، كلية الشريعة، المملكة العربية السعودية ١٩٩٢م.

الخبرة: • يتمتع عبد الله العجاي بخبرة متخصصة تمتد قرابة ٢٩ عاماً. وهو مدير عام الشؤون القانونية في المؤسسة العامة للتقاعد ونائب المحافظ لشؤون المتقاعدين في المؤسسة العامة للتقاعد منذ عام ٢٠٠٨م. والعجاي هو عضو في مجلس إدارة شركة أسمنت القصيم منذ عام ٢٠١٠م (وهي شركة مساهمة مدرجة في تداول- تعمل في مجال صناعة الإسمنت ومشتقاته). وهو عضو في مجلس إدارة شركة البحري منذ عام ٢٠١١م.

سعيد بن عبد اللطيف الحضرمي

الجنسية: سعودي •
المنصب: عضو مجلس الإدارة •
التعليم: ماجستير في إدارة الأعمال، جامعة الملك فهد للبترول والمعادن، المملكة العربية السعودية ١٩٩٠م. بكالوريوس في الإدارة الصناعية، جامعة الملك فهد للبترول والمعادن، المملكة العربية السعودية ١٩٨٥م. •
الخبرة: يعمل سعيد الحضرمي رئيساً تنفيذياً لشركة أرامكو لتجارة المنتجات البترولية منذ شهر يناير ٢٠١١م (وهي شركة ذات مسؤولية محدودة- تعمل في مجال تجارة المنتجات البترولية). وقبل توليه هذا المنصب، عمل لمدة ٥ سنوات تقريباً لدى الشركة السعودية للكهرباء ابتداءً من عام ١٩٨٥م، قضى بعدها ٢١ عاماً في العمل لدى أرامكو السعودية. شغل عدة مناصب إدارية لدى أرامكو السعودية وعمل كعضو مجلس إدارة في العديد من المشاريع المشتركة التابعة لأرامكو السعودية، ومن بينها شركة أرامكو السعودية لتكرير زيت التشحيم من عام ٢٠٠٢م وحتى ٢٠٠٤م، والشركة العربية لأنابيب البترول من عام ٢٠٠٨م وحتى ٢٠١١م، والشركة السعودية المحدودة للبترول (أوفرسيز) من عام ٢٠٠٨م وحتى ٢٠١٠م، وكرئيس تنفيذي لشركة أرامكو السعودية توتال للتكرير والبتروكيماويات (ساتورب) منذ عام ٢٠١٠م وحتى ٢٠١١م (وهي شركة ذات مسؤولية محدودة- تعمل في مجال تكرير البترول)، وعضو مجلس إدارة (ساتورب) منذ عام ٢٠٠٨م وحتى تاريخ نشرة الإصدار هذه. وعمل الحضرمي كمدير مبيعات وتسويق الزيت الخام في شركة أرامكو السعودية من عام ٢٠٠٨م وحتى ٢٠١٠م (وهي شركة حكومية- تعمل في مجال صناعة البترول ومشتقاته). كما أن سعيد الحضرمي عضو في مجلس إدارة شركة إس-أويل منذ عام ٢٠١٥م (وهي شركة مساهمة عامة في كوريا الجنوبية- تعمل في مجال تكرير البترول)، وعضو مجلس إدارة في شركة البحري منذ عام ٢٠١٤م.

بدر بن عبد القادر غوث

الجنسية: سعودي •
المنصب: عضو مجلس الإدارة •
التعليم: ماجستير في التخطيط والإدارة، بوليتكنيك سنترال لندن ١٩٨٦م. •
الخبرة: يعمل بدر الغوث مديراً للإدارة البحرية في شركة أرامكو السعودية منذ أبريل ٢٠١١م، وقبل ذلك عمل لمدة ٣ سنوات تقريباً كعضو منتدب للشركة السعودية للنفط المحدودة في لندن من عام ٢٠٠٨م وحتى عام ٢٠١١م. وعمل في السابق لدى شركة فيلا كمدير للعمليات البحرية لمدة ٦ سنوات تقريباً بين عامي ٢٠٠٢م و ٢٠٠٨م. بدأ حياته العملية

مع أرامكو السعودية في إدارة عمليات المرافئ حيث كان قبطان المرفأ لكافة مرافئ أرامكو السعودية منذ عام ١٩٨٧ م وحتى عام ٢٠٠٢ م. وهو عضو مجلس إدارة في شركة البحري منذ عام ٢٠١٤ م.

٣-٨ سكرتير مجلس الإدارة

أحمد بن سليمان العيدان

- الجنسية: سعودي
- المنصب: مساعد الرئيس التنفيذي لسكرتارية المجلس والاتصالات
- التعليم: زمالة المراجعين الداخليين من مكتب المحاسب العام بالولايات المتحدة الأمريكية، واشنطن دي سي، الولايات المتحدة الأمريكية ١٩٨٨ م. ويحمل بكالوريوس العلوم في إدارة الأعمال، جامعة ولاية كاليفورنيا، الولايات المتحدة الأمريكية ١٩٨١ م.
- الخبرة: يمتلك أحمد العيدان خبرة عملية تناهز ٤٧ عاماً في الجهات الحكومية وقطاع النقل، بالإضافة إلى خبرة في المحاسبة والمالية ومراجعة العمليات. بدأ حياته المهنية في ديوان المراقبة العامة في الرياض عام ١٩٦٦ م حيث تدرج بعدة وظائف حتى حصل على وظيفة مدير عام المراجعة في عام ١٩٩٠ م. وفي شهر مارس من ذلك العام انضم أحمد إلى الشركة بوظيفة مدير إدارة المراجعة الداخلية وسكرتير لمجلس الإدارة. ثم حصل على منصب مدير عام إدارة المراجعة الداخلية عام ١٩٩١ م. وفي عام ١٩٩٣ م عُيّن نائب للرئيس التنفيذي لقطاع الأسطول في الشركة ثم عُيّن مديراً لفرع الشركة بالمنطقة الشرقية بالدمام عام ١٩٩٦ م. وفي عام ٢٠٠٠ م تم تعيينه في إدارة المراجعة الداخلية بالرياض كمدير عام. وفي عام ٢٠٠٤ م أصبح مدير عام المراجعة الداخلية وسكرتيراً لمجلس الإدارة ثم تمت ترقيته ليصبح نائب المدير العام للمراجعة الداخلية والرقابة بالإضافة الى سكرتارية مجلس الإدارة في عام ٢٠٠٧ م. وفي عام ٢٠٠٨ م تم تعيينه مساعداً للرئيس التنفيذي لسكرتارية المجلس والاتصالات.

٤-٨ كبار التنفيذيين

يدير الشركة فريق من الخبراء ممن يحملون المؤهلات العلمية والمهارات اللازمة لإدارة عمليات الشركة بكفاءة وحرفية. ويتكون الهيكل التنظيمي من عدد من الإدارات/وحدات أعمال وعددها (٧)، وجميعها تتصل بالرئيس التنفيذي للشركة مباشرة. ويوضح الشكل المبين أدناه الهيكل التنظيمي للشركة:

يتألف كبار التنفيذيين بالشركة من الأشخاص التاليين:

الجدول ٨-٢: كبار التنفيذيين بالشركة

عدد الأسهم التي يملكها بتاريخ ٢٠١٤/١٢/٣١ م	الجنسية	المنصب	الاسم
-	سعودي	الرئيس التنفيذي	المهندس/ إبراهيم عبد الرحمن العمر
-	سعودي	نائب الرئيس التنفيذي لقطاع المالية	محمد بن عمير العتيبي
-	سعودي	رئيس قطاع الغاز والخدمات البحرية	صالح بن عبد الرحمن الشامخ
-	سعودي	رئيس قطاع نقل النفط مساعد الرئيس التنفيذي	ناصر بن محمد العبد الكريم
-	سعودي	لسكرتارية المجلس والاتصالات	أحمد بن سليمان العيدان
-	سعودي	نائب الرئيس لقطاع الخدمات المساندة	ماجد بن حمد الشنير
-	سعودي	مدير الموارد البشرية والشؤون الإدارية	منصور بن إبراهيم بن دوخي

المصدر: الشركة

٨-٤-١ السير الذاتية لكبار التنفيذيين بالشركة

المهندس إبراهيم عبد الرحمن العمر

- الجنسية: سعودي
- المنصب: الرئيس التنفيذي
- التعليم: بكالوريوس في الهندسة الكهربائية، جامعة الملك فهد للبترول والمعادن، المملكة العربية السعودية ١٩٩٩م، وبرنامج في تطوير القيادات التنفيذية، كلية إدارة الأعمال من جامعة هارفارد، الولايات المتحدة الأمريكية (ملتحق بالبرنامج منذ يونيو ٢٠١٣م ولا يزال ملتحقاً بهذا البرنامج).
- الخبرة: يتمتع إبراهيم العمر بخبرة عملية تناهز خمسة عشر عاماً في مختلف قطاعات الأعمال. وخلال حياته المهنية شغل عدة مناصب عليا لدى شركات مختلفة. حيث شغل منصب نائب رئيس وحدة الأعمال الخاصة بشركة الاتصالات السعودية، والرئيس التنفيذي لشركة فيفا البحرين، ورئيس وحدة الإنتاج وتطوير الأعمال لدى شركة موبايي.

محمد بن عمير العتيبي

- الجنسية: سعودي
- المنصب: نائب الرئيس التنفيذي لقطاع المالية

- التعليم: ماجستير في إدارة الأعمال من جامعة ويسترن ميتشيغان في ولاية ميتشيغان، الولايات المتحدة الأمريكية ١٩٩٣م. بكالوريوس في اللغة الإنجليزية، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية بالرياض، المملكة العربية السعودية ١٩٨٩م.
- الخبرة: يتمتع محمد العتيبي بخبرة عملية تناهز ٣٠ عاماً في قطاعي النقل والبنوك. بدأ حياته المهنية لدى الخطوط الجوية العربية السعودية في عام ١٩٨٣م، واضطلع بعدة مناصب في التذاكر والمبيعات. وقبل انضمامه للشركة تقلد مناصب إدارية لدى مجموعة سامبا المالية حيث عمل كمساعد مدير عام في الفترة من عام ٢٠٠٣م وحتى عام ٢٠٠٥م وذلك في أقسام المصرفية التجارية والإسلامية. وأثناء مسيرته المهنية عمل لدى البنك السعودي الهولندي بمنصب مدير علاقات العملاء ومدير المصرفية الإسلامية. وقد التحق محمد العتيبي بالشركة في شهر مايو من عام ٢٠٠٥م كمدير للخزينة، وتمت ترقيته في شهر سبتمبر ٢٠٠٦م إلى منصب نائب الرئيس التنفيذي لقطاع المالية وفي عام ٢٠١٤م تم تكليفه كنائب الرئيس التنفيذي للتخطيط وتطوير الأعمال. شغل محمد عضوية مجلس إدارة الشركة العربية المتحدة للزجاج المسطح منذ عام ٢٠٠٦م وحتى عام ٢٠١٣م، وعضوية مجلس إدارة الشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة منذ عام ٢٠٠٩م وحتى عام ٢٠١٣م، ويشغل محمد عضوية مجلس إدارة كل من شركة الشرق الأوسط لإدارة السفن منذ شهر يناير ٢٠١١م، وعضوية مجلس شركة إن إس سي إيه (أمريكا) منذ شهر مايو ٢٠١١م، وعضوية مجلس إدارة شركة ويست أوف إنجلترا وشركة إنترناشونال شب أونرري إنشورنس منذ شهر سبتمبر ٢٠١٢م.

وتجدر الإشارة إلى أن نائب الرئيس التنفيذي لقطاع المالية (الأستاذ/ محمد بن عمير العتيبي) قد تقدم باستقالته من الشركة، وقد قام مجلس الإدارة بقبول استقالته في تاريخ ١٤٣٦/٠٨/٠١هـ الموافق (٢٠١٥/٠٥/١٩م)، وسيبدأ سريان استقالته اعتباراً من تاريخ ١٤٣٦/٠٩/١٤هـ الموافق (٢٠١٥/٠٧/٠١م)، وتعمل الشركة حالياً على تعيين بديل عنه.

صالح بن عبد الرحمن الشامخ

- الجنسية: سعودي
- المنصب: رئيس قطاع الغاز والخدمات البحرية
- التعليم: ماجستير في إدارة الأعمال من جامعة ولاية مينيسوتا، الولايات المتحدة الأمريكية ١٩٨٥م. بكالوريوس العلوم في إدارة الأعمال من جامعة ولاية مينيسوتا، الولايات المتحدة الأمريكية ١٩٨١م. شهادة مشارك في الفنون، كلية كوميونيتي ويلمر، الولايات المتحدة الأمريكية ١٩٧٩م.
- الخبرة: يمتلك صالح الشامخ خبرة مهنية تناهز ٣٤ عاماً، تتركز بشكل أساسي في قطاع شحن البضائع والنفط والغاز لمدة ٢٧ سنة. بدأ حياته المهنية في عام ١٩٨١م "كمساعد إداري" في إدارة المشاريع برئاسة الحرس الوطني. وفي الفترة من العام ١٩٨٢م وحتى عام ١٩٨٦م عمل محاضراً في كلية الملك خالد العسكري بالرياض. كما أنه عمل في مستشفى الملك فيصل التخصصي في الرياض كمحلل تخطيط من عام ١٩٨٦م وحتى عام ١٩٨٨م. بعد ذلك التحق صالح الشامخ بالشركة لأول مرة في عام ١٩٨٨م كمدير للتسويق. وفي بداية عام ١٩٩٢م، تمت ترقيته إلى مدير عام إقليمي للشرق الأوسط، وفي شهر أبريل من نفس العام تم تعيينه كنائب للرئيس التنفيذي في إدارة التخطيط والتطوير في الشركة. ثم غادر الشركة في وقت لاحق من ذلك العام، ولكنه عاد وانضم للشركة مرة ثانية في عام ١٩٩٤م كنائب للرئيس التنفيذي في إدارة التخطيط والتطوير، وفي عام ١٩٩٥م عين كنائب

لرئيس التنفيذي لقطاع البضائع العامة المكلف. وفي عام ١٩٩٧م تم تعيينه كنائب للرئيس التنفيذي لقطاع البضائع العامة. وفي الفترة من عام ٢٠٠١م إلى عام ٢٠٠٥م عمل كنائب للرئيس التنفيذي لقطاع الناقلات قبل أن يتم تعيينه نائباً للرئيس التنفيذي لقطاع نقل النفط والغاز ورئيساً لأعمال البحري في دبي. وفي شهر مارس ٢٠٠٧م، تم تعيينه كرئيس لقطاع النفط والغاز، وفي عام ٢٠١٣م، تم تعيينه رئيساً لقطاع الغاز والخدمات البحرية.

ناصر بن محمد العبدالكريم

- الجنسية: سعودي
- المنصب: رئيس قطاع نقل النفط
- التعليم: ماجستير في إدارة الأعمال، جامعة الملك فهد للبترول والمعادن، المملكة العربية السعودية ١٩٩٣م. بكالوريوس في علوم الإدارة الصناعية، جامعة الملك فهد للبترول والمعادن، المملكة العربية السعودية ١٩٨٩م.
- الخبرة: يتمتع ناصر العبدالكريم بخبرة طويلة في مجالات متعددة، حيث بدأ مسيرته المهنية لدى شركة بروكتر وغامبل وشركة الكهرباء السعودية وعمل لديها لمدة أربع سنوات، وفي عام ١٩٩٤م التحق ناصر بالعمل في "شركة أرامكو السعودية" وتقلد العديد من المناصب الرئيسية في إمداد المواد والعمليات البحرية، ومنصب مساعد الرئيس في قسم المالية والعمليات التجارية. كما تم تعيينه بواسطة مجلس إدارة شركة فيلا كمسئول في مجلس الإدارة وأمين الصندوق ووحدة التحكم. وفي عام ٢٠١١م، ومع التشكيل الرسمي لشركة الصدارة الكيميائية (صدارة) -وهي مشروع مشترك بين شركة داو للكيماويات وشركة أرامكو السعودية- تم تعيينه في منصب نائب الرئيس لقطاع أعمال وخدمات الصدارة. وفي عام ٢٠١٢م، تم تعيين ناصر مرة أخرى في شركة فيلا البحرية الدولية المحدودة للإشراف على عملية الدمج بين الشركتين والتي تولى فيها مهمات رئيسية أدت إلى دمج شركتي فيلا والبحري. وبعد نجاح عملية الدمج تم تعيينه عن طريق مجلس الإدارة بشركة البحري "كرئيس قطاع نقل النفط" في عام ٢٠١٤م.

أحمد بن سليمان العيدان

- (انظر القسم ٨-٣ "سكرتير مجلس الإدارة" للحصول على تفاصيل السير الذاتية).

ماجد بن حمد الشنيبر

- الجنسية: سعودي
- المنصب: نائب الرئيس للخدمات المساندة
- التعليم: برنامج تسارع الإدارة، انسياد فرنسا وسنغافورة ٢٠٠٩م. دبلوم في نظم التشغيل، معهد الإدارة العامة بالرياض، المملكة العربية السعودية ١٩٩٤م.
- الخبرة: لدى ماجد الشنيبر خبرة مهنية تناهز ١٩ عاماً في مجال الحاسب الآلي وتقنية المعلومات. وهو يعمل لدى الشركة منذ شهر سبتمبر من عام ١٩٩٤م عندما بدأ سيرته المهنية كمتدرب. وقد تقلد عدة مناصب لدى إدارة تقنية المعلومات مثل مشغل نظام، ومدير نظام، ومشرف عمليات الحاسب الآلي، ومشرف إدارة الشبكة والعمليات، ونائب مدير. وشغل منصب مدير إدارة تقنية المعلومات منذ عام ٢٠٠١م وحتى عام ٢٠١٣م. وفي عام ٢٠١٤م، تم تعيينه نائب الرئيس التنفيذي للخدمات المساندة.

منصور بن ابراهيم بن دوخي

- الجنسية: سعودي
- المنصب: مدير الموارد البشرية
- التعليم: يحمل شهادة في ممارسات تدريب الأفراد، معهد تشارترد للأفراد والتطوير، المملكة المتحدة ٢٠١٠م. وشهادة البكالوريوس في اللغة الإنجليزية وأدائها، جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية بالرياض، المملكة العربية السعودية ٢٠٠٠م.
- الخبرة: لدى منصور بن دوخي خبرة مهنية تناهز ١٣ عاماً في تنمية الموارد البشرية والإدارة. حيث عمل خلال الفترة بين عامي ٢٠٠٠م و ٢٠٠٥م كمساعد مدرب بوحدة القيادة والعمليات لدى شركة فينيل العربية. وفي عام ٢٠٠٥م إلى عام ٢٠٠٨م انضم إلى شركة العليان للتمويل بالرياض وشغل منصب مدير توظيف وتخطيط القوى العاملة في المجموعة. كما أنه في الفترة من عام ٢٠٠٨م إلى عام ٢٠١٢م عمل لدى الشركة الدولية لهندسة النظم المحدودة بالرياض بمنصب مدير الموارد البشرية لتوظيف واستقطاب ومكافأة الموظفين. وقد التحق بالشركة في شهر سبتمبر من عام ٢٠١٢م كمدير للموارد البشرية والشؤون الإدارية.

٥-٨ حوكمة الشركة

تسعى الشركة إلى ضمان توافق سياساتها الداخلية مع أفضل ممارسات حوكمة الشركات. ولهذا الغرض، تمت الموافقة على لائحة حوكمة الشركة ("لائحة حوكمة الشركة") من قبل مجلس الإدارة بتاريخ ٢٠٠٩/١٢/٢٠م وهي مبنية على عقد تأسيس الشركة ونظامها الأساسي. وتتماشى هذه اللائحة مع لائحة حوكمة الشركات (الصادرة عن هيئة السوق المالية) ونظام الشركات.

تعتبر الشركة أن بناء أعلى المعايير في حوكمة الشركة هو عامل مهم لنجاحها. كما أن الالتزام بلائحة حوكمة الشركات سيساعد على ضمان قيام المجلس بمهامه والتصرف بما يتفق مع مصلحة المساهمين.

يتألف مجلس إدارة الشركة من تسعة أعضاء تم تعيينهم لمدة لا تتجاوز ثلاث سنوات. وستستمر فترة مجلس الإدارة الحالي لمدة لا تتجاوز تاريخ ٢٠١٦/١٢/٣١م.

تتبع الشركة أنظمة رقابة داخلية تم اعتمادها في كافة أقسامها. حتى تاريخ نشرة الإصدار هذه، هناك ثلاث لجان تابعة لمجلس إدارة الشركة؛ لجنة الاستراتيجية والاستثمار، ولجنة المراجعة، ولجنة الترشيحات والمكافآت. تشرف هذه اللجان على عمليات الشركة ضمن مجالات تخصصها وترفع توصياتها إلى مجلس الإدارة.

يسعى مجلس الإدارة لضمان:

- وجود شروط مرجعية واضحة لكل لجنة تتضمن أدوارها ومسؤولياتها المحددة.
- إعداد محاضر بكافة الاجتماعات ومراجعتها والموافقة عليها من قبل المجلس.

١-٥-٨ لجنة الاستراتيجية والاستثمار

تتضمن مهام ومسؤوليات لجنة الاستراتيجية والاستثمار ما يلي:

- الإشراف على تطوير استراتيجيات الشركة وخططها المستقبلية.
- مراجعة وتقييم المبادئ الاستراتيجية للشركة وتطبيقها بشكل دوري.
- تقديم توصيات إلى مجلس الإدارة للموافقة على بعض مشاريع الاستثمار.
- التوصية بمشاريع الاستثمار لغرض تنوع مصادر دخل الشركة.
- مراجعة وتقييم أداء الإدارة التنفيذية للشركة.
- مراجعة الأداء المالي الشهري للشركة.

- مراجعة وتعديل وتقييم ورفع التوصيات حول الالتزام بالخطة التشغيلية والميزانية التقديرية للشركة (بشكل دوري).
- النظر في أي مسائل تحال إليها من قبل مجلس الإدارة.

تتألف لجنة الاستراتيجية والاستثمار من الأعضاء التاليين:

الجدول ٣-٨: الاستراتيجية

الصفة	الاسم
رئيس اللجنة	فراج بن منصور أبوانين
عضو	عصام بن حمد المبارك
عضو	عبدالرحمن بن محمد المفضي
عضو	سعيد بن عبد اللطيف الحضرمي
عضو	بدر بن عبد القادر غوث

المصدر: الشركة

٢-٥-٨ لجنة المراجعة

تشرف لجنة المراجعة على مدى ملائمة أنظمة التحكم الداخلية للشركة لضمان أنها تعمل على حماية مصالح المساهمين. لجنة المراجعة مفوضة بفحص كافة المعلومات والبيانات والتقارير و/أو أي مواد أخرى ذات صلة والتي تعتبرها اللجنة ذات أهمية. كما تقوم اللجنة بمراجعة القوائم المالية والسياسات المحاسبية الربعية والسنوية وترشيح مراجع حسابات الشركة للسنة المالية المعنية والتحقق من استقلالية مراجعي الشركة الداخليين. ومن بين مهام ومسؤوليات هذه اللجنة ما يلي:

- تعيين أو إنهاء خدمات مراجعي الحسابات الخارجيين والتوصية بمكافأتهم لمجلس الإدارة.
- الإشراف على أنشطة مراجعي الحسابات الخارجيين، بما في ذلك الموافقة على أي نشاطات خارج نطاق العمل المتفق عليه.
- مراجعة ملاحظات مراجعي الحسابات الخارجيين على القوائم المالية السنوية ومتابعة تنفيذ القرارات الصادرة على تلك الملاحظات.
- مراجعة القوائم المالية الربعية والسنوية قبل تقديمها إلى مجلس الإدارة.
- الإشراف على قسم المراجعة الداخلي في الشركة لمراقبة مدى فاعليته في تنفيذ المهام والواجبات الموكلة إليه من قبل مجلس الإدارة.
- مراجعة نظام التدقيق الداخلي وإعداد تقارير متضمنة توصياتها.
- مراجعة تقرير المراجع الداخلي ومتابعة تطبيق التوصيات الواردة فيه.
- مراجعة والتعليق على خطة المراجعة مع مراجع الحسابات الخارجي.
- مراجعة وإبداء الملاحظات على السياسات المحاسبية القابلة للتطبيق وتزويد المجلس بالتوصيات المتعلقة بها.

تتألف لجنة المراجعة من الأعضاء التاليين:

الجدول ٤-٨: أعضاء لجنة المراجعة

الصفة	الاسم
رئيس اللجنة	صالح بن عبد الله الدباسي
عضو	ناصر بن محمد القحطاني
عضو	عبد الله بن علي العجاي

الصفة	الاسم
عضو	د. سعد بن صالح الرويتع

المصدر: الشركة

٣-٥-٨ لجنة الترشيحات والمكافآت

تتضمن مهام ومسؤوليات لجنة الترشيحات والمكافآت ما يلي:

- ترشيح أعضاء المجلس لكل دورة.
- المراجعة السنوية للمتطلبات والمهارات المطلوبة للتأهل لعضوية المجلس.
- المراجعة المستمرة لهيكل مجلس الإدارة بما في ذلك تقديم التوصيات بالتغيير متى ما لزم ذلك.
- تحديد أي مواطن ضعف ضمن المجلس الحالي وتقديم مقترحات لمعالجة تلك النقاط في الدورة التالية.
- تأكيد استقلالية أي عضو مجلس مستقل يتم تعيينه، بشكل سنوي بالإضافة إلى ضمان عدم وجود تضارب في المصالح.
- وضع سياسات تعويض ومكافآت واضحة قائمة على أداء أعضاء مجلس الإدارة وكبار التنفيذيين.

تتألف لجنة الترشيحات والمكافآت من الموظفين التاليين:

الجدول ٥-٨: أعضاء لجنة الترشيحات والمكافآت

الصفة	الاسم
رئيس اللجنة	محمد بن عبد العزيز السرحان
عضو	سعيد بن عبد اللطيف الحضرمي
عضو	صالح بن عبد الله الدباسي

المصدر: الشركة

٦-٨ المراجعة الداخلية

تسعى إدارة المراجعة الداخلية إلى ضمان التزام وحدات أعمال الشركة ومكاتبها بكافة القوانين والمعايير والسياسات والإجراءات، بالإضافة إلى الضوابط والقوانين أو التشريعات الحكومية التي يستوجب عليها الالتزام بها.

وقد طبقت إدارة المراجعة الداخلية برامج أنظمة تحكم ("أنظمة التحكم") تعمل على مراقبة كل من الشركة والمجموعة. وقد صممت أنظمة التحكم لحماية أصول الشركة، والمحافظة على سجلاتها المالية والمحاسبية وحمايتها من أي استخدام غير مرخص، وضمان أن سياسات الشركة المحاسبية تطبق بمنهجية ثابتة وعلى الدوام، بهدف الحصول على تقارير مالية يمكن الاعتماد عليها.

كما طبقت إدارة المراجعة الداخلية نظام إدارة الحوكمة والمخاطر والامتثال، وهو جزء من نظام تخطيط موارد الشركة. ويسعى نظام إدارة الحوكمة والمخاطر والامتثال إلى تحسين أداء الشركة في التدقيق وتعزيز الشفافية والتحكم بالمخاطر وتوفير نظام للتحكم شامل لتعاملات الشركة وعملياتها. وقد سهل هذا النظام تحول مهام المراجعة الداخلية في الشركة إلى نظام تشغيلي إلكتروني.

٧-٨ مسؤوليات وأجور المدراء وكبار التنفيذيين

١-٧-٨ أعضاء مجلس الإدارة

يتم تعيين أعضاء المجلس وفقاً للمتطلبات النظامية ذات العلاقة بما في ذلك النظام الأساسي للشركة، ويمارس هؤلاء الأعضاء صلاحياتهم وسلطاتهم استناداً إلى الأنظمة ذات العلاقة لاسيما نظام الشركات ونظام الشركة الأساسي. وقد تم تعيين أعضاء المجلس الحالي لفترة تنتهي بتاريخ ١٤٣٨/٠٤/٠٢ هـ (الموافق ٢٠١٦/١٢/٣١ م).

ويمكن تلخيص مسؤوليات الرئيس وغيره من أعضاء المجلس على النحو التالي:

١-١-٧-٨ رئيس مجلس الإدارة

- ضمان وضوح مهام المجلس، وإطار واجباته، وأساس توزيع المسؤوليات.
- ضمان وضوح ودقة خطة عمل المجلس والمواضيع ذات الأولوية المطروحة على المجلس.
- ضمان التزام مسؤوليات المجلس وتوافقها مع رؤية واستراتيجية الشركة.
- قيادة المجلس في عملية اختيار الرئيس التنفيذي.
- دعم اللجان من خلال الإرشاد الإداري وتقييم الأداء.
- التصويت بخصوص تعيين أفراد الإدارة العليا والمسؤولين التنفيذيين.
- تقييم أداء أعضاء مجلس الإدارة.

٢-١-٧-٨ أعضاء مجلس الإدارة

- المصادقة على أهداف ورسالة ورؤية الشركة.
- المشاركة في التوجيه العام ووضع خطط الشركة المستقبلية.
- الإشراف على لجنة الاستراتيجية والاستثمار لضمان التطبيق الفعال لسياسات وأهداف الشركة.
- المشاركة في تحديد استراتيجيات وأولويات الشركة، وفي متابعة الاستخدام الأمثل والفعال لأصول الشركة.
- المصادقة على تعيين الرئيس التنفيذي، وأعضاء الإدارة العليا والمسؤولين التنفيذيين.
- توثيق المناقشات والقرارات الصادرة عن المجلس من خلال محاضر الاجتماعات التي يقوم بها الأعضاء،
- إدخال أي معاملات لجهة ذات صلة على أجندة اجتماعات الجمعية العامة للمصادقة عليها.
- المساعدة في تقييم وقياس أداء المسؤولين التنفيذيين ومجلس الإدارة،
- الموافقة على الميزانية السنوية للشركة.

٢-٧-٨ الرئيس التنفيذي

تم تعيين المهندس إبراهيم بن عبد الرحمن العمر في منصب الرئيس التنفيذي للشركة بموجب عقد توظيف تاريخه ٢٠١٤/١٠/٠١ م. ومدته غير محددة.

ويتقاضى إبراهيم العمر راتب إجمالي هو عبارة عن راتب شهري، وبدل سكن ومواصلات بالإضافة إلى التأمين الصحي والتأمينات الاجتماعية ومزايا تقاعدية ومكافأة سنوية مرتبطة بالنتائج المحققة يقرها مجلس الإدارة. وكما في تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٤ م، لا يحمل المهندس إبراهيم بن عبد الرحمن العمر أي أسهم في الشركة.

٣-٧-٨ نائب الرئيس التنفيذي لقطاع المالية

تم تعيين محمد بن عمير العتيبي في منصب نائب الرئيس التنفيذي لقطاع المالية للشركة بموجب عقد توظيف تاريخه ٢٠٠٥/٥/٠١ م ومدته غير محددة. وتجدر الإشارة إلى أن نائب الرئيس التنفيذي لقطاع المالية (الأستاذ/ محمد بن عمير العتيبي) قد تقدم باستقالته من الشركة، وقد قام مجلس الإدارة بقبول استقالته في تاريخ ١٤٣٦/٠٨/٠١ هـ الموافق (٢٠١٥/٥/١٩ م)، وسيبدأ سريان استقالته اعتباراً من تاريخ ١٤٣٦/٠٩/١٤ هـ (الموافق ٢٠١٥/٠٧/٠١ م)، وتعمل الشركة حالياً على تعيين بديل عنه. ويتقاضى محمد العتيبي راتب إجمالي هو عبارة عن راتب شهري، وبدل سكن ومواصلات، بالإضافة إلى التأمين الصحي والتأمينات الاجتماعية ومزايا تقاعدية ومكافأة سنوية مرتبطة بالنتائج المحققة يقرها مجلس الإدارة. وكما في تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٤ م، لا يمتلك محمد العتيبي أي أسهم بالشركة.

٤-٧-٨ بدلات ومكافآت المدراء والإدارة التنفيذية

بلغت القيمة الإجمالية لمجموع البدلات والمكافآت المقدمة لمجلس الإدارة عن السنوات المالية المنتهية بتاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٢ م و ٢٠١٣ م و ٢٠١٤ م ما قيمته ٣,٧٧٧,١٥٢ ريال سعودي، و ٣,٨٤٦,٨٧٧ ريال سعودي، و ٣,٨٠٧,٣٣٩ ريال سعودي على التوالي. بلغت القيمة الإجمالية لمجموع الرواتب والبدلات والمكافآت المقدمة لخمسة من كبار التنفيذيين في الشركة بما فيهم الرئيس التنفيذي ونائب الرئيس التنفيذي لقطاع المالية عن السنوات المالية المنتهية بتاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٢ م و ٢٠١٣ م و ٢٠١٤ م ما قيمته ١١,٧٣٦,٠٠٠ ريال سعودي، و ١٦,٠٣٤,٠٠٠ ريال سعودي و ١٤,٦٩٩,٠٠٠ ريال سعودي على التوالي. ويمنع أعضاء المجلس والرئيس التنفيذي من التصويت على قرارات تتعلق برواتبهم وبدلاتهم. كما لا يسمح لأعضاء المجلس وكبار التنفيذيين في الشركة من الاقتراض من الشركة.

٨-٨ الموظفون والسعودة

كما في تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٤ م، بلغ عدد الموظفين في مجموعة البحري ٨٨٨ موظفاً تقريباً. حوالي ١٩٨ منهم مقيمون في المملكة العربية السعودية في حين ٦٩٠ منهم يعملون على نطاق دولي. وكما في تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٤ م، يعمل في الشركة ١١٨ من المواطنين السعوديين و ٦٤ من غير السعوديين، بنسبة ٦٤,٨٤ في المائة و ٣٥,١٦ في المائة على التوالي من إجمالي القوة العاملة للشركة في المملكة العربية السعودية ويعمل في الشركة الوطنية لنقل الكيماويات ١١ من المواطنين السعوديين وخمسة من غير السعوديين، بنسبة ٦٨,٧٥ في المائة و ٣١,٢٥ في المائة على التوالي من إجمالي القوة العاملة في المملكة العربية السعودية. ويبين الجدول التالي توزيع الموظفين في الإدارة العليا للشركة بين مواطنين سعوديين وغير سعوديين.

الجدول ٦-٨: الإدارة العليا للشركة وشركاتها التابعة

المجموع	غير سعوديين	مواطنين سعوديين
		٣١ ديسمبر ٢٠١٢ م
١	.	١
		مكتب الرئيس التنفيذي
١	.	١
		الاتصالات
١	.	١
		المالية
١	.	١
		التخطيط وتطوير الأعمال
١	.	١
		البضائع العامة
١	.	١
		البحري للنفط والغاز
١	.	١
		الشركة الوطنية لنقل الكيماويات
١	١	.
		الشرق الأوسط

١	١	٠	شركة إن إس سي إس إيه (أمريكا)
٩	٢	٧	المجموع كما في تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٢ م
١	٠	١	٣١ ديسمبر ٢٠١٣ م
١	٠	١	مكتب الرئيس التنفيذي
١	٠	١	الاتصالات
١	٠	١	المالية
١	٠	١	التخطيط وتطوير الأعمال
١	٠	١	البضائع العامة
١	٠	١	البحري للنفط والغاز
١	٠	١	الشركة الوطنية لنقل الكيماويات
١	١	٠	الشرق الأوسط
١	١	٠	شركة إن إس سي إس إيه (أمريكا)
٩	٢	٧	المجموع كما في تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٣ م
١	٠	١	٣١ ديسمبر ٢٠١٤ م
١	٠	١	مكتب الرئيس التنفيذي
١	٠	١	الاتصالات
١	٠	١	المالية
٠	٠	٠	التخطيط وتطوير الأعمال
١	٠	١	البضائع العامة
١	١	٠	شركة البحري للبضائع السائبة
١	٠	١	البحري لخدمات الغاز والنقل البحري
١	٠	١	البحري لنقل النفط الخام
١	٠	١	الشركة الوطنية لنقل الكيماويات
١	١	٠	الشرق الأوسط
١	١	٠	شركة إن إس سي إس إيه (أمريكا)
١٠	٣	٧	المجموع كما بتاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٤ م
			المصدر: الشركة

وبالإضافة إلى موظفين الشركة الدائمين، تقوم مجموعة البحري بالتوظيف على أساس الرحلة (التوظيف المحدد) لعدد من البحارة (غير الموظفين الدائمين لديها)، وبخلاف كبار موظفي مجموعة البحري على ناقلاتها العملاقة والبحارة السعوديين، يتم الاستعانة بالبحارة الآخرين بتوظيفهم على أساس الرحلة (التوظيف المحدد). وبحسب اتجاه كل رحلة، تقوم مجموعة البحري بالاستعانة ببحارة آخرين عند طريق أطراف أخرى (وكالات توظيف الموارد البشرية).

كما أن توزيع الطواقم الإدارية والتشغيلية للشركة بين مواطنين سعوديين وغير سعوديين مبين في الجدول التالي:

الجدول ٧-٨: أفراد الطواقم الإدارية والتشغيلية للشركة وشركاتها التابعة

المجموع	غير السعوديين		مواطنين سعوديين		
	تشغيليين	إداريين	تشغيليين	إداريين	
					٣١ ديسمبر ٢٠١٢ م
٨٨	١٤	٢٤	١٤	٣٦	المكتب الرئيسي
٨٩	٢٦	٧	٤٤	١٢	البضائع العامة
١٢	٦	٤	١	١	البحري للنفط والغاز
٨	٤	٤	٠	٠	البحري (مومباي)
٣٧	٢٢	١٥	٠	٠	شركة إن إس سي إس إيه (أمريكا)
٩٠	٤٥	٤٢	٠	٣	الشرق الأوسط
١٧	١	٦	٠	١٠	الشركة الوطنية لنقل الكيماويات
٣٤١	١١٨	١٠٢	٥٩	٦٢	المجموع كما في تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٢ م
					٣١ ديسمبر ٢٠١٣ م
٩١	١٤	١٢	١٤	٥١	المكتب الرئيسي
٩٥	٢١	٧	٥٥	١٢	البضائع العامة
١٣	٧	٤	١	١	البحري للنفط والغاز
٨	٤	٤	٠	٠	البحري (مومباي)
٣٩	٢٤	١٥	٠	٠	شركة إن إس سي إس إيه (أمريكا)
١٠٧	٦٣	٤٢	٠	٢	الشرق الأوسط
١٧	١	٦	٠	١٠	الشركة الوطنية لنقل الكيماويات
٣٧٠	١٣٤	٩٠	٧٠	٧٦	المجموع كما في تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٣ م
					٣١ ديسمبر ٢٠١٤ م
٨٨	٦	٢٥	٤	٥٣	المكتب الرئيسي
٩٣	١٦	١٦	٣٩	٢٢	البضائع العامة
١	١	٠	٠	٠	البحري للبضائع السائبة
٣	٠	١	١	١	البحري لخدمات الغاز والنقل البحري
٢٨	١٤	٧	٤	٣	البحري لنقل النفط الخام
٧	٤	٣	٠	٠	البحري (مومباي)
٣٩	٢٤	١٥	٠	٠	شركة إن إس سي إس إيه (أمريكا)
١٥٤	٦٤	٧٧	٩	٤	الشرق الأوسط
٢٠	٩	٨	١	٢	تيناشينول كيميكالز كاريزر جي إل تي
					الشركة الوطنية لنقل الكيماويات
١٦	١	٤	٠	١١	(المملكة العربية السعودية)
٤٣٩	٣٧٠	٠	٦٩	٠	طاقم الناقل
٨٨٨	٥٠٩	١٥٦	١٢٧	٩٦	المجموع كما في تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٤ م

المصدر: الشركة

ويعود مصدر قوة ونجاح الشركة إلى خبرة ومهنية موظفيها، فالشركة حريصة في سياستها على ضمان امتلاك موظفيها للخبرة الكافية وتلقمهم للتدريب اللازم بحيث يصبحون قادرين على أداء مهامهم وأدوارهم بكفاءة وفعالية. وخلال عام ٢٠١٤م، قضى موظفو الشركة ما مجموعه ٦,٣٥٢ ساعة في التدريب على مواضيع مختلفة.

٩-٨ سياسات السعودية

يوضح الجدول أدناه القوة العاملة للشركة* والمتركة حالياً في المملكة العربية السعودية، بحسب توزيعها على الأقسام.

الجدول ٨-٨: السعودية بحسب الأقسام في المملكة العربية السعودية

٢٠١٤م		٢٠١٣م		٢٠١٢م		
المواطنين	غير المواطنين	المواطنين	غير المواطنين	المواطنين	غير المواطنين	
السعوديين	السعوديين	السعوديين	السعوديين	السعوديين	السعوديين	
٣٥,١٦ في	٦٤,٨٤ في	٣٨,١٧ في	٦١,٨٣ في	٤٠,١١ في	٥٩,٨٩ في	البحري (المملكة العربية السعودية)
المائة	المائة	المائة	المائة	المائة	المائة	
٣١,٢٥ في	٦٨,٧٥ في	٤١,١٨ في	٥٨,٨٢ في	٤١,١٨ في	٥٨,٨٢ في	الشركة الوطنية لنقل الكيماويات
المائة	المائة	المائة	المائة	المائة	المائة	
٣٤,٨٥ في	٦٥,١٥ في	٣٨,٤٢ في	٦١,٥٨ في	٤٠,٢١ في	٥٩,٧٩ في	الإجمالي
المائة	المائة	المائة	المائة	المائة	المائة	

المصدر: الشركة

*تدار شركة البحري للبضائع السائبة من قبل الشركة

كما في تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٤م، فإن حوالي ١١٨ من موظفي الشركة العاملين في المملكة العربية السعودية هم مواطنون سعوديون (باستثناء موظفي الشركة الوطنية لنقل الكيماويات). ولقد أبدت الشركة -ولا تزال - التزاماً كاملاً بتحقيق سياسة الحكومة في السعودية. ولهذا السبب، فإن تدريب وتطوير القدرات والمهارات السعودية هو أولوية لدى الشركة. ولقد عملت الشركة عن كثب مع وزارة العمل بهذا الخصوص وأثمر هذا التعاون عن تطبيق خطة شاملة لزيادة عدد المواطنين السعوديين الذين توظفهم، بهدف الاستمرار في تحقيق الأهداف الوطنية.

٩. مناقشة الإدارة للوضع المالي ونتائج العمليات وتحليلها

فيما يلي مناقشة وتحليل الإدارة للوضع المالي ونتائج العمليات، وهي مراجعة تحليلية للأداء التشغيلي الموحد للشركة ووضعها المالي الموحد خلال السنوات المالية المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م و٢٠١٣م و٢٠١٤م. وهي مبنية على - وتجب قراءتها في ضوء - القوائم المالية الموحدة المراجعة للسنوات المالية المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م و٢٠١٣م و٢٠١٤م وما يرافقها من إيضاحات ("القوائم المالية المراجعة")، الواردة في نشرة الإصدار هذه. وتمت مراجعة القوائم المالية الموحدة للشركة للسنة المالية المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م من قبل 'بي دي أو' شركة الدكتور محمد العمري وشركاه، ومن قبل إرنست ويونغ وشركاهم (محاسبون قانونيون) للسنوات المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م و٢٠١٤م، كما هو موضح في التقارير المراجعة المرفقة بنشرة الإصدار هذه.

إن جميع المبالغ المذكورة هي بالريال السعودي، ما لم يتم الإشارة إلى خلاف ذلك. كما تم تقريب المبالغ إلى أقرب مليون، مع تقريب النسب المئوية إلى أقرب خانة عشرية أولى. كما أن أي إشارة إلى معدل نمو سنوي مركب هي للسنوات المالية المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م إلى ٣١ ديسمبر ٢٠١٤م.

لا تملك شركات 'بي دي أو' الدكتور محمد العمري وشركاه وإرنست ويونغ وشركاهم (محاسبون قانونيون) حصصاً أو مصالح من أي نوع في الشركة. وقد وافقوا ولم يسحبوا موافقتهم الخطية على تضمين نشرة الإصدار هذه على اسمهم وشعارهم وتقاريرهم بصفتهم مراجعي الشركة للسنوات المالية المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م و٢٠١٣م و٢٠١٤م على التوالي.

وقد تتضمن هذه المناقشة والتحليل توقعات مستقبلية قد تنطوي أيضاً على مخاطر واحتمالات غير مؤكدة. كما أن النتائج الفعلية للشركة قد تختلف جوهرياً عن تلك المذكورة في أي توقعات نتيجة لعدة عوامل، من بينها تلك العوامل الواردة أدناه وفي مواضع أخرى من النشرة، لاسيما القسم ٥ "عوامل المخاطرة".

١-٩ إقرار الإدارة حول المعلومات المالية

يقر مجلس الإدارة- على حد علمه واعتقاده عند إعداد نشرة الإصدار هذه- أن جداول المعلومات المالية الواردة في هذا القسم معدة على أساس موحد ومستخرجه من القوائم المالية المراجعة دون تعديلات جوهرية، وأن المعلومات المالية الواردة فيها مقدمة بشكل يتفق مع القوائم المالية السنوية الموحدة للمصدر وتم إعدادها وفقاً لمعايير المحاسبة الصادرة عن الهيئة السعودية للمحاسبين القانونيين.

وبضيف مجلس الإدارة أنه لم يحصل أي تغيير سلبي وجوهري في الوضع المالي أو التجاري للشركة خلال السنوات المالية المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م و٢٠١٣م و٢٠١٤م، والفترة الممتدة حتى تاريخ نشرة الإصدار هذه.

كما يقر مجلس الإدارة أن لدى الشركة رأس مال عامل كافٍ لتشغيل عملياتها خلال الاثني عشر شهراً التي تلي مباشرة تاريخ نشرة الإصدار هذه.

ويقر مجلس الإدارة، والرئيس التنفيذي، وسكرتير مجلس الإدارة، وكبار التنفيذيين أنهم لم يتعرضوا يوماً للإفلاس أو لإجراءات إفلاس حتى تاريخ هذه النشرة.

كما يقر مجلس الإدارة بأنه لا يوجد أي رأس مال للشركة أو شركاتها التابعة مشمولاً بحق خيار كما بتاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٤م.

باستثناء ما تم الإفصاح عنه في هذه النشرة، فإن مجلس الإدارة يقر أيضاً بأنه لا توجد أية رهون أو حقوق أو أعباء أخرى على ممتلكات الشركة أو شركاتها التابعة أو ممتلكات مجموعة البحري، إلا ما تم ذكره أو الإشارة إليه في هذا القسم والأقسام الأخرى من هذه النشرة.

لم تقم الشركة أو أي من شركاتها التابعة بمنح أي عمولات أو خصومات أو أي عوض غير نقدي لأي من أعضاء مجلس الإدارة أو كبار التنفيذيين أو القائمين بالترويج أو الخبراء فيما يتعلق بإصدار أو بيع أي أوراق مالية خلال السنوات الثلاث السابقة مباشرة لتاريخ نشرة الإصدار هذه.

٢-٩ تعاريف

هامش إجمالي دخل التشغيل:	هو نسبة إجمالي دخل التشغيل من إيرادات التشغيل.
هامش دخل التشغيل:	هو نسبة دخل التشغيل من إيرادات التشغيل.
هامش صافي الدخل:	هو نسبة صافي الدخل من إيرادات التشغيل.
العائد على مجموع الأصول:	هو نسبة صافي الدخل من مجموع الأصول.
معدل دوران الأصول:	هو نسبة إيرادات التشغيل من مجموع الأصول.
العائد على حقوق المساهمين:	هو نسبة صافي الدخل من مجموع حقوق المساهمين.
معدل دوران الأصول الثابتة:	هو نسبة إيرادات التشغيل من مجموع الأصول الثابتة.
تغطية مصاريف التمويل:	تشير إلى المعدل من مجموع الدخل التشغيلي، وحصة في نتائج الشركة الزميلة، والمداهيل الأخرى / (المصروفات)، إلى الرسوم المالية.
ربح السهم من الدخل التشغيلي:	يشير إلى الدخل التشغيلي مقسوماً على المتوسط المرجح لعدد الأسهم القائمة خلال السنة.
ربح السهم من صافي الدخل:	يشير إلى صافي الدخل مقسوماً على المتوسط المرجح لعدد الأسهم القائمة خلال السنة.
معدل الدين إلى حقوق الملكية:	يشير إلى نسبة إجمالي القروض طويلة الأجل وقصيرة الأجل من حقوق الملكية.
الديون إلى رأس المال:	يشير إلى إجمالي القروض طويلة الأجل وقصيرة الأجل كنسبة مئوية من إجمالي رأس المال (والتي تتكون من إجمالي القروض طويلة الأجل وقصيرة الأجل و حقوق الملكية).
نسبة السيولة:	تشير لنسبة إجمالي الأصول المتداولة من إجمالي الخصوم المتداولة.

٣-٩ لمحة عامة عن الشركة

الشركة هي شركة مساهمة سعودية تأسست بموجب المرسوم الملكي رقم م/٥ بتاريخ ١٢/٢/١٣٩٨هـ، (الموافق ١/٢٢/١٩٧٨م)، ومسجلة في السجل التجاري برقم ١٠١٠٠٢٦٠٢٦ بتاريخ ١٢/٠١/١٣٩٩هـ، (الموافق ١٠/٢٢/١٩٧٩م)، والصادر في مدينة الرياض في المملكة العربية السعودية.

وتتمثل أنشطة الشركة المجموعة والشركة الزميلة لها في شراء وبيع وتأجير وتشغيل ناقلات لنقل النفط الخام، والغاز المسال، والبتروكيماويات، والبضائع العامة، والركاب، والأنشطة الأخرى المتعلقة بقطاع النقل البحري.

وتتملك الشركة ٣١ ناقلة نفط عملاقة مزدوجة الهيكل تعمل في سوق التأجير الفورية. وناقلة للتخزين العائم أحادية الهيكل. أضف إلى أن الشركة تمتلك ست ناقلات روكون لنقل البضائع العامة تعمل على الخط التجاري بين أمريكا الشمالية، وأوروبا، والشرق الأوسط، وشبه القارة الهندية.

١-٣-٩ لمحة عامة عن الشركات التابعة والزميلة

يلخص الجدول التالي استثمارات الشركة في الشركات التابعة والزميلة. كما أن القوائم المالية الموحدة المراجعة تشمل أنشطة الشركة والشركات التابعة لها، والتي تمتلك الشركة و/أو تسيطر على ٥٠ في المائة من رأس مالها. والشركات الزميلة هي الشركات التي تمتلك الشركة فيها حصة تتراوح بين ٢٠ في المائة إلى ٥٠ في المائة من رأس مالها.

الجدول ٩-١: الشركات التابعة والزميلة

اسم الشركة	نسبة الملكية في رأس المال المدفوع (٢٠١٤/١٢/٣١ م)	العلاقة	النشاط الرئيسي	بلد المنشأ	تاريخ التأسيس	النطاق الجغرافي للنشاط
الشركات التابعة						
شركة إن إس سي إس إيه أمريكا	٣,٧٥٠	١٠٠,٠ المائة في	شركة تابعة	وكيل عام للشركة	أمريكا	عالي
الشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة	٦١٠,٠٠٠	٨٠,٠ المائة في	شركة تابعة	نقل البتروكيماويات	السعودية	عالي
شركة البحري للبضائع السائبة	٢٠٠,٠٠٠	٦٠,٠ المائة في	شركة تابعة	نقل البضائع الجافة السائبة	السعودية	عالي
شركة الشرق الأوسط لإدارة ناقلات جي إل تي	٣٠٦,٥٤	١٠٠,٠ المائة في	شركة تابعة	الإدارة الفنية للناقلات	الإمارات	عالي
شركات زميلة						
شركة بتريديك المحدودة	٢٢,٩١٦,٦	٣,٠ المائة في	شركة زميلة	نقل الغاز المسال	برمودا	عالي

المصدر: الشركة

شركة إن إس سي إس إيه (أمريكا)

تأسست شركة إن إس سي إس إيه (أمريكا) سنة ١٩٩١ م في الولايات المتحدة الأمريكية. وتعمل في مجال وكالة الشحن بصفتها الوكيل العام لأنشطة الشركة في الولايات المتحدة الأمريكية وكندا.

الشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة

الشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة هي شركة ذات مسؤولية محدودة يبلغ رأس مالها ٦١٠ مليون ريال سعودي. تمتلك الشركة ٨٠ في المائة من رأس مال الشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة، في حين تمتلك الشركة السعودية للصناعات الأساسية (سابك) نسبة الـ ٢٠ في المائة المتبقية من رأس المال.

وقد وقعت هذه الشركة التابعة اتفاقية مشروع مشترك مع "أودجفيل أس.إي." من النرويج بتاريخ ٢٢/٠٦/١٤٣٠هـ، (الموافق ١٥ يونيو ٢٠٠٩م)، لتأسيس شركة مملوكة مناصفة في دبي (الإمارات العربية المتحدة)، باسم أن.سي.سي.- أودجفيل كيميكال تانكرز جي إل تي. لأغراض التشغيل التجاري لأساطيل كلتا الشركتين من ناقلات الكيماويات المطلية^٩ ضمن تجمّع لنقل المواد الكيماوية والزيوت النباتية ومنتجات المواد البترولية المكررة على أساس عالي، مع التركيز على السوق في منطقة الخليج العربي لإنتاج وتصدير البتروكيماويات. وقد بدأت أن.سي.سي.- أودجفيل كيميكال تانكرز جي إل تي عملياتها في عام ٢٠١٠م.

وقعت الشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة اتفاقية مع أودجفيل في ٩ إبريل ٢٠١٣م، للاستحواذ على حصتها البالغة نسبة ٥٠ في المائة التي تمتلكها أودجفيل في إن إس سي إس إيه أودجفيل كيميكال تانكرز جي إل تي استناداً على القيم الدفترية، وبالتالي تصبح الشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة الشركة المالكة بنسبة ١٠٠ في المائة، وبالتالي تم حل ترتيبات التجمع التي كان يتم بموجبها إدارة ناقلات الشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة وناقلات أودجفيل، ودخل الشراء حيز التنفيذ اعتباراً من ١ يونيو ٢٠١٣م وفي نفس التاريخ، تم تغيير الاسم المسجل لشركة أن.سي.سي.- أودجفيل كيميكال تانكرز جي إل تي إلى ناشيونال كيميكالز

^٩ ناقلات الكيماويات المطلية هي نوعية خاصة من الناقلات متعارف عليها عالمياً تكون مطلية ومعزولة من الداخل لتمكينها من نقل مواد معينة من الكيماويات.

كاربرز جي إل تي. وفي عام ٢٠١٤م تم تسجيل ناشيونال كيميكالز كاربرز جي إل تي كفرع للشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة.

وكما في تاريخ نشرة الإصدار هذه، تواصل شركة ناشيونال كيميكالز كاربرز جي إل تي التعاون المشترك مع أودجفيل، حيث ساهمت كل من الشركتين بناقلة مواد كيماوية ضخمة بحمولة ساكنة تبلغ ٧٥,٠٠٠ طن في اتفاقية تجمع تُدار تجاريًا بواسطة الشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة.

شركة البحري للبضائع السائبة

في ٢٨ أغسطس ٢٠١٠م، دخلت الشركة في اتفاقية مع الشركة العربية للخدمات الزراعية ("أراسكو") لتأسيس شركة البحري للبضائع السائبة لنقل البضائع السائبة الجافة، برأس مال قدره ٢٠٠ مليون ريال سعودي، ٦٠ في المائة منه مملوك للشركة، في حين أن نسبة ٤٠ في المائة المتبقية مملوكة لأراسكو. وقد بدأت شركة البحري للبضائع السائبة عملياتها التجارية في الربع الثاني من ٢٠١٢م.

وتركز عمليات البحري للبضائع السائبة على نقل المحاصيل الزراعية وغيرها من بضائع الشحن السائبة الجافة عالميًا.

شركة الشرق الأوسط لإدارة السفن المحدودة جي إل تي

تأسست شركة الشرق الأوسط لإدارة السفن المحدودة جي إل تي لتكون شركة مشروع مشترك بين الشركة وأكوماريت، ويقع مركز أكوماريت الرئيسي في اسكتلندا، ويقع مقر شركة الشرق الأوسط لإدارة السفن المحدودة جي إل تي في مدينة دبي بالأمارات العربية المتحدة، وتوفر خدمات إدارة السفن إلى اسطول الشركة وشركائها التابعة. وتدير شركة الشرق الأوسط حاليًا ٦٩ ناقلة، بينها ناقلات النفط العملاقة، وناقلات الروكون، وناقلات نقل البضائع السائبة المملوكة من شركة البحري للبضائع السائبة، وناقلات الكيماويات المملوكة من الشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة. وتشمل أبرز الخدمات التي تقدمها شركة الشرق الأوسط جوانب التأمين والتعامل مع المطالبات والإدارة الفنية وإعداد التقارير المالية الدورية التي تخص الناقلات والاستشارات الفنية والبحرية.

شركة بتريديك المحدودة

في عام ٢٠٠٥م، وكجزء من التوسع الاستراتيجي للشركة وتنويعها في العمليات، اشترت الشركة حصة أقلية في شركة بتريديك، وهي شركة مسجلة في برمودا. وتعمل بتريديك بشكل عام في تجارة ونقل الغاز المسال، وتدعم بتريديك عملها في تجارة الغاز المسال بناقلات متخصصة في مجال نقل الغاز المسال، كما أن أسطولها في ٢٠١٣/١٢/٣١م (الموافق ٢٨/٠٢/١٤٣٥هـ) مؤلف من ٥٩ ناقلة بأحجام مختلفة، ٢٨ منها مملوكة من بتريديك نفسها (بما فيها الناقلات قيد الإنشاء كما في تاريخ نشرة الإصدار هذه) واثنتان مستأجرتان على هيئة حديد عاري و٢٩ مستأجرة بعقود تشغيلية محددة المدة. وتغطي عمليات بتريديك الأسواق الآسيوية والأوروبية وأسواق الكاريبي والشرق الأوسط.

٢٠٣-٩ نظرة عامة على قطاعات النقل الاستراتيجية

تدير إدارة الشركة أعمالها كقطاعات استراتيجية مستقلة كما يلي:

- نقل النفط الخام
- الغاز والخدمات البحرية
- نقل الكيماويات
- نقل البضائع العامة
- نقل البضائع السائبة
- إدارة الناقلات

نقل النفط الخام

إن قطاع نقل النفط هو أكبر قطاعات الشركة من ناحية الأصول المملوكة وإيرادات التشغيل. ويشمل هذا القطاع النقل البحري للنفط الخام عبر أسطول مكون من ٣١ ناقلة نفط عملاقة مزدوجة الهيكل. وتدير الشركة ناقلات النفط العملاقة في السوق الفورية. وكذلك من خلال عقود تأجير محددة المدة وتحدد الشركة أسعار التأجير بناءً على الأسعار العالمية السائدة والمقبولة خلال فترة توقيع العقود، في حين تطبق الأسعار السائدة في السوق في حالة التأجير في السوق الفورية.

وتعمل الـ ٣١ ناقلة من ناقلات النفط العملاقة مزدوجة الهيكل التي تشغلها الشركة في السوق الفورية. ولدى كل ناقلة من ناقلات النفط العملاقة قدرة نقل بسعة ٢,٢ مليون برميل على الأقل وحمولة ساكنة تزيد عن ٣٠٠ ألف طن ساكن.

الغاز والخدمات البحرية

تأسس قطاع الغاز والخدمات البحرية في عام ٢٠١٤م لغرض السماح لقطاع نقل النفط بالتركيز على أعمال نقل النفط في الشركة، والتي توسعت نتيجة لصفقة فيلا.

ويركز قطاع الغاز والخدمات البحرية على استكشاف الفرص الاستثمارية المتاحة في القطاع البحري، وذلك تماشيًا مع الخطة الإستراتيجية العامة للشركة للتوسع وتنويع الأعمال. وبالإضافة إلى قطاع الخدمات البحرية، يدير القطاع أيضًا أعمال الغاز في الشركة واستثماراتها في بترديك.

نقل الكيماويات

تعمل الشركة في هذا القطاع من خلال الشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة التي تمتلك ٢٤ ناقلة كيماويات، ثلاث منها تم تأجيرها لشركة أودجفيل أس.إي.، وهي شركة نرويجية، بتاريخ ٣٠ يناير ٢٠٠٩م بموجب عقد تأجير ناقلات على هيئة حديد عاري، وناقلة واحدة مشغلة في تجمع تجاري مع شركة ناشيونال كيميكالز كاريز جي إل تي وثمانية ناقلات مؤجرة للشركة العالمية للشحن والنقل المحدودة، وهي شركة تابعة للشركة السعودية للصناعات الأساسية (سابك). وتعمل الإثني عشر ناقلة الأخرى في السوق الفورية.

نقل البضائع العامة

يوفر قطاع نقل البضائع العامة خدمات ملاحية بجدول رحلات منتظمة. ويتخصص في نقل البضائع وشحن المعدات وخدمات الحاويات من خلال أسطولها من ناقلات الروكون لنقل البضائع العامة. وتوفر البحري خدمات نقل البضائع من خلال خطوط منتظمة عن طريق ناقلات الروكون لنقل البضائع العامة التي تمتلكها وخدمات الحاويات في الخليج العربي وشبه القارة الهندية والبحر الأحمر والبحر الأبيض المتوسط والولايات المتحدة الأمريكية- كندا (الساحل الشرقي). كما يوفر قطاع نقل البضائع العامة رحلات منتظمة لنقل الركاب والبضائع العامة من الساحل الشرقي للولايات المتحدة الأمريكية وكندا إلى شبه القارة الهندية.

نقل البضائع السائبة

وقّعت الشركة اتفاقية مشروع مشترك مع الشركة العربية للخدمات الزراعية (أراسكو) لتأسيس شركة متخصصة في نقل البضائع السائبة بملكية ٦٠ في المائة للشركة و٤٠ في المائة لأراسكو. وقد بدأت الشركة الجديدة عملياتها التجارية في الربع الثاني من عام ٢٠١٢م. وتركزت عمليات الشركة في البضائع السائبة على نقل القمح والذرة وغيرها من البضائع الجافة السائبة في السوق العالمية.

إدارة الناقلات

تعمل البحري في هذا القطاع من خلال إحدى شركاتها التابعة في الإمارات العربية المتحدة وهي شركة الشرق الأوسط لإدارة الناقلات المحدودة والمملوكة لها بالكامل. وتقدّم الشركة خدمات متخصصة في مجال إدارة الناقلات وذلك لأسطول الشركة وشركاتها التابعة. وتدير هذه الشركة حاليًا ٦٩ ناقلة، بينها ناقلات النفط العملاقة، وناقلات الروكون، وناقلات نقل البضائع السائبة المملوكة من شركة البحري للبضائع السائبة، وناقلات الكيماويات المملوكة من الشركة الوطنية لنقل الكيماويات

المحدودة. وتشمل أبرز الخدمات التي تقدمها شركة الشرق الأوسط لإدارة الناقلات المحدودة جوانب التأمين والتعامل مع المطالبات والإدارة الفنية وإعداد التقارير المالية الدورية التي تخص الناقلات والاستشارات الفنية والبحرية.

٤-٩ رأس المال

إن رأس المال المصرح به والمدفوع للشركة هو ٣,٩٣٧,٥ مليون ريال سعودي، يتكون من ٣٩٣,٧٥٠,٠٠٠ سهم بقيمة اسمية تبلغ ١٠ ريالات سعودي لكل سهم كما بتاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٤ م.

وقد تم زيادة رأس مال الشركة خلال عام ٢٠١٤ م من ٣,١٥٠,٠٠٠ مليون ريال سعودي إلى ٣,٩٣٧,٥ مليون ريال سعودي من خلال إصدار ٧٨,٧٥ مليون سهم كعوض جزئي لصفقة فيلا.

٥-٩ العوامل الرئيسية التي تؤثر على نتائج العمليات

تم مناقشة أبرز العوامل التي أثرت، أو يتوقع أن تؤثر على الوضع المالي ونتائج العمليات للشركة في القسم ٥ "عوامل المخاطرة". وليس هناك أي سياسات حكومية أو اقتصادية أو مالية أو نقدية أو سياسية أو أي عوامل أخرى أثرت أو يمكن أن تؤثر بشكل جوهري (مباشر أو غير مباشر) في عمليات الشركة غير مذكور في القسم المشار إليه أعلاه (القسم ٥ "عوامل المخاطرة").

٦-٩ دورات الأعمال/ الموسمية

تتأثر أعمال الشركة بالفترات الموسمية وبدورات الأعمال والتي تتضح أيضاً في على أسعار الشحن العالمية.

٧-٩ أبرز السياسات المحاسبية

إن القوائم المالية الموحدة المراجعة للسنوات المنتهية بتاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٢ م و ٢٠١٣ م و ٢٠١٤ م، والإيضاحات المرفقة بها، والتي تم إرفاقها في موضع آخر من هذه النشرة، تم إعدادها وفقاً للمعايير الصادرة عن الهيئة السعودية للمحاسبين القانونيين، وبالالتزام بنظام الشركات والنظام الأساسي للشركة فيما يتعلق بإعداد وعرض القوائم المالية. وتعرض الشركة قوائمها المالية الموحدة بالريال السعودي.

وتعد معرفة السياسات المحاسبية للشركة عامل مهم لفهم نتائج الشركة وعملياتها ووضعها المالي المفصّل عنه في القوائم المالية الموحدة والإيضاحات المرفقة بها. وقد تم إدراج ملخص أبرز السياسات المحاسبية للشركة في الإيضاح رقم (٢) من الإيضاحات المرفقة بالقوائم المالية الموحدة المراجعة، وذلك للسنوات المنتهية بتاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٢ م و ٢٠١٣ م و ٢٠١٤ م، وهي ملخصة أدناه.

إن إعداد القوائم المالية يتطلب من الإدارة وضع آراء وتقديرات وافتراضات قد تؤثر على المبالغ المفصّل عنها للأصول والخصوم وللدخل والمصروفات لفترات التقارير المالية المشمولة في هذه النشرة. إن هذه التقديرات والآراء مبنية على حسب علم الإدارة بالأحداث والأعمال الحالية واعتقادها. وتعتقد إدارة الشركة أن أبرز السياسات المحاسبية التالية قد تتأثر بالآراء والتقديرات والافتراضات فيما يخص القوائم المالية وتعتبر حاسمة وضرورية في فهم القوائم المالية للشركة.

١-٧-٩ إثبات الإيرادات

تتبع المجموعة أساس الاستحقاق للاعتراف بالإيرادات والمصروفات التي تخص الفترة كما يلي:

نقل النفط الخام والبتروكيماويات والبضائع السائبة: يتم إثبات إيرادات نقل النفط الخام والبتروكيماويات والبضائع السائبة عند تحققها بما يتلاءم مع فترات العقود والمدة الزمنية للرحلات والخدمات المتفق عليها.

نقل البضائع العامة: تتبع المجموعة سياسة الرحلة المكتملة في تحديد إيرادات ومصروفات الفترة للرحلات التي تنقل البضائع العامة. وتعتبر الرحلة "رحلة مكتملة" عندما تبحر الناقل من آخر ميناء تفرغ للرحلة. ويتم تأجيل إيرادات الشحن ومصروفات التشغيل المباشرة وغير المباشرة للرحلات غير المكتملة لحين إكتمالها. ويتم إظهار الرحلات غير المكتملة بقيمتها الصافية في قائمة المركز المالي الموحدة تحت بند "رحلات غير مكتملة".

أما إيرادات التأجير والأنشطة الأخرى المرتبطة بها، فيتم تسجيلها عند تقديم الخدمات وذلك بالتوافق مع فترات العقود والخدمات المتفق عليها. ويتم قيد الإيرادات الأخرى عند تحققها.

٢-٧-٩ إعانة الوقود

إعانة الوقود هو دعم تقدمه حكومة خادم الحرمين الشريفين عن طريق شركة الزيت العربية السعودية (أرامكو السعودية) إلى ملاك الناقلات السعودية، تماشياً مع المتطلبات المفروضة من الحكومة التي تنص على وجوب توفر عدد من الشروط المعينة للتأهل للحصول على الإعانة. ويتم احتساب إعانة الوقود بناءً على الكمية المشتراة المستهلكة من قبل المجموعة وتسجل في قائمة الدخل الموحدة. ويتم تكوين مخصصات مقابل أي مبالغ مشكوك في تحصيلها.

٣-٧-٩ تكاليف التمويل

يتم تسجيل مبلغ التمويل بالمبالغ المستلمة بعد خصم تكاليف العمليات المتكبدة. ويتم رسملة تكلفة التمويل الخاصة بتمويل شراء أو إنشاء أو إنتاج الأصول كجزء من تلك الأصول. بينما تحمل تكاليف التمويل الأخرى على قائمة الدخل الموحدة.

٤-٧-٩ اتفاقيات التحوط والمشتقات المالية

تستخدم المجموعة المشتقات المالية للتحوط من تعرضها لأجزاء معينة من مخاطر معدل الفائدة الناتجة عن أنشطتها التمويلية. تصنف المجموعة هذه المشتقات المالية كتحوطات للتدفقات المالية الناتجة عن مخاطر أسعار الفائدة. ويخضع استخدام المشتقات المالية لسياسات المجموعة والتي تتضمن مبادئ تتعلق باستخدام المشتقات المالية بما يتفق مع إستراتيجية إدارة المخاطر للمجموعة. لا تستخدم المجموعة المشتقات المالية لأغراض توقيعية كالمضاربة. كما يتم قياس الأدوات المالية المشتقة في البداية بناءً على القيمة العادلة في تاريخ العقد، ويعاد قياسها بناءً على القيمة العادلة في تواريخ التقارير اللاحقة.

يتم إدراج التغيرات في القيمة العادلة للمشتقات المالية التي تم تصنيفها كأدوات تحوط فعالة للتدفقات النقدية المستقبلية مباشرة في حقوق المساهمين في حال كانت تلك التغيرات جسيمة، ويتم إدراج الجزء غير الفعال مباشرة في قائمة الدخل الموحدة. إذا أدى تحوط التدفقات النقدية المتعلق بالتزام واجب أو معاملة متوقعة إلى تمييز أصل أو التزام معين، فإنه يتم - في نفس الفترة التي تم فيها تمييز ذلك الأصل أو الالتزام - تضمين المكاسب أو الخسائر المرتبطة بالمشتقات التي سبق تمييزها في القياس الأولي لذلك الأصل أو الالتزام. فيما يتعلق بالتحوط التي لا تؤدي إلى تمييز أصول أو التزامات، فإنه يتم إدراج المبالغ المؤجلة في حقوق المساهمين في قائمة الدخل الموحدة للفترة نفسها التي يؤثر فيها الأصل الخاضع للتحوط على صافي الدخل أو الخسارة.

ويتم إدراج التغيرات في القيمة العادلة للمشتقات المالية غير المؤهلة للخضوع لمعايير محاسبة الخاصة بالتحوط في قائمة الدخل الموحدة عند ظهورها. يتم إيقاف تطبيق معايير المحاسبة الخاصة بالتحوط عند انتهاء صلاحية أداة التحوط أو بيعها أو إلغاؤها أو تنفيذها، أو في حال لم تعد مؤهلة للخضوع لمعايير المحاسبة الخاصة بالتحوط.

في ذلك الوقت وفيما يتعلق بالمعاملات المتوقعة فإنه يتم الاحتفاظ في حقوق المساهمين بأي أرباح أو خسائر متراكمة من أداة التحوط التي تم تمييزها في حقوق المساهمين لحين وقوع المعاملات المتوقعة. إذا لم يعد حدوث العملية الخاضعة للتحوط محتملاً، فإنه يتم تحويل صافي الربح أو الخسارة المتراكمة التي تم تمييزها في حقوق المساهمين إلى قائمة الدخل الموحدة لتلك الفترة.

٥-٧-٩ تكاليف التسفين المؤجلة

يتم إطفاء تكاليف التسفين المؤجلة على فترة تتراوح بين سنتين إلى خمس سنوات من تاريخ انتهاء التسفين بحسب نوع الناقل. وفي حال خضعت ناقلة ما لعملية تسفين أخرى خلال فترة احتساب الإطفاء المحددة، يتم إطفاء أي رصيد من تكاليف التسفين المؤجلة السابقة للناقلات المعنية في قائمة الدخل الموحدة خلال الفترة التي تنتهي عند بداية عملية التسفين الجديدة.

٨-٩ نتائج العمليات

١-٨-٩ قائمة الدخل الموحدة

يبين الجدول التالي قائمة الدخل للشركة للسنوات المالية المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢ م و ٢٠١٣ م و ٢٠١٤ م:

الجدول ٩-٢: قائمة الدخل الموحدة

	نهاية السنة في ٣١ ديسمبر			زيادة/(نقصان)	
	٢٠١٢ م	٢٠١٣ م	٢٠١٤ م	٢٠١٤ م مقارنة مع ٢٠١٣ م	٢٠١٣ م مقارنة مع ٢٠١٢ م
مليون ريال سعودي					
إيرادات التشغيل	٢,٤٦٤,٦	٢,٨٤٦,٧	٣,٦٢٦,٤	٢٧,٤ في المائة	١٥,٥ في المائة
تكلفة الوقود	(٨٧٥,١)	(٩٤٣,٤)	(١,٢٠٦,٧)	٢٧,٩ في المائة	٧,٨ في المائة
المصاريف التشغيلية الأخرى	(١,٢٥٣,٣)	(١,٤٩٤,٨)	(١,٩٦٣,٤)	٣١,٣ في المائة	١٩,٣ في المائة
إجمالي دخل التشغيل قبل إعانة الوقود	٣٣٦,٣	٤٠٨,٥	٤٥٦,٣	١١,٧ في المائة	٢١,٥ في المائة
إعانة الوقود	٢٠٠,٦	١٧١,١	٢١٧,٩	٢٧,٤ في المائة	(١٤,٧ في المائة)
إجمالي دخل التشغيل	٥٣٦,٨	٥٧٩,٦	٦٧٤,٢	١٦,٣ في المائة	٨,٠ في المائة
مصاريف عمومية وإدارية	(٨٣,١)	(٧٩,١)	(٩٨,٩)	٢٥,٠ في المائة	(٤,٨ في المائة)
دخل التشغيل	٤٥٣,٨	٥٠٠,٤	٥٧٥,٤	١٥,٠ في المائة	١٠,٣ في المائة
حصة الشركة في نتائج شركة زميلة	١٤٧,٧	٢٩١,٢	١٣٢,٠	(٥٤,٧ في المائة)	٩٧,٢ في المائة
مصاريف التمويل	(٥٩,٨)	(٦٠,٤)	(١٠٦,٥)	٧٦,٣ في المائة	١,٠ في المائة
(مصاريف) إيرادات أخرى، صافي	٢٠,١	١٠٧,٧	(١,١)	(١٠١,٠ في المائة)	٤٣٥,٨ في المائة
الدخل قبل الزكاة والضرائب وحصة الملكية غير المسيطرة	٥٦١,٨	٨٣٩,٠	٥٩٩,٨	٢٨,٥ في المائة	٤٩,٣ في المائة
الزكاة وضريبة الاستقطاع	(٣٦,٣)	(٤٩,٩)	(٣٧,٤)	٢٥,١ في المائة	٣٧,٥ في المائة
الدخل قبل حقوق الملكية غير المسيطرة	٥٢٥,٥	٧٨٩,١	٥٦٢,٣	٢٨,٧ في المائة	٥٠,٢ في المائة
حقوق الملكية غير المسيطرة	(٢١,٥)	(٣٦,٩)	(٢٨,٥)	٢٢,٨ في المائة	٧١,٦ في المائة
صافي دخل السنة	٥٠٤,٠	٧٥٢,٣	٥٣٣,٨	٢٩,٠ في المائة	٤٩,٣ في المائة

المصدر: الشركة

لقد حققت إيرادات التشغيل في الشركة نمواً بمعدل نمو سنوي مركب^١ بلغ ٢١,٣ في المائة بين عامي ٢٠١٢ م و ٢٠١٤ م. وقد ساهم قطاع نقل النفط للشركة، كمتوسط ما نسبته ٥٧,٤ في المائة من إجمالي إيرادات التشغيل خلال الفترة من ١ يناير ٢٠١٢ م حتى ٣١ ديسمبر ٢٠١٤ م.

كما أدى تملك ناشيونال كيميكالز كاربرز جي ال تي (المعروفة سابقاً باسم ان سي سي اودفجيل كيميكال تانكرز جي ال تي) بالكامل من قبل الشركة الوطنية لنقل الكيماويات بالإضافة إلى فض ترتيبات التجمع مع أودفجيل إلى نمو الإيرادات بنحو ١٥,٥ في المائة كما ورد في تقارير الشركة لعام ٢٠١٣ م. في عام ٢٠١٤ م تم تسجيل ناشيونال كيميكالز كاربرز جي ال تي كضريح للشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة، وسجلت الشركة في عام ٢٠١٤ م مزيداً من النمو بنسبة ٢٧,٤ في المائة في إيرادات التشغيل، وذلك نتيجة إلى توسع الشركة في أعمال نقل النفط بعد الاستحواذ على الناقلات من فيلا.

^١ معدل النمو السنوي المركب = [(القيمة النهائية (٢٠١٤) / القيمة الأساسية (٢٠١٢))^{١/٨} - ١] × ١٠٠

أما بند تكلفة الوقود فهي تمثل تكلفة الوقود للناقلات العاملة خلال العام، وتتراوح إعانة الوقود بين ٣٣,١ في المائة و٣٥,٥ في المائة من إجمالي إيرادات التشغيل خلال الفترة من ١ يناير ٢٠١٢م إلى ٣١ ديسمبر ٢٠١٤م. وشكل قطاع نقل النفط معدل ٧٧,٧ في المائة من إجمالي تكلفة الوقود خلال الفترة من ١ يناير ٢٠١٢م حتى ٣١ ديسمبر ٢٠١٤م. وقد ارتفعت تكلفة الوقود بقيمة ٣٣١,٦ مليون ريال سعودي وبمعدل نمو سنوي مركب نسبته ١٧,٤ في المائة خلال الفترة من ٢٠١٢م إلى ٢٠١٤م. ويمكن ارجاع الزيادة في تكلفة الوقود إلى ارتفاع أيام تشغيل ناقلات النفط العملاقة وناقلات الكيماويات العاملة في السوق الفورية.

أما مصاريف التشغيل الأخرى فهي تمثل بشكل عام التكاليف التشغيلية للناقلات (بشكل عام تكاليف طاقم الملاحه) ومصاريف الاستهلاك والإطفاء. وتقدر مصاريف التشغيل الأخرى بمعدل ٥٢,٥ في المائة من إجمالي إيرادات التشغيل خلال الفترة بين ١ يناير ٢٠١٢م إلى ٣١ ديسمبر ٢٠١٤م. وقد ازدادت بمعدل نمو سنوي مركب بقيمة ٢٥,٢ في المائة بين ٢٠١٢م إلى ٢٠١٤م. ويعود سبب الارتفاع في مصاريف التشغيل الأخرى بشكل رئيسي إلى ارتفاع عدد الناقلات قيد التشغيل خلال الفترة بين ١ يناير ٢٠١٢م وحتى ٣١ ديسمبر ٢٠١٤م.

حققت الشركة نمواً مطرداً في إجمالي دخل التشغيل خلال الأعوام ٢٠١٢م-٢٠١٤م. حيث شهد زيادة قدرها ٤٢,٨ مليون ريال سعودي أو ما نسبة ٨,٠ في المائة عام ٢٠١٣م؛ وزيادة قدرها ٩٤,٦ مليون ريال سعودي أو ما نسبته ١٦,٣ في المائة عام ٢٠١٤م. ويرجع النمو في إجمالي دخل التشغيل بشكل أساسي إلى توسع عمليات الشركة، وخاصة في قطاعي نقل النفط ونقل الكيماويات.

كما أن أحد أسباب النمو في إجمالي دخل التشغيل للشركة في عام ٢٠١٣م هو زيادة حصتها من دخل الشركات الزميلة والذي ارتفع بنسبة ٩٧,٢ في المائة أي ٢٤٨,٣ مليون ريال سعودي أو زيادة تمثل ما نسبته ٤٩,٣ في المائة من صافي أرباح الشركة في عام ٢٠١٣م مقارنة بعام ٢٠١٢م. إلا أن حصة الشركة في نتائج شركة زميلة انخفض بمبلغ ١٥٩,٢ مليون ريال سعودي أو بنسبة ٥٤,٧ في المائة في عام ٢٠١٤م ويرجع ذلك في الأساس إلى انخفاض الأداء المالي لشركة بتريديك والذي أدى إلى انخفاض صافي دخل الشركة في عام ٢٠١٤م بمبلغ ٢١٨,٥ مليون ريال سعودي أو ما نسبته ٢٩,٠ في المائة مقارنة بعام ٢٠١٣م.

مؤشرات الأداء الرئيسية

يبين الجدول التالي مؤشرات الأداء الرئيسية للشركة:

الجدول ٣-٩: مؤشرات الأداء الرئيسية

نهاية السنة في ٣١ ديسمبر

	٢٠١٢م	٢٠١٣م	٢٠١٤م
هامش إجمالي دخل التشغيل	٢١,٨ في المائة	٢٠,٤ في المائة	١٨,٦ في المائة
هامش دخل التشغيل	١٨,٤ في المائة	١٧,٦ في المائة	١٥,٩ في المائة
هامش صافي الدخل	٢٠,٤ في المائة	٢٦,٤ في المائة	١٤,٧ في المائة
العائد على مجموع الأصول	٤,٦ في المائة	٦,٣ في المائة	٣,١ في المائة
معدل دوران الأصول	٢٢,٣ في المائة	٢٣,٧ في المائة	٢١,٢ في المائة
العائد على حقوق المساهمين	٩,٣ في المائة	١٢,٩ في المائة	٦,٨ في المائة
معدل دوران الأصول الثابتة	٣٢,٨ في المائة	٣٣,٤ في المائة	٢٧,٩ في المائة
تغطية مصاريف التمويل	١,٠٤	١٤,٩	٦,٦
ربحية السهم من الدخل التشغيلي (بالريال السعودي)	١,٤٤	١,٥٩	١,٧٠
ربحية السهم من صافي الدخل (بالريال السعودي)	١,٦٠	٢,٣٩	١,٥٨
معدل الديون إلى حقوق الملكية	٠,٩	٠,٩	١,٠
الديون إلى رأس المال	٤٦,٠ في المائة	٤٦,٠ في المائة	٥٠,٠ في المائة
نسبة السيولة	١,١	١,١	٠,٤

المصدر: الشركة.

- الانتعاش العالمي في معدلات الإيجار اليومي خصوصًا في نهاية العام، مما أدى إلى ارتفاع في متوسط معدلات الإيجار اليومي لناقلات النفط العملاقة للشركة بنسبة ١٦,١ في المائة، من ١٣٢,٠٦٠ ريال سعودي يوميًا خلال عام ٢٠١٣ م إلى ١٥٣,٢٥٩ ريال سعودي يوميًا خلال عام ٢٠١٤ م.

العملاء الرئيسيون في قطاع نقل النفط:

- مؤسسة بولانتر إن في.
- شركة فيلا الدولية المحدودة للنقل البحري.
- شركة ريلانيس الصناعية المحدودة.
- شركة بتروتشاينا المحدودة.
- يونيبك

قطاع نقل الكيماويات

ارتفعت إيرادات التشغيل لقطاع نقل الكيماويات ما بين عام ٢٠١٢ م و٢٠١٣ م، بزيادة ٢٢٣,٠ مليون ريال سعودي أو بنسبة ٥٠,٦ في المائة وبزيادة ١٣٩,٠ مليون ريال سعودي أو ٢٠,٩ في المائة عام ٢٠١٤ م مقارنة بعام ٢٠١٣ م.

ويرجع ارتفاع الإيرادات بشكل رئيسي إلى إنهاء ترتيبات التجمع مع أودفجيل وإضافة ناقلة كيماويات جديدة إلى أسطول الشركة في عام ٢٠١٣ م. وخلال فترة التجمع تلك تم تقديم إيرادات التشغيل من الناقلات العاملة في هذا التجمع صافية من المصاريف المتعلقة بهذه الرحلات. وبعد إنهاء التجمع، قدمت مصاريف الرحلات ذات الصلة منفصلةً باعتبارها مصاريف تشغيل، مما أدى إلى ارتفاع إيرادات التشغيل. إضافة إلى ذلك أدى إنهاء التجمع إلى ارتفاع عدد أيام تشغيل ناقلات نقل الكيماويات التي تديرها الشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة من ٥,٨٥١ يوم خلال عام ٢٠١٢ م إلى ٨,٤٢٦ يوم خلال عام ٢٠١٣ م ثم ارتفع عدد الأيام مرة أخرى إلى ٨,٧٣٣ يوم خلال عام ٢٠١٤ م.

العملاء الرئيسيون في قطاع نقل الكيماويات:

- سابك.
- شركة أرامكو السعودية.
- شركة توزيع وتسويق الكيماويات والبتروكيماويات القطرية ("منتجات").
- شركة ترافيقورا بهير المحدودة.
- شركة بتروتشاينا المحدودة.

نقل البضائع العامة

يعود التنوع في إيرادات التشغيل في قطاع نقل البضائع العامة بشكل أساسي إلى حجم البضائع المشحونة بموجب عقد تقديم خدمات لوجستية لاحتياجات وزارة الدفاع في المملكة العربية السعودية والذي دخل حيز التنفيذ منذ شهر سبتمبر ٢٠١١ م. وفي عام ٢٠١٣ م، نتج عن ازدياد أحجام الحمولات المشحونة لصالح وزارة الدفاع عن إيرادات إضافية بقيمة ٨٠,٠ مليون ريال سعودي، والذي أسهم بدوره في نمو بقيمة ٥٢,١ مليون ريال سعودي أو بنسبة ١٠,٢ في المائة في إيرادات تشغيل قطاع شحن البضائع العامة، مقارنةً بعام ٢٠١٢ م.

وتراجعت إيرادات تشغيل قطاع شحن البضائع العامة بقيمة ١١,٨ مليون ريال سعودي أو بنسبة ٢,١ في المائة خلال عام ٢٠١٤ م مقارنةً بعام ٢٠١٣ م. ويعود سبب هذا التراجع إلى انخفاض أحجام الحمولات المشحونة عن العقد المشار إليه مع وزارة الدفاع لعام ٢٠١٤ م مما أدى إلى انخفاض حجم الإيرادات الناتجة عنه. لكن قطاعات الأعمال الأخرى التابعة لقطاع شحن البضائع العامة، مثل الخطوط الملاحية وأرصدة الشحن وساحات شحن الحاويات، كشفت عن نمو الإيرادات بقيمة ١٢,٢ مليون ريال

سعودي و ٢٣,٧ مليون ريال سعودي، و ٣,٢ مليون ريال سعودي على التوالي خلال عام ٢٠١٤م، مما أدى إلى تعويض التراجع في إيرادات وزارة الدفاع.

العملاء الرئيسيون في قطاع نقل البضائع العامة:

- وزارة الدفاع السعودية.
- شركة صناعة عربات السكك الحديدية الأمريكية.
- شركات أرامكو للخدمات.
- الحرس الوطني السعودي.
- شركة سي ان اتش امريكا المحدودة.

قطاع نقل البضائع السائبة

بدأت العمليات في قطاع نقل البضائع السائبة الجافة في الربع الثاني من عام ٢٠١٢م. وقد ارتفعت إيرادات التشغيل من قطاع نقل البضائع السائبة بقيمة ٧٤,٧ مليون ريال سعودي أو ١٩٠,٦ في المائة في عام ٢٠١٣م، وذلك مع دخول أربع ناقلات مستأجرة لمدة محددة وناقلة واحدة مملوكة إلى أسطول الشركة، وتحل هذه الناقلات المستأجرة محل الناقلات المستأجرة العاملة سابقاً.

كما استلم قطاع نقل البضائع السائبة ناقلتين في يناير ٢٠١٤م، وناقلة واحدة في فبراير ٢٠١٤م، وناقلة واحدة في مارس ٢٠١٤م. وأدت إضافة هذه الناقلات إلى أسطول الشركة إلى زيادة أيام التشغيل بإضافة ٥٨٣ يوم مما أدى بشكل رئيسي إلى زيادة في الإيرادات قدرها ٦,٩ مليون ريال سعودي أو ٦,١ في المائة من قطاع البضائع السائبة في عام ٢٠١٤م مقارنة بعام ٢٠١٣م. وتعتبر شركة أراسكو العميل الوحيد لقطاع نقل البضائع السائبة.

تكلفة الوقود

يلخّص الجدول التالي تكلفة الوقود بحسب القطاع خلال السنوات المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م و ٢٠١٣م و ٢٠١٤م.

الجدول ٥-٩: تكلفة الوقود حسب قطاعات الشركة

	نهاية السنة في ٣١ ديسمبر			زيادة/(نقصان)
	٢٠١٢م	٢٠١٣م	٢٠١٤م	
				مقارنة مع ٢٠١٣م
				مقارنة مع ٢٠١٢م
				مليون ريال سعودي
قطاع نقل النفط الخام	٧٢٤,٦	٧٠١,٦	٩١٦,٩	(٣,٢ في المائة)
قطاع نقل الكيماويات	-	١٠٩,٥	١٩٠,٢	-
قطاع نقل البضائع العامة	١٥٠,٥	١٣٢,٣	٩٩,٦	(١٢,١ في المائة)
المجموع	٨٧٥,١	٩٤٣,٤	١,٢٠٦,٧	(٢٧,٩ في المائة)

المصدر: الشركة

وتمثل تكلفة استهلاك الوقود تكاليف الوقود للناقلات قيد الخدمة خلال العام. ويتم توفير الوقود للناقلات بشكل رئيسي من شركة الزيت العربية السعودية (أرامكو السعودية). ويمثل قطاع نقل النفط، بالمتوسط، حوالي ٧٧,٧ في المائة من إجمالي تكلفة استهلاك الوقود خلال الفترة بين ١ يناير ٢٠١٢م إلى ٣١ ديسمبر ٢٠١٤م.

وقد انخفضت تكلفة استهلاك الوقود في قطاع نقل النفط بمقدار ٢٣,٠ مليون ريال سعودي، أو ٣,٢ في المائة في عام ٢٠١٣م مقارنة بعام ٢٠١٢م، ويرجع ذلك بشكل رئيسي إلى انخفاض بنسبة ٥,٥ في المائة في متوسط سعر الوقود (إلى ٦٩١ دولار أمريكي لكل طن متري) في عام ٢٠١٣م، وقابله ارتفاع بسيط في تكلفة الوقود نتيجة لارتفاع عدد أيام تشغيل ناقلات النفط العملاقة بمقدار ١٠,٨ يوماً خلال عام ٢٠١٣م مقارنة بعام ٢٠١٢م.

وقد ارتفعت تكلفة الوقود في قطاع نقل النفط بمقدار ٢١٥,٤ مليون ريال سعودي، أو ٣٠,٧ في المائة في عام ٢٠١٤م، مقارنة بعام ٢٠١٣م. وتتأثر الزيادة في تكلفة الوقود بارتفاع عدد أيام التشغيل وزيادة الاستهلاك نتيجة للتوسع في أسطول الشركة بعد الاستحواذ على ناقلات من فيلا، وقابل هذا مما أدى إلى انخفاض بسيط بنسبة ٥,٦ في المائة (إلى ٦٥٢ مليون دولار أمريكي/طن) في متوسط من سعر الوقود في عام ٢٠١٤م، نتيجة لانخفاض أسعار الوقود في السوق الدولية.

وكانت ناقلات الكيماويات تعمل في إطار تجمع تجاري (من خلال مشروع مشترك مناصفة مع أودفجيل) وأطراف أخرى من مؤجري الناقلات خلال عام ٢٠١٢م، مما أدى إلى عدم تحمل تكلفة للوقود. وخلال عام ٢٠١٣م، قامت الشركة الوطنية لناقلات الكيماويات بشراء كامل حصة ناشيونال كيميكالز كارييرز جي ال تي (المعروفة سابقاً باسم ان سي سي اودفجيل كيميكال تانكرز جي ال تي) مما أدى إلى إنهاء ترتيبات التجمع. وكنتيجة لذلك، تم تسجيل ما مقداره ١٠٩,٥ مليون ريال سعودي كتكلفة وقود لعام ٢٠١٣م. وقد ارتفعت تكلفة الوقود في قطاع نقل الكيماويات بمقدار ٨٠,٧ مليون ريال سعودي، أو ٧٣,٧ في المائة في عام ٢٠١٤م، نتيجة الاستهلاك المرتفع للوقود بسبب ٣٠,٧ يوم تشغيل إضافي خلال العام لناقلات الكيماويات.

وقد انخفضت تكلفة الوقود لقطاع نقل البضائع العامة بمقدار ١٨,٢ مليون ريال سعودي أو ١٢,١ في المائة في عام ٢٠١٣م، مقارنة بعام ٢٠١٢م. وكان ذلك الانخفاض في التكلفة نتيجة لتزويد الناقلات الجديدة التي أدخلت في أسطول الشركة خلال عام ٢٠١٣م بوقود ذو كفاءة أفضل، مما أدى إلى انخفاض استهلاك الوقود المستخدم في النقل وانخفاض في متوسط تكاليف الوقود. وقد انخفضت تكلفة الوقود لقطاع نقل البضائع العامة بمقدار ٣٢,٧ مليون ريال سعودي أو ٢٤,٧ في المائة عام ٢٠١٤م مقارنة بعام ٢٠١٣م. ويرجع الانخفاض في التكلفة إلى انخفاض متوسط تكلفة الوقود بنسبة ٥,٦ في المائة خلال عام ٢٠١٤م.

مصاريف التشغيل الأخرى

يلخص الجدول التالي تفاصيل مصاريف التشغيل الأخرى خلال السنوات المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م و٢٠١٣م و٢٠١٤م:

الجدول ٦-٩: مصاريف التشغيل الأخرى

زيادة/(نقصان)		نهاية السنة في ٣١ ديسمبر			
٢٠١٤م	٢٠١٣م مقارنة مع ٢٠١٢م	٢٠١٤م	٢٠١٣م	٢٠١٢م	
					مليون ريال سعودي
					مصاريف الناقلات
					مصاريف الشحنات
					مصاريف الرحلات
					استهلاكات وإطفاءات
					أخرى
					المجموع

المصدر: الشركة

تمثل مصاريف التشغيل الأخرى بشكل رئيسي مصاريف متعلقة بالناقلات مثل مصاريف تشغيل الناقل، ومصاريف الاستهلاك والإطفاء؛ والتي بمجموعها تمثل متوسط يبلغ ٧٠,٦ في المائة من إجمالي مصاريف التشغيل الأخرى خلال فترة عام ٢٠١٢م إلى ٢٠١٤م. ومثلت مصاريف التشغيل الأخرى متوسط يبلغ ٥٢,٥ في المائة من إجمالي إيرادات التشغيل خلال الفترة من ١ يناير ٢٠١٢م إلى ٣١ ديسمبر ٢٠١٤م. وقد ارتفعت مصاريف التشغيل الأخرى بمعدل نمو سنوي مركب نسبته ٢٥,٢ في المائة خلال الفترة من عام ٢٠١٢م إلى ٢٠١٤م.

الموردون الرئيسيون للشركة وشركاتها التابعة:

- شركة أرامكو السعودية.
- مؤسسة كيمويل الأمريكية
- شركة أوديلونل نقل البترول
- الشركة السعودية لخدمات نقل البترول.
- شركة بكري الدولية للطاقة المحدودة.
- الشركة الأسبانية للبترول (المملكة العربية السعودية).
- الشركة السعودية للملاحة والخدمات البحرية.
- اس-أويل.
- شركة إمداد ناقلات البترول العالمية المحدودة.
- شركة شبة الجزيرة البترولية.
- شركة نقل البترول المحدودة.
- مؤسسة اتحاد شمال انجلترا للحماية والتعويض.
- التعاونية.
- شركة بريتانيا لتأمين السفن البخارية.

مصاريف الناقلات

ارتفعت مصاريف الناقلات بقيمة ٨٢,٨ مليون ريال سعودي أو بنسبة ١٦,٩ في المائة في ٢٠١٣م مقارنة بعام ٢٠١٢م، ويعود هذا الارتفاع بشكل رئيسي إلى فض التجمع التجاري لناقلات الكيماويات مع أودجفيل. مما أدى إلى زيادة عدد أيام تشغيل ناقلات الشركة بمقدار ٩٦٥ يوماً مما تسبب في ارتفاع مصاريف الناقلات.

كما ارتفعت مصاريف الناقلات بقيمة ٢٠٦,٠ مليون ريال سعودي أو بنسبة ٣٦,٠ في المائة خلال عام ٢٠١٤م مقارنة بعام ٢٠١٣م، ويرجع ذلك بشكل رئيسي إلى زيادة أيام تشغيل الناقلات العملاقة في السوق الفورية بنسبة ٣٤,٨ في المائة عام ٢٠١٤م.

مصاريف الشحنات

تمثل مصاريف الشحنات مصاريف تحميل وتنزيل البضائع وتكاليف الوكالات والعمولات المرتبطة بقطاع نقل البضائع العامة. ارتفعت مصاريف الشحنات بقيمة ٣٧,٧ مليون ريال سعودي أو بنسبة ٢٠,٤ في المائة خلال عام ٢٠١٣م مقارنة بعام ٢٠١٢م، ويرجع ذلك بشكل رئيسي إلى ارتفاع حجم الشحنات فيما يتعلق بعقد وزارة الدفاع.

كما ارتفعت مصاريف الشحنات بقيمة ١٤,٩ مليون ريال سعودي أو بنسبة ٦,٧ في المائة خلال عام ٢٠١٤م مقارنة بعام ٢٠١٣م. وتعود تلك النفقات الإضافية بشكل أساسي لعمليات الشحن وبعض النفقات العامة.

مصاريف الرحلات

تشمل مصاريف الرحلات رسوم الموانئ ورسوم عبور قناة السويس وعمولات الوكلاء والوسطاء. وقد ارتفعت مصاريف الرحلات بقيمة ٦٢,٢ مليون ريال سعودي أو بنسبة ٤٣,٨ في المائة في عام ٢٠١٣م مقارنة بعام ٢٠١٢م، ويرجع ذلك بشكل رئيسي إلى تكلفة الوقود الإضافية التي تم تحملها نتيجة لانتقال الناقلات التي كانت تعمل سابقاً ضمن التجمع التجاري مع أودجفيل بموجب اتفاقيات التأجير.

كما ارتفعت مصاريف الرحلات بقيمة ١٠٨,٨ مليون ريال سعودي أو بنسبة ٥٣,٣ في المائة في عام ٢٠١٤م مقارنة بعام ٢٠١٣م، ويرجع هذا الارتفاع في الأساس بسبب إعادة تصنيف نفقات الرحلات للناقلات التي كانت تعمل سابقاً ضمن ترتيبات التجمع، وتحولها من إيرادات إلى مصاريف تشغيلية، كما هو موضح أعلاه.

الاستهلاكات والاطفاءات

تعود مصاريف الاستهلاكات إلى استهلاكات الناقلات المملوكة للبحري، في حين تعود مصاريف الاطفاءات إلى ما يخصص من تكاليف التسفين خلال فترة تتراوح ما بين سنتين وخمس سنوات.

وقد ارتفعت مصاريف الاستهلاكات والاطفاءات بقيمة ٣٦,٥ مليون ريال سعودي أو بنسبة ٨,٦ في المائة خلال عام ٢٠١٣م مقارنة بعام ٢٠١٢م، وذلك نتيجة لإضافة أربع ناقلات لنقل البضائع إلى أسطول الشركة وإنهاء التجمع التجاري لناقلات الكيماويات مع أودجفيل.

كما ارتفعت مصاريف الاستهلاكات والاطفاءات بقيمة ١٣١,٦ مليون ريال سعودي أو بنسبة ٢٨,٦ في المائة خلال عام ٢٠١٤م مقارنة بعام ٢٠١٣م. وترجع تلك الزيادة إلى شراء الناقلات من فيلا خلال عام ٢٠١٤م، والتي أدت إلى ارتفاع صافي القيمة الدفترية لأصول الشركة.

أخرى

تشمل بشكل أساسي المصروفات الإدارية المتعلقة بفرع قطاع النفط في دبي.

إعانة الوقود

تستحق الشركة ٣٠ في المائة من تكلفة الوقود كإعانة من حكومة خادم الحرمين الشريفين عن طريق شركة الزيت العربية السعودية (أرامكو السعودية) شريطة استيفاء شروط معينة تتعلق بالرحلة والحمولة والناقلة التي تشمل:

- أن تكون الشركة مملوكة بنسبة ١٠٠ في المائة من مواطنين سعوديين.
- أن تحمل الناقلات العلم السعودي.
- أن تعمل الناقلات بوقود تم شراؤه من شركة سعودية.
- أن تقوم الناقلات بنقل البضائع من وإلى موانئ سعودية.
- أن يبدأ خط الرحلة وينتهي في موانئ سعودية.
- تقديم طلب إعانة الوقود خلال ٩٠ يوم من بعد إكمال الرحلة.

ويقدم الجدول التالي تفصيلاً لإعانة الوقود الذي تلقتها الشركة حسب القطاع خلال السنوات المالية المنتهية بتاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م و٢٠١٣م و٢٠١٤م.

الجدول ٧-٩: إعانة الوقود حسب القطاع

	نهاية السنة في ٣١ ديسمبر			زيادة/(نقصان)	
	٢٠١٢م	٢٠١٣م	٢٠١٤م	٢٠١٣م مقارنة مع ٢٠١٤م	٢٠١٢م مقارنة مع ٢٠١٣م
قطاع نقل النفط الخام	١٥٧,٥	١٤٣,٩	١٧٤,٤	(١٦,٦ في المائة)	٢١,٢ في المائة
قطاع نقل الكيماويات	٢,٢	٦,٥	٢٣,٨	١٩٥,٥ في المائة	٢٦٦,٢ في المائة
قطاع نقل البضائع العامة	٤٠,٩	٢٠,٧	١٩,٧	(٤٩,٤ في المائة)	(٤,٨ في المائة)
المجموع	٢٠٠,٦	١٧١,١	٢١٧,٩	(١٤,٧ في المائة)	٢٧,٤ في المائة

المصدر: الشركة

وقد مثلت إعانة الوقود ما نسبته ٢٢,٩ في المائة عام ٢٠١٢م و١٨,١ في المائة من تكلفة الوقود للسنوات ٢٠١٣م و٢٠١٤م على التوالي.

كما انخفضت إعانة الوقود بقيمة ٢٩,٥ مليون ريال سعودي أو بنسبة ١٤,٧ في المائة في عام ٢٠١٣م مقارنة بعام ٢٠١٢م ويرجع ذلك بشكل رئيسي إلى ارتفاع مقدار التزود بالوقود خارج المملكة (والذي لا يتم استلام إعانة عنه) بالإضافة إلى انخفاض في معدل تكلفة الوقود خلال السنة.

وقد زاد دخل إعانة الوقود بحوالي ٤٦,٨ مليون ريال سعودي أو بنسبة ٢٧,٤ في المائة خلال عام ٢٠١٤م مقارنة بعام ٢٠١٣م. وذلك بسبب زيادة أيام تشغيل ناقلات النفط العملاقة مما أدى إلى استهلاك أكبر للوقود وبالتالي ارتفاع في إعانة الوقود المستلمة من حكومة خادم الحرمين الشريفين من خلال شركة الزيت العربية السعودية (أرامكو السعودية) خلال عام ٢٠١٤م.

المصاريف العمومية والإدارية

يلخّص الجدول التالي المصاريف العمومية والإدارية للشركة للسنوات المالية المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م و٢٠١٣م و٢٠١٤م.

الجدول ٨-٩: المصاريف العمومية والإدارية

	نهاية السنة في ٣١ ديسمبر				
	زيادة/(نقصان)	٢٠١٢م	٢٠١٣م	٢٠١٤م	٢٠١٣م مقارنة مع ٢٠١٢م
مليون ريال سعودي					
رواتب ومزايا موظفين		٦٦,٥	٥٧,٩	٦٥,٩	(١٢,٩ في المائة)
أتعاب استشارات مهنية وقانونية		-	٧,٥	١٠,٤	-
استهلاك		٣,٣	٣,٦	٦,٠	٩,١ في المائة
مخصص الديون المشكوك في تحصيلها		-	٠,٠	٤,٤	-
أخرى		٨,٥	١٠,١	١٢,٢	١٨,٨ في المائة
مصروفات مجلس الإدارة		٤,٧	-	-	(١٠٠ في المائة)
المجموع		٨٣,١	٧٩,١	٩٨,٩	(٤,٨ في المائة)

المصدر: الشركة

مثلت المصاريف العمومية والإدارية حوالي ٣,٤ في المائة و٢,٨ في المائة و٢,٧ في المائة من إجمالي إيرادات التشغيل خلال الأعوام ٢٠١٢م و٢٠١٣م و٢٠١٤م على التوالي. وتتألف المصاريف العمومية والإدارية بشكل عام من تكاليف الموظفين، والتي تمثل ما متوسطه ٧٣,٣ في المائة من إجمالي المصاريف العمومية والإدارية.

وقد انخفضت المصاريف العمومية والإدارية بمقدار ٤,٠ مليون ريال سعودي أو ما نسبته ٤,٨ في المائة خلال عام ٢٠١٣م مقارنة بعام ٢٠١٢م نتيجة إعادة تصنيف بعض تكاليف الموظفين إلى تكاليف تشغيلية. وفي ٢٠١٤م، كانت المصاريف العمومية والإدارية أعلى بمقدار ١٩,٨ مليون أو بنسبة ٢٥,٠ في المائة مقارنة بعام ٢٠١٣م. وتعود الزيادة في التكاليف العامة والإدارة أساساً إلى ارتفاع تكاليف الموظفين، ويرجع السبب في هذه الزيادة بشكل أساسي إلى الزيادة في عدد الموظفين بعد إتمام صفقة فيلا والزيادة في التعويضات التي تم تطبيقها خلال العام وارتفاع المكافآت المدفوعة.

ويرجع سبب الديون التي قدرتها إدارة الشركة كديون مشكوك في تحصيلها والبالغة ٤,٤ مليون ريال سعودي المسجلة في عام ٢٠١٤م بشكل رئيسي إلى بعض الأرصدة المستحقة المتعلقة بالشركة الوطنية لنقل الكيماويات.

أما فيما يخص المصروفات العمومية والإدارية الأخرى فتمثل مصاريف عمومية وإدارية أخرى متفرقة.

الحصة في نتائج الشركات الزميلة

يلخّص الجدول التالي حصة الشركة في نتائج الشركات الزميلة للأعوام المالية المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م و٢٠١٣م و٢٠١٤م.

الجدول ٩-٩: حصة الشركة في نتائج الشركات الزميلة

زيادة/(نقصان)	نهاية السنة في ٣١ ديسمبر				
	٢٠١٢م مقارنة مع ٢٠١٣م	٢٠١٣م مقارنة مع ٢٠١٤م	٢٠١٤م	٢٠١٣م	٢٠١٢م
	مليون ريال سعودي				
	بترديك المحدودة				
	١٠٠ في المائة	١٠٢,٤ في المائة	١٣٢,٠	٢٩١,٢	١٤٣,٩
	(١٠٠ في المائة)	-	-	-	٣,٨
	أن.سي.سي.- أودجفيل كيميكال تانكرز جي إل تي				
	٩٧,٢ في المائة	٩٧,٢ في المائة	١٣٢,٠	٢٩١,٢	١٤٧,٧
	المجموع				

المصدر: الشركة

وقد ارتفعت حصة الدخل من الشركات الزميلة بقيمة ١٤٣,٥ مليون ريال سعودي أو بنسبة ٩٧,٢ بالمائة خلال عام ٢٠١٣م مقارنةً بعام ٢٠١٢م، نتيجة لتأثير اختلافات تقييم السوق والأدوات التحوطية التي استخدمتها بترديك والتي كانت نتائجها إيجابية في عام ٢٠١٢م مقارنة مع عام ٢٠١٢م.

تراجعت حصة الدخل من الشركات الزميلة بقيمة ١٥٩,٢ مليون أو بما نسبته ٥٤,٧ في المائة في عام ٢٠١٤م مقارنةً بعام ٢٠١٣م، ويعود ذلك بشكل أساسي إلى انخفاض الأرباح الذي سجلتها بترديك نتيجة لتأثير اختلافات تقييم السوق والأدوات التحوطية التي استخدمتها بترديك والتي كانت نتائجها سلبية في عام ٢٠١٤م مقارنة مع عام ٢٠١٣م. كما تستخدم بترديك أدوات مالية مختلفة بهدف تغطية جزء من عمليات تداول الغاز المسال بالأدوات التحوطية.

مصاريف التمويل

يلخّص الجدول التالي مصاريف التمويل للسنوات المالية المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م و٢٠١٣م و٢٠١٤م.

الجدول ١٠-٩: مصاريف التمويل

زيادة/(نقصان)	نهاية السنة في ٣١ ديسمبر				
	٢٠١٢م مقارنة مع ٢٠١٣م	٢٠١٣م مقارنة مع ٢٠١٤م	٢٠١٤م	٢٠١٣م	٢٠١٢م
	مليون ريال سعودي				
	مصاريف التمويل				
	٧٦,٣ في المائة	١,٠ في المائة	١٠٦,٥	٦٠,٤	٥٩,٨

المصدر: الشركة

تمثل مصاريف التمويل الفوائد المدفوعة على التمويل المستخدم من قبل الشركة خلال الفترة. وقد ارتفعت مصاريف التمويل بقيمة ٠,٦ مليون ريال سعودي عام ٢٠١٣م مقارنة بعام ٢٠١٢م، وذلك بسبب استخدام تمويل إضافي خلال العام. كما ارتفعت مصاريف التمويل إلى ٤٦,١ مليون ريال سعودي أو بنسبة ٧٦,٣ في المائة في عام ٢٠١٤م مقارنة بعام ٢٠١٣م، ويعود ذلك بشكل أساسي إلى اتفاقية تسهيلات المراجعة التمويلية قصيرة الأجل التي أبرمتها الشركة في عام ٢٠١٤م، بغرض تمويل صفقة فيلا، بالإضافة إلى الخسائر غير المحققة من إعادة تقييم اتفاقيات المشتقات المالية لبعض الشركات التابعة للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٤م بمبلغ ١٦,٤ مليون ريال سعودي، والتي أدرجت ضمن المصاريف التمويلية.

(مصاريف) إيرادات أخرى

يلخّص الجدول التالي (مصاريف) إيرادات أخرى للشركة للسنوات المالية المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م و٢٠١٣م و٢٠١٤م.

الجدول ٩-١١: إيرادات/(مصاريف) أخرى

زيادة/(نقصان)	نهاية السنة في ٣١ ديسمبر			٢٠١٢ م	٢٠١٣ م	٢٠١٤ م
	٢٠١٢ م مقارنة مع ٢٠١٣ م	٢٠١٣ م مقارنة مع ٢٠١٤ م	٢٠١٤ م مقارنة مع ٢٠١٣ م			
مليون ريال سعودي						
مكاسب بيع الأصول الثابتة	١٢,٥	٧٥,٥	٣,١	٥٠,٤ في المائة	(٩٥,٩ في المائة)	
صافي ربح الاستثمارات	٧,٣	١٨,٥	(٢,٤)	١٥٣,٤ في المائة	(١١٣,٠ في المائة)	
صافي تعويض إلغاء عقود بناء ناقلات	-	١٦,٣	-	-	(١٠٠,٠ في المائة)	
استرجاع الفائض من مطالب التأمين	١,٥	٦,٦	٢,٣	٣٤٠,٠ في المائة	(٦٥,٢ في المائة)	
تسوية إصلاح الناقلات	-	٥,٢	-	-	(١٠٠,٠ في المائة)	
انخفاض قيمة الأصول المتاحة	-	(١٧,٧)	-	-	(١٠٠,٠ في المائة)	
أخرى	(١,٢)	٣,٢	(٤,١)	(٣٦٦,٧ في المائة)	(٢٢٨,١ في المائة)	
المجموع	٢٠,١	١٠٧,٧	(١,١)	٤٣٥,٨ في المائة	(١٠١,٠ في المائة)	

المصدر: الشركة

تتألف مصادر الإيرادات الأخرى خلال عام ٢٠١٢ م من مكاسب بيع أصول ثابتة بقيمة ١٠,٧ مليون ريال سعودي لقطعة أرض مساحتها ٦,١٤٦ متر مربع في المملكة العربية السعودية، الرياض، و ١,٨ مليون ريال سعودي لبيع حاويات موجودة في مرفأ المملكة خلال عام ٢٠١٢ م.

وقد ارتفعت مصادر الإيرادات الأخرى بقيمة ٨٧,٦ مليون ريال سعودي عام ٢٠١٣ م مقارنة بعام ٢٠١٢ م ويرجع ذلك بشكل رئيسي إلى الاسباب التالية:

- مكاسب بيع أصول ثابتة بقيمة ٧٥,٥ مليون ريال سعودي لعام ٢٠١٣ م تمثل بيع ناقلات بضائع عامة وهي: سعودي أبها، الدرعية، الهفوف، تبوك، وحاويات لنقل البضائع.
- مبالغ مستردة من عقد ملغى لبناء ناقلة الشركة الوطنية لنقل الكيماويات بدر.
- زيادة الدخل من الاستثمارات بقيمة ١١,٢ مليون ريال سعودي نتيجة لمكاسب بيع استثمارات الشركة المتاحة للبيع.
- استرجاع قيمة مطالب تأمين بقيمة ٦,٦ مليون ريال سعودي عام ٢٠١٣ م فيما يتعلق بناقلة الشركة الوطنية لنقل الكيماويات الجبيل، والشركة الوطنية لنقل الكيماويات القصيم.

وفي المقابل، كانت هناك خسائر بقيمة ١٧,٧ مليون ريال سعودي ناتجة عن انخفاض قيمة استثمار الشركة في الشركة العربية المتحدة للزجاج المسطح.

وأفادت الشركة بوجود خسائر أخرى بقيمة ١,١ مليون ريال سعودي في ٢٠١٤ م، مقارنة بالإيرادات الأخرى البالغة ١٠٧,٧ مليون ريال سعودي في عام ٢٠١٣ م، مما يمثل انخفاضاً بنسبة ١٠,١ في المائة. ويعود ذلك بشكل رئيسي إلى انخفاض المكاسب المطروحة للبيع من الأصول الثابتة وعدم وجود ما يعوض عقود بناء الناقلات الملغاة، الذي ورد في تقرير عام ٢٠١٣ م.

الزكاة وضريبة الاستقطاع

فيما يلي ملخص لمخصصات الزكاة والضريبة خلال السنوات المالية المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢ م و ٢٠١٣ م و ٢٠١٤ م.

الجدول ٩-١٢: مخصص الزكاة والضريبة

زيادة/(نقصان)	نهاية السنة في ٣١ ديسمبر		
	٢٠١٣ م مقارنة مع ٢٠١٢ م	٢٠١٣ م مقارنة مع ٢٠١٤ م	٢٠١٢ م مقارنة مع ٢٠١٣ م
مليون ريال سعودي			
مخصصات الزكاة	٣٢,٩	٤٣,٦	٣٣,٤
مخصصات الضريبة	٣,٤	٦,٣	٤,٠
الإجمالي	٣٦,٣	٤٩,٩	٣٧,٤

المصدر: الشركة

تتألف العناصر الأساسية لوعاء الشركة الزكوي بحسب لوائح وأنظمة مصلحة الزكاة والدخل من حقوق المساهمين ومخصصاتها في بداية العام والقروض طويلة الأجل والدخل الصافي المعدل بعد طرح صافي القيم الدفترية للأصول الثابتة والاستثمارات وبعض البنود الأخرى.

وضع الزكاة والضرائب للشركة

قدّمت الشركة إقرارات الزكاة لكافة السنوات المالية حتى عام ٢٠١٢ م. كما قدمت الشركة كافة الضرائب المستقطعة حتى تاريخ نوفمبر ٢٠١٣ م، اعتمدت مصلحة الزكاة والدخل ("مصلحة الزكاة والدخل") قيم الزكاة عن كافة السنوات المالية حتى عام ٢٠٠٠ م. وقد تلقت الشركة ريوماً إضافية من مصلحة الزكاة والدخل للأعوام ٢٠٠١ م حتى ٢٠٠٧ م بلغت ٢٢ مليون ريال سعودي. واعترضت الشركة على هذه التقييمات الإضافية وطريقة احتسابها وقدمت اعتراضها لمصلحة الزكاة والدخل. قبلت مصلحة الزكاة والدخل الاعتراض شكلاً ودرست الاعتراض مع لجنة الاعتراض الثانية. ودفعت الشركة مصاريف الزكاة عن السنة المالية ٢٠١٣ م، وسوف تقوم بتعبئة إقرار الزكاة عن السنة المالية ٢٠١٣ م خلال سنة ٢٠١٥ م.

ولم تتلق الشركة ريوماً نهائية للأعوام من ٢٠٠٨ م وحتى ٢٠١٢ م. وتعتقد الشركة أنها تحتفظ بمخصصات كافية للزكاة والضريبة حتى تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٤ م لدفع أي مطالبات أخرى محتملة للزكاة والضريبة للسنوات المعنية.

وضع الزكاة والضرائب للشركات التابعة (الشركة الوطنية لنقل الكيماويات)

قامت الشركة بتقديم الإقرارات الزكوية للسنوات حتى عام ٢٠١٣ م وضريبة الاستقطاع حتى نوفمبر ٢٠١٤ م، وتم سداد الزكاة المستحقة وضريبة الاستقطاع وفقاً لهذه الإقرارات. استلمت الشركة الربوط الزكوية وربوط ضريبة الاستقطاع للسنوات من ١٩٩١ م وحتى ٢٠٠٤ م. قامت الشركة بتقديم اعتراض لدى مصلحة الزكاة والدخل على بعض البنود في هذه الربوط ومعالجتها وتم التوصل في أبريل ٢٠١٠ م إلى تسوية مع مصلحة الزكاة والدخل بخصوص الربوط المذكورة أعلاه بمبلغ وقدره ٥٤ مليون ريال. دفعت الشركة ٢٦ مليون ريال في ٢٠١١ م وتم تقسيط الباقي على خمس سنوات إبتداءً من يوليو ٢٠١٢ م. كما استلمت الشركة الربوط الزكوية وربوط ضريبة الاستقطاع للسنوات من ٢٠٠٥ م وحتى ٢٠٠٨ م. قامت الشركة بتقديم اعتراض لدى مصلحة الزكاة والدخل على بعض البنود في هذه الربوط ومعالجتها، والاعتراض لا يزال منظوراً لدى مصلحة الزكاة والدخل. تعتقد إدارة الشركة بأن المخصص المكون للزكاة وضريبة الاستقطاع يُعدّ كافياً كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٤ م.

وضع الزكاة والضريبة لشركة البحري للبضائع السائبة

قامت شركة البحري للبضائع السائبة بتقديم إقراراتها الزكوية والضريبية عن السنوات السابقة وحتى عام ٢٠١٢م، ولم تعلق شركة البحري للبضائع السائبة أي رباط زكوية من مصلحة الزكاة والدخل بعد. وستقوم الشركة بتقديم إقراراتها الزكوية والضريبية عن السنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م خلال عام ٢٠١٥م. وتعتقد شركة البحري للبضائع السائبة أنها تحتفظ بمخصصات كافية للزكاة والضريبة حتى تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٤م.

حقوق الملكية غير المسيطرة من صافي دخل الشركات التابعة الموحدّة

مثّلت حقوق الملكية غير المسيطرة في قائمة الدخل الموحدّة حصة صافي الدخل الخاص بالمساهمين الأقلية الحائزين على أسهم الشركة في الشركات التابعة.

يظهر الجدول التالي صافي دخل حصة المساهمين الأقلية في الشركات التابعة في السنوات المالية المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م و٢٠١٣م و٢٠١٤م.

الجدول ١٣-٩: حقوق الملكية غير المسيطرة

زيادة/(نقصان)		العام المنتهي في ٣١ ديسمبر			
٢٠١٤م	٢٠١٣م	٢٠١٤م	٢٠١٣م	٢٠١٢م	
مقارنة مع ٢٠١٣م	مقارنة مع ٢٠١٢م				
					مليون ريال سعودي
		١٤,٩	٢٥,٣	١٩,٦	الشركة الوطنية لنقل الكيماويات
		١٣,٦	١١,٦	١,٩	شركة البحري للبضائع السائبة
		٢٨,٥	٣٦,٩	٢١,٥	المجموع

المصدر: الشركة

قائمة المركز المالي الموحدة

يظهر الجدول التالي قائمة المركز المالي الموحدة للشركة في السنوات المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م و٢٠١٣م و٢٠١٤م:

الجدول ١٤-٩: ملخص قائمة المركز المالي الموحدة

زيادة/(نقصان)		كما في ٣١ ديسمبر			
٢٠١٤م	٢٠١٣م	٢٠١٤م	٢٠١٣م	٢٠١٢م	
مقارنة مع ٢٠١٣م	مقارنة مع ٢٠١٢م				
					مليون ريال سعودي
		١,٨١٦,٦	١,٤٥٣,٠	١,١٤٣,١	الأصول المتداولة
		١٥,٣٠٥,٩	١٠,٥٦٩,٧	٩,٩١٩,٤	الأصول غير المتداولة
		١٧,١٢٢,٥	١٢,٠٢٢,٧	١١,٠٦٢,٦	مجموع الأصول
		٤,٧٠٠,٨	١,٣٨١,٢	١,٠٠٦,١	الخصوم المتداولة
		٤,٢٣٦,٤	٤,٤٥٤,١	٤,٣٣٠,٧	الخصوم غير المتداولة
		٨,١٨٥,٣	٦,١٨٧,٤	٥,٧٢٥,٧	حقوق الملكية
		١٧,١٢٢,٥	١٢,٠٢٢,٧	١١,٠٦٢,٦	مجموع الخصوم وحقوق الملكية

المصدر: الشركة

الأصول المتداولة

يظهر الجدول التالي الأصول المتداولة للشركة كما في السنوات المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢ م، و ٢٠١٣ م و ٢٠١٤ م.

الجدول ٩-١٥: الأصول المتداولة

زيادة/(نقصان)	كما في ٣١ ديسمبر				
	٢٠١٤ م مقارنة مع ٢٠١٣ م	٢٠١٣ م مقارنة مع ٢٠١٢ م	٢٠١٤ م	٢٠١٣ م	٢٠١٢ م
	مليون ريال سعودي				
	٥٨,٧ في المائة	٠,٨ في المائة	١٦٩,٠	١٠٦,٥	١٠٥,٧
	(٧,١ في المائة)	(١٨,٧ في المائة)	٢٢١,١	٢٣٧,٩	٢٩٢,٧
	٩,٥ في المائة	١٣٢,٠ في المائة	٦٤٢,٢	٥٨٦,٦	٢٥٢,٨
	٣٧,٩ في المائة	٥١,٥ في المائة	٢١,١	١٥,٣	١٠,١
	٧٥,٩ في المائة	(٣٥,٠ في المائة)	١٦٢,٠	٩٢,١	١٤١,٧
	٤٣,٧ في المائة	٩١,٠ في المائة	٧٦,٣	٥٣,١	٢٧,٨
	٤٠,٥ في المائة	٧٦,٥ في المائة	٣٢٧,٥	٢٣٣,١	١٣٢,١
	٥٩,٣ في المائة	(٦,٦ في المائة)	١٩٧,٤	١٢٣,٩	١٣٢,٦
	(١٠,٠ في المائة)	(٧٩,٠ في المائة)	-	٤,٥	٢١,٤
	-	(١٠,٠ في المائة)	-	-	٢٦,٤
	٢٥,٠ في المائة	٢٧,١ في المائة	١,٨١٦,٦	١,٤٥٣,٠	١,١٤٣,١

المصدر: الشركة

يمثل المدينون التجاريون والمخزون والاستثمارات في المربحة والودائع قصيرة الأجل معاً ٦٥,٦ في المائة من الأصول المتداولة للشركة في ٣١ ديسمبر ٢٠١٤ م وساهمت منفردة بما نسبته ٣٥,٤ في المائة، و ١٨,٠ في المائة، و ١٢,٢ في المائة من مجموع الأصول المتداولة على التوالي.

ارتفعت الأصول المتداولة بمقدار ٣٠٩,٩ مليون ريال سعودي في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣ م، مقارنةً ب ٣١ ديسمبر لعام ٢٠١٢ م، ويرجع ذلك بصورة رئيسة إلى الارتفاع الذي يبلغ ٣٣٣,٨ مليون ريال سعودي في صافي المدينون التجاريون والأرصدة المدينة الأخرى وارتفاع رصيد المخزون بقيمة ١٠١,٠ مليون ريال سعودي.

كما ارتفعت الأصول المتداولة للشركة بمقدار ٣٦٣,٦ مليون ريال سعودي في ٣١ ديسمبر ٢٠١٤ م، مقارنةً ب ٣١ ديسمبر ٢٠١٣ م، ويرجع ذلك بشكل رئيسي لارتفاع بقيمة ٩٤,٤ مليون ريال سعودي في المخزون، وارتفاع بقيمة ٧٣,٥ مليون ريال سعودي في إعانة الوقود المستحقة وارتفاع بقيمة ٦٩,٩ مليون ريال سعودي في المصروفات المدفوعة مقدماً والمدينون الآخرين مقارنةً ب ٢٠١٣ م.

النقد والأرصدة لدى البنوك، والاستثمار في ودائع المربحات القصيرة الأجل

يمثل النقد وما يعادله النقد في الصندوق والأرصدة النقدية لدى البنوك المحلية والأجنبية. وتتأثر الحركة في الأرصدة النقدية في نهاية الفترة بالتدفقات المالية الناشئة عن الأنشطة التشغيلية والاستثمارية للشركة. وتتبع الشركة سياسة استثمار الفائض النقدي في ودائع مربحة منخفضة المخاطر. وكما في تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٢ م، ٢٠١٣ م، ٢٠١٤ م، يوجد مبالغ خاضعة لقيود بنكية بقيمة تبلغ ٧٧,٨ و ٧٤,٩ و ٧٦,٨ مليون ريال سعودي على التوالي، وهي قيود بنكية مقيدة لسداد الأقساط الجارية للقروض المستحقة خلال مدة ١٨٠ يوماً من تاريخ قائمة المركز المالي الموحدة.

صافي مدينون تجاريون وأرصدة مدينة أخرى
يظهر الجدول التالي تفاصيل المدينون التجاريون وأرصدة مدينة أخرى حتى تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م، و٢٠١٣م و٢٠١٤م.

الجدول ٩-١٦: صافي مدينون تجاريون

زيادة/(نقصان)		كما في ٣١ ديسمبر			
٢٠١٤م مقارنة مع ٢٠١٣م	٢٠١٣م مقارنة مع ٢٠١٢م	٢٠١٤م	٢٠١٣م	٢٠١٢م	
					مليون ريال سعودي
					مجموع الرصيد قبل الديون المشكوك في تحصيلها
١٠,١ في المائة	١٢٢,١ في المائة	٦٥٠,٥	٥٩٠,٦	٢٦٥,٩	
					مخصص الديون المشكوك في تحصيلها
١٠,٤,٩ في المائة	(٦٨,٩ في المائة)	(٨,٤)	(٤,١)	(١٣,٢)	
					الذمم المدينة، صافي
٩,٥ في المائة	١٣٢,٠ في المائة	٦٤٢,٢	٥٨٦,٦	٢٥٢,٨	

المصدر: الشركة

يتألف المدينون التجاريون للشركة من مستحقات إيرادات النقل غير المسددة من البضائع العامة ومستأجري ناقلات النفط العملاقة، والتي مثلت ٢,٣ في المائة، و٤,٩ في المائة، و٣,٨ في المائة من مجموع أصول الشركة في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م و٢٠١٣م و٢٠١٤م على التوالي.

وقد ارتفع حساب المدينون التجاريون للشركة بقيمة ٣٣٣,٨ مليون ريال سعودي كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م، مقارنةً بـ ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م. وترجع تلك الزيادة بشكل رئيسي إلى:

- تسجيل الحد الأدنى لسعر الشحن بموجب عقد الشحن المؤقت مع فيلا مما أدى إلى ارتفاع الذمم المدينة بقيمة ١٤٩,٦ مليون ريال سعودي.
- الزيادة في حساب المدينون التجاريون للشركة الوطنية لنقل الكيماويات بقيمة ١٠٧,٦ مليون ريال سعودي والتي تمثل الذمم المدينة غير المحصلة لعقود الإيجار وتكلفة التعويض من الشركة العالمية للشحن والنقل المحدودة وإعانات الوقود ومطالبات الضمان.
- زيادة الذمم المدينة المتعلقة بقطاع نقل النفط بقيمة ٧٥,٠ مليون ريال سعودي نتيجة لنمو الإيرادات.
- كما ارتفع حساب المدينون التجاريون للشركة بقيمة ٥٥,٦ مليون ريال سعودي في ٣١ ديسمبر ٢٠١٤م مقارنة بـ ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م. وتعود الزيادة بشكل رئيسي إلى العمليات الموسعة في قطاعات نقل النفط التالية لاستحواذ الشركة على ناقلات فيلا.
- يرتكز مخصص الديون المشكوك بتحصيلها على وسائل محدّدة تتعلق بتوقعات الإدارة حول تحصيل المبالغ المستحقة بحسب سياسة المخصصات، لا بد من اعتبار مخصصات للديون المشكوك في تحصيلها على النحو التالي؛
- جميع أرصدة الشحن المستحقة منذ عامين أو أكثر.
- جميع أرصدة الشحن المستحقة الخاضعة لقضايا قانونية.
- في حال إيقاف الوكيل وكان هناك رصيد شحن مستحق من ذلك الوكيل ولم يتم سداده من قبله قبل تاريخ إيقاف.
- بالإضافة إلى ما سبق، كامل أرصدة الشحن المستحقة الأخرى والتي أوصى الوكلاء والفروع والمكاتب الإقليمية ونائب الرئيس التنفيذي للبضائع العامة بأنها مشكوك في تحصيلها.

وخلال عام ٢٠١٤م دونت الشركة مخصص إضافي قدره ٤,٤ مليون ريال سعودي للديون المشكوك في تحصيلها والسبب الرئيسي لذلك يعود إلى بعض الأرصدة المستحقة المتعلقة بالشركة الوطنية لنقل الكيماويات والتي قدرتها الإدارة كديون مشكوك في تحصيلها.

المصاريف المدفوعة مقدماً والأرصدة المدينة الأخرى

فيما يلي ملخص للمصاريف المدفوعة مقدماً كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م و٢٠١٣م و٢٠١٤م.

الجدول ٩-١٧: المصاريف المدفوعة مقدماً والأرصدة المدينة الأخرى

زيادة/(نقصان)		كما في ٣١ ديسمبر			
مقارنة ٢٠١٤م مع ٢٠١٣م	مقارنة ٢٠١٣م مع ٢٠١٢م	٢٠١٤م	٢٠١٣م	٢٠١٢م	
مليون ريال سعودي					
		١٢٢,٤	٥٨,٠	٥٩,٠	المصاريف المدفوعة مقدماً
		٥,٥	٩,٦	٧,٥	دفعات مقدمة للموردين
		٨,٢	٤,٧	١٥,٥	المطالبات التأمينية
		٢,٠	٣,٢	٥,٣	الذمم المدينة للموظفين
		-	-	٥٠,١	مبالغ مستحقة من أطراف ذات علاقة
		٢٤,٠	١٦,٧	٤,٤	أخرى
		١٦٢,٠	٩٢,١	١٤١,٧	مصاريف مدفوعة مقدماً ومدينون آخرون

المصدر: الشركة

تتكون المصاريف المدفوعة مقدماً للشركة بشكل أساسي من حساب تأمين الحماية والتعويض والتأمين على الناقلات وتكلفة التمويل. كما تتعلق مطالبات التأمين بشكل رئيسي باتفاقيات تأمين التجميع مع نادي الحماية والتعويض في شمال إنجلترا ونادي الحماية والتعويض في غرب إنجلترا. وتمثل تكاليف إعادة التمويل المدفوعة مقدماً برسوم مختلفة مثل: رسوم الترتيب، ورسوم وكالة سنوية، رسوم إدارية، وما إلى ذلك، والمدفوعة مقدماً عند توقيع الاتفاقيات النهائية للتمويل. ويتم إطفاء تكاليف التمويل المدفوعة مقدماً على مدى فترة التمويل.

انخفضت المصاريف المدفوعة مقدماً من الشركة والأرصدة المدينة الأخرى بمبلغ ٤٩,٦ مليون ريال سعودي في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م مقارنة بـ ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م، والتي كانت نتيجةً للتسوية بين الأطراف ذات العلاقة. وفي ٣١ ديسمبر عام ٢٠١٤م، ارتفعت المصاريف المدفوعة مقدماً والأرصدة المدينة الأخرى بمبلغ ٦٩,٩ مليون ريال سعودي مقارنة بـ ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م، ويرجع ذلك بشكل أساسي إلى الزيادة في رصيد المصاريف المدفوعة مقدماً. كما يعود هذا الارتفاع في رصيد المصاريف المدفوعة مقدماً في عام ٢٠١٤م إلى انخفاض في رصيد قيمة المبالغ المدفوعة مقدماً للموردين بقيمة ٤,١ مليون ريال سعودي، بالإضافة إلى انخفاض رصيد الذمم المدينة للموظفين بقيمة ١,٢ مليون ريال سعودي.

انخفضت المصاريف المدفوعة مقدماً بمبلغ ١,٠ مليون ريال سعودي في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م، مقارنة بـ ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م ويرجع ذلك إلى انخفاض تكلفة التمويل المدفوعة مقدماً كتكلفة مرتبطة بشراء ناقلات روكون. وفي ٣١ ديسمبر ٢٠١٤م، ارتفعت المصاريف المدفوعة مقدماً بمبلغ ٦٤,٤ مليون ريال سعودي مقارنة بـ ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م، ويرجع ذلك بشكل أساسي إلى نفقات تُقدر بمبلغ ٢٥,٠ مليون ريال سعودي تعود إلى الخدمات الاستشارية والمالية التي تم الحصول عليها فيما يتعلق بصفقة فيلا، وزيادة في المصاريف الأخرى المدفوعة مقدماً المتمثلة في الإيجار والتأمين بشكل أساسي.

وترتبط المبالغ المدفوعة مقدماً للموردين بعدة موردي خدمات ومواد للشركة. وقد ارتفعت المبالغ المدفوعة مقدماً للموردين بقيمة ٢,١ مليون ريال سعودي كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م، مقارنة بالسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م ويرجع ذلك بشكل رئيسي إلى ارتفاع رصيد الدفعات المقدمة التي تمت مقابل بعض النفقات المرتبطة بالرحلات. تبع ذلك انخفاضاً بنسبة ٤٢,٧ في المائة أي ما يعادل ٥,٥ مليون ريال سعودي في ٣١ ديسمبر ٢٠١٤م، نتيجة لخفض حوافز موردي شركة الشرق الأوسط.

يتم حساب مقبوضات الإيجار المستقبلية عن طريق استخدام طريقة خصم التدفقات النقدية حسب فترة عقد التأجير.

انخفض حساب مدين الناقل التي تُوجر على هيئة حديد عاري من ٤٠٤,٨ مليون ريال سعودي في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م إلى ٣٧٩,٤ مليون ريال سعودي في ٣١ ديسمبر ٢٠١٤م ويعود هذا الإنخفاض في القيمة الحالية للحد الأدنى للمقبوضات المستقبلية المترتبة على عقد الإيجار من ٤١١,٤ مليون ريال سعودي في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م إلى ٢٩٢,٩ مليون ريال سعودي في ٣١ ديسمبر ٢٠١٤م وذلك عند استلام الشركة الدفعات بناءً على الجدول المتفق عليه.

حساب جاري الوكلاء

فيما يلي ملخص لحساب جاري الوكلاء بتاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م و٢٠١٣م و٢٠١٤م.

الجدول ١٩-٩: حساب جاري الوكلاء

زيادة/(نقصان)		كما في ٣١ ديسمبر		
مقارنة ٢٠١٤م مع ٢٠١٣م	مقارنة ٢٠١٣م مع ٢٠١٢م	٢٠١٤م	٢٠١٣م	٢٠١٢م
مليون ريال سعودي				
٤٣,٧ في المائة	٩١,٠ في المائة	٧٦,٣	٥٣,١	٢٧,٨
حساب جاري الوكلاء				

المصدر: الشركة

يرتبط حساب جاري الوكلاء بالدفعات المقدمة لمكاتب الوسطاء مقابل الرحلات والمصروفات. وارتفع حساب الدفعات المقدمة من ٢٧,٨ مليون ريال سعودي في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م إلى ٥٣,١ مليون ريال سعودي في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م بسبب ارتفاع الحساب الجاري للوكلاء الخاص بقطاع نقل البضائع العامة. وفي ٣١ ديسمبر ٢٠١٤م، ارتفع حساب الدفعات المقدمة بمبلغ ٢٣,٢ مليون ريال سعودي بالمقارنة بـ ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م والسبب الرئيسي لهذا الارتفاع يرجع إلى زيادة تبلغ ٣٢,١ مليون ريال سعودي في حساب وكلاء الموانئ كنتيجة لزيادة عدد ناقلات النفط العملاقة.

المخزون

يتألف المخزون بشكل رئيسي من مخزون وقود الناقلات وزيوت التشحيم على متنها.

يظهر الجدول التالي تفاصيل المخزون كما في تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م، و٢٠١٣م و٢٠١٤م.

الجدول ٢٠-٩: المخزون

زيادة/(نقصان)		كما في ٣١ ديسمبر		
مقارنة ٢٠١٤م مع ٢٠١٣م	مقارنة ٢٠١٣م مع ٢٠١٢م	٢٠١٤م	٢٠١٣م	٢٠١٢م
مليون ريال سعودي				
٣٦,٤ في المائة	٨٣,٣ في المائة	٢٧٠,٣	١٩٨,٢	١٠٨,١
٥٩,١ في المائة	٣٥,٤ في المائة	٥١,٧	٣٢,٥	٢٤,٠
١٢٠,٠ في المائة	-	٥,٥	٢,٥	-
٤٠,٥ في المائة	٧٦,٥ في المائة	٣٢٧,٥	٢٣٣,١	١٣٢,١
المجموع				

المصدر: الشركة

تأثرت حركة المخزون المحتفظ به بسبب ارتفاع عدد أيام التشغيل لناقلات النفط العملاقة التي تعمل في السوق الفورية، وتغيراً في متوسط أسعار وقود الناقلات، وكذلك في عدد الرحلات غير المكتملة في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م و٢٠١٣م و٢٠١٤م.

استثمارات للإتجار

يتضمن الجدول التالي الاستثمارات المخصصة للإتجار كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م و٢٠١٣م و٢٠١٤م.

الجدول ٩-٢١: استثمارات للإتجار

زيادة/(نقصان)		كما في ٣١ ديسمبر		
٢٠١٤م مقارنة مع ٢٠١٣م	٢٠١٣م مقارنة مع ٢٠١٢م	٢٠١٤م	٢٠١٣م	٢٠١٢م
مليون ريال سعودي				
-	(١٠٠,٠ في المائة)	-	-	٢٦,٤
استثمارات للإتجار				

المصدر: الشركة

تتألف الاستثمارات للإتجار من محفظة استثمارية في الأسهم المحلية يتم تسجيلها في نهاية كل فترة بالقيمة العادلة. وقد تم استرداد هذه الاستثمارات في عام ٢٠١٣م بمكاسب بلغت ٩,٩ مليون ريال سعودي.

صافي إعانة الوقود المستحقة

تتألف صافي إعانة الوقود المستحقة من الأرصدة المدينة المستحقة من شركة الزيت العربية السعودية (أرامكو السعودية) مقابل الإعانات الحكومية المقدمة لوقود ناقلات الشركة المستخدم في الرحلات المؤهلة للإعانة. يظهر الجدول التالي إجمالي الأرصدة المدينة لحساب صافي إعانة الوقود المستحقة في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م، و٢٠١٣م، و٢٠١٤م.

الجدول ٩-٢٢: صافي إعانة الوقود المستحقة

زيادة/(نقصان)		كما في ٣١ ديسمبر		
٢٠١٤م مقارنة مع ٢٠١٣م	٢٠١٣م مقارنة مع ٢٠١٢م	٢٠١٤م	٢٠١٣م	٢٠١٢م
مليون ريال سعودي				
٦١,٠ في المائة	(١٤,٦ في المائة)	٢٣٥,٤	١٤٦,٢	١٧١,١
إعانة وقود مستحقة				
٧٠,٤ في المائة	(٤٢,١ في المائة)	(٣٨,٠)	(٢٢,٣)	(٣٨,٥)
مخصص إعانة وقود مشكوك في تحصيلها				
٥٩,٣ في المائة	(٦,٦ في المائة)	١٩٧,٤	١٢٣,٩	١٣٢,٦
صافي إعانة الوقود المستحقة				

المصدر: الشركة

تقوم الشركة ببيع مخصص يبلغ ٦ في المائة مقابل مستحقات إعانة الوقود لرحلات ناقلات الروكون و١٧ في المائة لرحلات ناقلات النفط العملاقة على التوالي، والتي تم تسجيلها في نهاية الفترة الزمنية وذلك بناءً على التحصيل التاريخي لتلك الإعانات.

انخفض صافي إعانة الوقود المستحقة بقيمة ٨,٧ مليون ريال سعودي كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م مقارنةً بعام ٢٠١٢م ويرجع ذلك بشكل رئيسي إلى ارتفاع مقدار التزود بالوقود خارج المملكة (والذي لا يتم استلام إعانة عنه) بالإضافة إلى انخفاض في معدل استهلاك الوقود من قبل ناقلات الدرجة في عام ٢٠١٣م.

ارتفعت صافي إعانة الوقود المستحقة بقيمة ٧٣,٥ مليون ريال سعودي في ٣١ ديسمبر ٢٠١٤م مقارنةً بعام ٢٠١٣م، ويرجع ذلك بصورة رئيسية لزيادة استهلاك الوقود خلال السنة نتيجة لزيادة عدد أيام تشغيل ناقلات الشركة.

الرحلات غير المكتملة

يتم تسجيل الإيرادات والمصروفات التشغيلية المرتبطة بالرحلات الجارية في تواريخ نهاية الفترة الزمنية المحددة في قائمة المركز المالي. وتعتبر حالة الرحلة غير مكتملة إذا لم تبحر الناقل من آخر ميناء تفرغ لكل رحلة.

نقل البضائع العامة: تتبع الشركة سياسة الرحلة المكتملة في تحديد إيرادات ومصروفات الفترة للرحلات التي تخص ناقلات نقل البضائع العامة (الروكون). وتُعتبر الرحلة "رحلة مكتملة" عندما تبحر الناقل من آخر ميناء تفرغ في كل رحلة. ويتم إظهار الرحلات غير المكتملة بقيمتها الصافية (الفرق ما بين الإيرادات والمصاريف) في قائمة المركز المالي الموحدة "رحلات غير مكتملة". أما إيرادات التاجير والأنشطة الأخرى المرتبطة بها، فيتم تسجيلها عند تقديم الخدمات وذلك بالتوافق مع فترات العقود والمدة الزمنية للرحلات والخدمات المتفق عليها. ويتم تسجيل الإيرادات الأخرى عند تحققها.

نقل النفط الخام: تتبع الشركة سياسة الرحلة المكتملة في تحديد إيرادات ومصروفات الفترة للرحلات التي تخص ناقلات نقل النفط الخام. وتعتبر الرحلة "رحلة مكتملة" من تاريخ تفرغ الناقل لحمولة الرحلة السابقة حتى تاريخ تفرغ حمولة الرحلة الحالية في ميناء التفرغ الأخير.

يرجع التباين في رصيد نهاية السنة للإيرادات ومصاريف التشغيل المتعلقة بالرحلات غير المكتملة إلى عدد من العوامل بما فيها عدد هذه الرحلات ومسارها. وفي ٣١ ديسمبر ٢٠١٤م، بلغت التزامات الشركة مبلغ وقدره ٩,٨ مليون ريال سعودي، يمثل صافي مصروفات التشغيل المتعلقة بالرحلات غير مكتملة.

الأصول غير المتداولة

يوضح الجدول التالي الأصول غير المتداولة للشركة في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م، ٢٠١٣م و ٢٠١٤م.

الجدول ٩-٢٣: الأصول غير المتداولة

زيادة/(نقصان)		كما في ٣١ ديسمبر			
٢٠١٤م مقارنة مع ٢٠١٣م	٢٠١٣م مقارنة مع ٢٠١٢م	٢٠١٤م	٢٠١٣م	٢٠١٢م	
					مليون ريال سعودي
(٥,٦ في المائة)	(٣,٩ في المائة)	٣٥٨,٣	٣٧٩,٤	٣٩٤,٧	مدينو عقود إيجار سفن، صافي
(٧٣,٩ في المائة)	-	١٠,٦	٤٠,٦	٤٠,٦	استثمارات محتفظ بها حتى تاريخ الاستحقاق
(٦,٣ في المائة)	(٧٥,١ في المائة)	١٣,٥	١٤,٤	٥٧,٨	استثمارات المتاحة للبيع
٧,٦ في المائة	٢٩,١ في المائة	٩٠٥,٨	٨٤٢,٠	٦٥٢,٠	استثمارات في شركات زميلة
١٦,٧ في المائة	٦,١ في المائة	١٢٢,٢	١٠٤,٧	٩٨,٧	تكاليف التسفين المؤجلة، صافي
-	-	٩٠٣,٥	-	-	أصول غير ملموسة، صافي
٥٢,٥ في المائة	١٣,٤ في المائة	١٢,٩٨٠,٠	٨,٥١٢,٢	٧,٥٠٣,٧	الأصول الثابتة، صافي
(٩٨,٢ في المائة)	(٤٢,٣ في المائة)	١٢,٠	٦٧٦,٥	١,١٧٢,٠	ناقلات تحت الإنشاء وأخرى
٤٤,٨ في المائة	٦,٦ في المائة	١٥,٣٠٥,٩	١٠,٥٦٩,٧	٩,٩١٩,٥	مجموع الأصول غير المتداولة

المصدر: الشركة

تتألف الأصول غير المتداولة للشركة بشكل رئيسي من أصول ثابتة، وشكلت ٨٤,٨ في المائة من مجموع الأصول غير المتداولة، و٧٥,٨ في المائة من مجموع أصول الشركة كما في تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٤م.

وارتفعت قيمة الأصول غير المتداولة للشركة بمقدار ٦٥٠,٢ مليون ريال سعودي كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣ م مقارنة بعام ٢٠١٢ م، ويرجع ذلك بشكل رئيسي إلى ارتفاع بمقدار ١,٠٠٨,٥ مليون ريال سعودي في صافي الأصول الثابتة (يمثل إضافة إلى ناقلات نقل البضائع العامة والسائبة والكيماويات) وإلى ارتفاع بمقدار ١٩٠,٠ مليون ريال سعودي في الشركات الزميلة وغيرها.

وقد ارتفع مجموع الأصول غير المتداولة للشركة بمقدار ٤,٧٣٦,٢ مليون ريال سعودي كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٤ م مقارنة بعام ٢٠١٣ م، ويرجع ذلك بشكل رئيسي إلى ارتفاع بمقدار ٤,٤٦٧,٨ مليون ريال سعودي في صافي الأصول الثابتة، والتي تمثل بشكل رئيسي الناقلات التي تم الحصول عليها من فيلا خلال ٢٠١٤ م.

مدينو عقود إيجار سفن

يمثل صافي حساب مدين من تأجير الناقلات المدفوعات المستحقة بعد سنة، بموجب اتفاقية تأجير ثلاث ناقلات على هيئة حديد عاري لأودفجل لفترة ١٠ سنوات. وانخفض صافي حساب مدين من تأجير على هيئة حديد عاري غير المتداول من ٣٩٤,٧ مليون ريال سعودي في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢ م إلى ٣٥٨,٣ مليون ريال سعودي في ٣١ ديسمبر ٢٠١٤ م وفقاً لشروط الاتفاقية.

استثمارات محتفظ بها لتاريخ الاستحقاق

يتألف حساب الاستثمارات المحتفظ بها لتاريخ الاستحقاق بشكل رئيسي من استثمارات الشركة واستثمارات الشركة الوطنية لنقل الكيماويات في سندات الصكوك بمبلغ قدره ٤٠,٦ مليون ريال سعودي. وتاريخ استحقاق سندات الصكوك للمجموعة هو ٣٠ ديسمبر ٢٠١٩ م. و في ٣١ ديسمبر ٢٠١٤ م، انخفضت الاستثمارات المحتفظ بها لتاريخ الاستحقاق بمقدار ٣٠,٠ مليون ريال سعودي مقارنة بـ ٣١ ديسمبر ٢٠١٣ م، نتيجة لخيار الشراء الذي قامت به جهة الإصدار للصكوك خلال العام ٢٠١٤ م.

إضافة إلى ذلك، تضم الاستثمارات المحتفظ بها لتاريخ الاستحقاق مبلغ قدره ١٤٥,٠٠٠ دولار أمريكي وضعته شركة إن إس سي إس إيه (أمريكا) كضمان مقابل سندات الجمارك في الولايات المتحدة. وتم الحصول على السندات كجزء من خدمات الوكالة المقدمة للشركة.

الاستثمارات المتاحة للبيع

تمثل الاستثمارات المتاحة للبيع استثمارات الشركة في الصناديق الاستثمارية المختلفة التي تدار من قبل أشخاص مرخص لهم من قبل هيئة السوق المالية وحصلتها البالغة ٤,٦٩ في المائة في الشركة العربية المتحدة للزجاج المسطح كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٤ م.

وساهمت الشركة في تأسيس الشركة العربية المتحدة للزجاج المسطح، والتي تم تأسيسها بموجب القرار الوزاري رقم (١٢٩٩) بتاريخ ١١/٥/١٤٢٧هـ (الموافق ٨ يونيو ٢٠٠٦ م). وتعمل الشركة العربية المتحدة للزجاج المسطح في أنشطة صناعة الزجاج المسطح وقد بدأت عملياتها في أبريل ٢٠٠٩ م.

تم استثمار ٢٠ مليون ريال سعودي في عام ٢٠٠٦ م لتملك ٢ مليون سهم مدفوعة بالكامل في الشركة العربية للزجاج المسطح، تمثل ١٠ في المائة من رأس المال. إضافة إلى أن البحري دفعت مبلغ ١,٢٠٠,٠٠٠ ريال سعودي حتى ٣٠/٩/٢٠١٢ م وهي حصتها من تكاليف التأسيس والتطوير للشركة العربية للزجاج المسطح. كما ساهمت البحري في عام ٢٠١٢ م في زيادة رأس المال من خلال الاكتتاب بأسهم حقوق أولوية بمبلغ ١٠ مليون ريال سعودي، تمثل تملك مليون سهم إضافي. ونتيجة لذلك، فإن مجموع استثمار البحري في الشركة العربية المتحدة للزجاج المسطح ارتفع ليصل إلى ٣٠ مليون ريال سعودي. ونظراً لأن بعض المساهمين لم يمارسوا حقهم في الاكتتاب في زيادة رأس المال واكتفاء الشركة بما تم الاكتتاب به فإن حصة البحري أصبحت ١٠,٩ في المائة من رأس المال.

قامت الشركة العربية المتحدة للزجاج المسطح بتخفيض رأس مالها بتاريخ ١٥/٧/١٤٣٤هـ (الموافق ٢٥/٥/٢٠١٣ م) من ٢٧٥,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي إلى ١١٣,٠٤٨,٤١٠ ريال سعودي عن طريق شطب خسائر بقيمة ١٦١,٩٥١,٥٩٠ ريال سعودي. ونتيجة لتخفيض رأس المال، انخفضت أسهم الشركة من ٣,٠٠٠,٠٠٠ سهماً إلى ١,٢٣٣,٢٥٥ سهماً. ثم قامت بزيادة رأس مالها من ١١٣,٠٤٨,٤١٠ ريال سعودي إلى ٢٦٣,٠٤٨,٤١٠ ريال سعودي عن طريق إصدار أسهم جديدة في عام ٢٠١٣ م. كما أنه وبالنظر إلى عدم مشاركة البحري في زيادة رأس المال، فقد انخفضت حصتها من ١٠,٩ في المائة إلى ٤,٦٩ في المائة كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٤ م.

انخفضت الاستثمارات المتاحة للبيع بمبلغ ٠,٩ مليون ريال سعودي في السنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٤م مقارنة بالسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م، ويرجع ذلك إلى تصفية استثمارات الشركة في الصناديق الاستثمارية.

الاستثمارات في الشركات الزميلة وأخرى

يظهر الجدول التالي تفاصيل الاستثمارات في الشركات الزميلة والمشاريع المشتركة في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م، و٢٠١٣م و٢٠١٤م.

الجدول ٩-٢٤: الاستثمار في الشركات الزميلة

	كما في ٣١ ديسمبر			زيادة/(نقصان)	
	٢٠١٢ م	٢٠١٣ م	٢٠١٤ م	٢٠١٣م مقارنة مع ٢٠١٢م	٢٠١٤م مقارنة مع ٢٠١٣م
الرصيد كما في بداية السنة	٥٤٠,٢	٦٥٢,٠	٨٤٢,٠	٢٠,٧ في المائة	٢٩,١ في المائة
حصة الشركة في نتائج شركات زميلة	١٤٧,٧	٢٩١,٢	١٣٢,٠	٩٧,٢ في المائة	(٥٤,٧ في المائة)
توزيعات أرباح مستلمة خلال السنة	(٣٥,٩)	(٩٦,٦)	(٦٨,٢)	١٦٩,١ في المائة	(٢٩,٤ في المائة)
مرحلة إلى شركات تابعة	-	(٤,٦)	-	-	(١٠٠,٠ في المائة)
الرصيد كما في نهاية السنة	٦٥٢,٠	٨٤٢,٠	٩٠٥,٨	٢٩,١ في المائة	٧,٦ في المائة

المصدر: الشركة

ارتفع إجمالي الاستثمارات في الشركات الزميلة بمعدل نمو سنوي مركب نسبته ١٧,٩ في المائة خلال السنوات المالية المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م إلى ٣١ ديسمبر ٢٠١٤م. ويعود سبب هذا الارتفاع إلى ازدياد نصيب الشركة من الدخل الصافي للشركات الزميلة بعد خصم الأرباح المستلمة خلال الفترة. وفي الأول من شهريونيو ٢٠١٣م، استحوذت الشركة الوطنية لنقل الكيماويات على كامل حصة أودجفيل في ناشينول كيميكالز كاريزر جي إل تي، وتم حل ترتيبات التجمع التجاري الذي تشارك فيه ناقلتهما، وانضمت ناشيونال كيميكالز كاريزر جي إل تي كشركة تابعة كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م، وكفرع كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٤م للشركة الوطنية لنقل الكيماويات.

تكاليف التسفين المؤجلة

حسب أصول صناعة النقل البحري، تخضع ناقلات الشركة لعمليات التسفين المجدولة بشكل منتظم. ويتم إطفاء وتأجيل تكلفة التسفين لمدة تتراوح بين السنتين والخمس سنوات. ويظهر الجدول التالي حركة تكاليف التسفين المؤجلة بين ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م و٣١ ديسمبر ٢٠١٤م.

الجدول ٩-٢٥: صافي تكاليف التسفين المؤجلة

	كما في ٣١ ديسمبر			زيادة/(نقصان)	
	٢٠١٢ م	٢٠١٣ م	٢٠١٤ م	٢٠١٣م مقارنة مع ٢٠١٢م	٢٠١٤م مقارنة مع ٢٠١٣م
الرصيد كما في بداية السنة	٦٧,٢	٩٨,٧	١٠٤,٧	٤٦,٩ في المائة	٦,١ في المائة
تكاليف تسفين إضافية	٦٩,٥	٥٢,٠	٦٤,٥	(٢٥,٢ في المائة)	٢٤,٠ في المائة
مصروف إطفاء	(٣٨,١)	(٤٦,٠)	(٤٧,٠)	٢٠,٧ في المائة	٢,٢ في المائة
الرصيد كما في نهاية السنة	٩٨,٧	١٠٤,٧	١٢٢,٢	٦,١ في المائة	١٦,٧ في المائة

المصدر: الشركة

وكما في تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٤م، ارتفع صافي الأصول الثابتة بمقدار ٤,٤٦٧,٨ مليون ريال سعودي، مقارنة بعام ٢٠١٣م، ويرجع ذلك بشكل رئيسي إلى إضافة الناقلات التي تم الحصول عليها من فيلا، وهم اثنين روكون وأربع ناقلات درجة. كما في تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٤م لا يوجد لدى الشركة أو الشركات التابعة لها أي أصول ثابتة محصلة من التأجير الرأسمالي، إضافة إلى أن الشركة لا يوجد لديها أي خطط للأصول الثابتة الجوهرية، وينطبق الأمر على شركاتها التابعة. ووفقاً لسياسة الاستهلاك الخاصة للشركة، يتم استهلاك الأصول الثابتة على أساس القسط الثابت للاستهلاك، حسب المعدلات السنوية التالية:

الجدول ٩-٢٧: معدلات الاستهلاك

المعدل	البنود
٣٣,٣ في المائة	مباني وتحسينات
١٥-٤ في المائة	الأسطول والمعدات
٨,٣٣ - ٢٠ في المائة	حاويات وجرارات
١٠ في المائة	أثاث وتجهيزات
٢٥- ٢,٥ في المائة	أدوات ومعدات مكتبية
٢٥- ٢ في المائة	سيارات
٢٥- ١٥ في المائة	أجهزة حاسب آلي
٢٥- ١٠ في المائة	ساحة الحاويات
١٥-٧ في المائة	أخرى

المصدر: الشركة

حالياً لا يوجد أية ترتيبات لتعديلات في سياسة الاستهلاك المتعلقة بالأصول الثابتة للشركة أو لشركاتها التابعة.

ناقلات تحت الإنشاء

يظهر الجدول التالي حركة رصيد الناقلات تحت الإنشاء في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م و٢٠١٣م و٢٠١٤م.

الجدول ٩-٢٨: ناقلات تحت الإنشاء

زيادة/نقصان		كما في ٣١ ديسمبر			
٢٠١٤م مقارنة مع ٢٠١٣م	٢٠١٣م مقارنة مع ٢٠١٢م	٢٠١٤م	٢٠١٣م	٢٠١٢م	
					مليون ريال سعودي
(٤٢,٣ في المائة)	(٥,٣ في المائة)	٦٧٦,٥	١,١٧٢,٠	١,٢٣٧,١	الرصيد كما في بداية السنة
(٦٥,٤ في المائة)	٨٢,٥ في المائة	٤٠١,٥	١,١٦٠,٤	٦٣٥,٩	إضافات
(١٠٠,٠ في المائة)	٢٥٦,٩ في المائة	-	(١٨٤,٩)	(٥١,٨)	إستبعادات
(٢٧,٥ في المائة)	١٢٦,٦ في المائة	(١,٠٦٦,٠)	(١,٤٧١,٠)	(٦٤٩,٣)	المحول للأصول الثابتة
(٩٨,٢ في المائة)	(٤٢,٣ في المائة)	١٢,٠	٦٧٦,٥	١,١٧٢,٠	الرصيد كما في نهاية السنة

المصدر: الشركة

يعكس رصيد الناقلات تحت الإنشاء التكاليف المترتبة على الشركة وشركاتها التابعة، أي الشركة الوطنية لنقل الكيماويات وشركة البحري للبضائع السائبة لقاء العقود المبرمة من أجل إنشاء ناقلات لنقل البضائع العامة (روكون) وناقلات كيماويات جديدة وناقلات البضائع السائبة.

تعكس إضافة الناقلات تحت الإنشاء المبالغ التي تدفعها الشركة وشركاتها التابعة إلى أحواض بناء الناقلات وذلك وفقاً لشروط كل عقد. ويعكس التحويل إلى الأصول الثابتة استكمال تشغيل تلك الناقلات.

وخلال عام ٢٠١٢م، تمت إضافة أربع ناقلات كيماويات جديدة إلى أسطول الشركة الوطنية لنقل الكيماويات حيث تم تحويل ٦٤٩,٣ مليون ريال سعودي إلى الأصول الثابتة. وكان تحويل مبلغ ١,٤٧١,٠ مليون ريال سعودي في عام ٢٠١٣م إلى الأصول الثابتة حساب قيمة أربع ناقلات درجة لنقل البضائع (روكون) وناقلة واحدة لنقل البضائع السائبة وناقلة كيماويات واحدة تم إكمالها وانضمت إلى أسطول الشركة في عام ٢٠١٣م. ويعكس تحويل مبلغ ١,٠٦٦,٠ مليون ريال سعودي إلى رصيد الأصول الثابتة في عام ٢٠١٤م استكمال تشغيل ناقلتين روكون وأربعة ناقلات درجة خلال العام.

وهناك رصيد بقيمة ١٢,٠ مليون ريال سعودي في ٣١ ديسمبر ٢٠١٤م يمثل بشكل أساسي المشاريع القائمة لتنفيذ بعض نظم تقنية المعلومات في الشركة.

الخصوم المتداولة

يظهر الجدول التالي الخصوم المتداولة للشركة في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م، و٢٠١٣م و٢٠١٤م.

الجدول ٩-٢٩: الخصوم المتداولة

	كما في ٣١ ديسمبر			زيادة/(نقصان)
	٢٠١٢م	٢٠١٣م	٢٠١٤م	
				مقارنة مع ٢٠١٣م
				مقارنة مع ٢٠١٢م
				مليون ريال سعودي
دائنون ومبالغ مستحقة الدفع	٢٣٠,٣	٣٠٩,٠	٤٩٦,٦	٦٠,٧ في المائة
الأقساط الجارية من تمويل المرابحة والقروض طويلة الأجل	٤٦٦,١	٥٦٤,٣	٥٥٨,٣	٢١,١ في المائة (١,١ في المائة)
تمويل مرابحة قصير الأجل	١٦٠,٠	٣٣٧,٠	٣,٤٥٩,٣	١١٠,٦ في المائة
توزيعات أرباح مستحقة الدفع	٣٠,٩	٣٢,١	٣٣,٩	٣,٩ في المائة
مخصص الزكاة وضريبة الإستقطاع	١١٨,٨	١٣٨,٩	١٤٢,٩	١٦,٩ في المائة
رحلات غير مكتملة	-	-	٩,٨	-
مجموع الخصوم المتداولة	١,٠٠٦,١	١,٣٨١,٢	٤,٧٠٠,٨	٣٧,٣ في المائة
				٢٤٠,٣ في المائة

المصدر: الشركة

تمثل الخصوم المتداولة للشركة الدائنون التجاريون والقروض. وارتفعت الخصوم المتداولة بمقدار ٣,٦٩٤,٧ مليون ريال سعودي بين ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م و٣١ ديسمبر ٢٠١٤م. ونجم هذا الارتفاع عن تسديد القروض المستحقة خلال سنة واحدة وتمويل المرابحة القصير الأجل الذي تم الاستفادة منه في عامي ٢٠١٢م و٢٠١٣م. وكما في تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٤م ارتفعت الخصوم المتداولة بمقدار ٣,٣١٩,٦ مليون ريال سعودي مقارنة بعام ٢٠١٣م، ونجم هذا الارتفاع عن زيادة القروض قصيرة الأجل بمقدار ٣,١٢٢,٣ مليون ريال سعودي وزيادة الدائنون والأرصدة الدائنة الأخرى بمقدار ١٨٧,٦ مليون ريال سعودي.

الدائنون ومبالغ مستحقة الدفع

يظهر الجدول التالي الدائنون والأرصدة الدائنة الأخرى في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م و٢٠١٣م و٢٠١٤م.

الجدول ٩-٣٠: دائنون وأرصدة دائنة أخرى

زيادة/(نقصان)		كما في ٣١ ديسمبر		
٢٠١٤م مقارنة مع ٢٠١٣م	٢٠١٣م مقارنة مع ٢٠١٢م	٢٠١٤م	٢٠١٣م	٢٠١٢م
مليون ريال سعودي				
١١٧,٣ في المائة	١٨,٤ في المائة	٤٥٣,٧	٢٠٨,٨	١٧٦,٣
دائنون تجاريون				
(٧٧,٨ في المائة)	١٦٦,٨ في المائة	١٧,١	٧٧,١	٢٨,٩
مصاريف مستحقة				
(١,٤ في المائة)	(٠,٥ في المائة)	٢١,٧	٢٢,٠	٢٢,١
قيمة أسهم مبيعة تخص مساهمين سابقين				
٣١٠,٠ في المائة	(٦٦,٧ في المائة)	٤,١	١,٠	٣,٠
أرصدة دائنة أخرى				
٦٠,٧ في المائة	٣٤,٢ في المائة	٤٩٦,٦	٣٠٩,٠	٢٣٠,٣
مجموع الدائنون والأرصدة الدائنة المتداولة الأخرى				

المصدر: الشركة

يشمل الدائنون التجاريون والمصروفات المستحقة الحالية على دفعات مستحقة لموردي الشركة و على مصروفات الناقلات مثل: تكاليف الوقود، رسوم التأمين، ونفقات عمولة الوكلاء، ورسوم الموانئ.

وقد ارتفع الدائنون التجاريون بمقدار ٣٢,٥ مليون ريال سعودي كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م مقارنة بالسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م، وذلك نتيجة للتغيرات التي طرأت على حساب سعر الوقود الذي عكس وجود دفعة مستحقة مقابل شراء وقود. وقد ارتفع حساب دائنون تجاريون بمقدار ٢٤٤,٩ مليون ريال سعودي كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٤م بالمقارنة بالسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م، وذلك نتيجة زيادة عدد الناقلات لدى المجموعة خلال عام ٢٠١٤م، حيث أضافت المجموعة إلى أسطولها ٢٠ ناقلة نفط، وناقلتين لنقل البضائع العامة وأربع ناقلات لنقل البضائع السائبة، مما زاد العمليات التشغيلية. وكذلك استلام فواتير الخدمات والمشتريات المتعلقة بالعمليات قبل نهاية ٢٠١٤، والتي تم تصنيفها في حساب دائنون تجاريون.

ارتفع حساب مصاريف مستحقة بمبلغ ٤٨,٢ مليون ريال سعودي في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م مقارنة بالسنة المالية المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م، وذلك بسبب حدوث تغيير في عرض النفقات المتعلقة بشركة الشرق الأوسط ونقلها من بيان الصافي إلى بيان الإجمالي.

كما انخفض حساب مصاريف مستحقة نتيجة استلام فواتير الخدمات والمشتريات من مقدمي الخدمات والموردين قبل نهاية السنة كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٤م مقارنة بالسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م، حيث تم استلام فواتير الخدمات والمشتريات بعد نهاية تلك السنة.

زادت أرصدة دائنة أخرى بمقدار ٣,١ مليون ريال سعودي، لتصل إلى ٤,١ مليون ريال سعودي في ٣١ ديسمبر ٢٠١٤م، ويرجع ذلك بصورة أساسية بسبب ارتفاع في أرصدة الإيرادات المؤجلة المتعلقة بقطاع نقل الكيماويات (المثلة بواسطة الشركة الوطنية لنقل الكيماويات).

تمثل الأرصدة الدائنة لقيمة أسهم مبيعة تخص مساهمين سابقين نصيب هؤلاء المساهمين من أرباح بيع أسهم الشركة التي لم يطالبوا بها.

الأقساط الجارية من تمويل المربحة والقروض طويلة الأجل والتمويل قصير الأجل

تمثل الأقساط الجارية من المربحة والتمويل طويل الأجل الأقساط المستحقة مقابل التمويل طويل الأجل الذي حصلت عليه الشركة خلال فترة ١٢ شهراً اعتباراً من تاريخ القوائم المالية. حيث مثل رصيد الأقساط الجارية من تمويل المربحة والقروض طويلة الأجل المستحقة نسبة ٤٦,٣ في المائة و٤٠,٩ في المائة و١١,٩ في المائة على التوالي من إجمالي الخصوم المتداولة في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م و٢٠١٣م و٢٠١٤م.

خلال عام ٢٠١٤م، دخلت الشركة في اتفاقية مربحة قصيرة الأجل بمبلغ ٣,١٨٢,٨ مليون ريال سعودي مع مقرضين محليين لتمويل العوض النقدي فيما يتعلق بشراء الناقلات من فيلا. ونتيجة لذلك، زاد التمويل القصير الأجل المستحق الدفع في ٣١ ديسمبر ٢٠١٤م بمقدار ٣,١٢٢,٣ مليون ريال سعودي، بالمقارنة مع ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م.

مخصص الزكاة وضريبة الإستقطاع

تمثل مخصص الزكاة والضرائب نسبة ١١,٨ في المائة، و١٠,١ في المائة و٣,٠ في المائة من إجمالي الخصوم المتداولة في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م و٢٠١٣م و٢٠١٤م على التوالي. وسجل مخصص الزكاة والضرائب ارتفاعاً بمقدار ٢٠,١ مليون ريال سعودي و٤,٠ مليون ريال سعودي كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م و٣١ ديسمبر ٢٠١٤م على التوالي، مقارنة بالسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م و٣١ ديسمبر ٢٠١٣م.

الخصوم غير المتداولة

يوضح الجدول التالي الخصوم غير المتداولة للشركة في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م، ٢٠١٣م و٢٠١٤م.

الجدول ٩-٣١: الخصوم غير المتداولة

	زيادة/(نقصان)		كما في ٣١ ديسمبر		
	٢٠١٣م مقارنة مع ٢٠١٢م	٢٠١٣م مقارنة مع ٢٠١٤م	٢٠١٢م	٢٠١٣م	٢٠١٤م
مليون ريال سعودي					
تمويل المربحة وقروض طويلة الأجل	(٥,١ في المائة)	٢,٩ في المائة	٤,١٥٢,٩	٤,٣٧٦,٦	٤,٢٥٣,٧
مخصص مكافأة نهاية الخدمة للموظفين	١٢,٨ في المائة	١٦,٤ في المائة	٥٢,٨	٤٦,٨	٤٠,٢
خصوم أخرى	-	(١٦,٦ في المائة)	٣٠,٧	٣٠,٧	٣٦,٨
مجموع الخصوم غير المتداولة	(٤,٩ في المائة)	٢,٨ في المائة	٤,٢٣٦,٤	٤,٤٥٤,١	٤,٣٣٠,٧

المصدر: الشركة

تمويل المربحة والقروض طويلة الأجل

لقد وقعت الشركة وشركائها التابعة العديد من اتفاقيات تمويل المربحة والقروض طويلة الأجل، خصوصاً لتمويل بناء دفعة جديدة من ناقلات النفط العملاقة وناقلات الكيماويات وناقلات البضائع السائبة الجافة، بالإضافة إلى شراء مكتب جديد في دبي. إن بعض ناقلات النفط العملاقة المملوكة للشركة، وناقلات الكيماويات المملوكة للشركة الوطنية لنقل الكيماويات، وناقلات شركة البحري للبضائع السائبة، مرهونة لصالح البنوك الممولة.

يفصّل الجدول التالي تمويل المربحة والقروض طويلة الأجل التي حصلت عليها الشركة:

الجدول ٩-٣٢: تمويل المربحة والقروض طويلة الأجل

زيادة/(نقصان)		كما في ٣١ ديسمبر			
٢٠١٤ م	٢٠١٣ م مقارنة مع ٢٠١٢ م	٢٠١٤ م	٢٠١٣ م	٢٠١٢ م	
					مليون ريال سعودي
					تمويل المربحة
					قروض تجارية
					تمويل صندوق الاستثمارات العامة (مربحة)
					قروض تجارية من صندوق الاستثمارات العامة
					إجمالي عقود تمويل المربحة والقروض طويلة الأجل
					الأقساط الحالية من المربحة والقروض طويلة الأجل
					الجزء غير المتداول من عقود تمويل المربحة والقروض طويلة الأجل

المصدر: الشركة

يمثل الجزء غير المتداول من تمويل المربحة والقروض طويلة الأجل نسبة ٧٩,٧ في المائة، و ٧٥,٠ في المائة و ٤٦,٥ في المائة من إجمالي الخصوم للشركة في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢ م و ٢٠١٣ م و ٢٠١٤ م على التوالي. وارتفع رصيد الجزء غير المتداول من المربحات والقروض طويلة الأجل بمقدار ١٢٢,٩ مليون ريال سعودي في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣ م مقارنةً ب ٣١ ديسمبر ٢٠١٢ م نتيجة لاستخدام تسهيلات تمويل المربحة التي تم الحصول عليها من أجل بناء ناقلات لنقل البضائع العامة. وأعقب ذلك انخفاض في أرصدة الأقساط غير متداولة للمربحات والتمويل طويل الأجل المستحق الدفع بقيمة ٢٢٣,٧ مليون ريال سعودي، نتيجة لمبالغ السداد المجدولة للمربحة والتمويلات التجارية.

مخصص مكافأة نهاية الخدمة للموظفين

قدّرت الشركة مخصص مكافأة نهاية الخدمة للموظفين وفقاً لأحكام نظام العمل في المملكة العربية السعودية، ومثل حساب مخصص مكافأة نهاية الخدمة نسبة ٠,٨ في المائة من إجمالي الخصوم في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢ م و ٣١ ديسمبر ٢٠١٣ م ونسبة ٠,٦ في المائة في ٣١ ديسمبر ٢٠١٤ م على التوالي. وارتفع هذا المخصص بمقدار ٦,٦ مليون ريال سعودي أو نسبة ١٦,٤ في المائة و ٦,٠ مليون ريال سعودي أو نسبة ١٢,٨ في المائة كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣ م و ٣١ ديسمبر ٢٠١٤ م على التوالي مقارنةً ب ٣١ ديسمبر ٢٠١٢ م و ٣١ ديسمبر ٢٠١٣ م نتيجة لزيادة رواتب الموظفين مقروناً بزيادة فترة العمل لدى الشركة وشركاتها التابعة.

خصوم أخرى

تلقت الشركة الوطنية لنقل الكيماويات التابعة للشركة تعويضاً من حوض بناء ناقلات بقيمة ٣٦,٨ مليون ريال سعودي أثناء العام ٢٠١٢ م. وستتم مقاصة التعويض من تكلفة التسفين المستقبلية المتعلقة بستة ناقلات. خلال عام ٢٠١٣ م، تم إجراء إصلاحات على إحدى الناقلات مما أدى إلى انخفاض الخصوم الأخرى بمقدار ٦,١ مليون ريال سعودي كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣ م مقارنة بتاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٢ م. وليس لدى الشركة أي مخططات حالياً بتسفين أي من الناقلات الخمس الباقية في الاثنى عشر

شهرًا التالية لتاريخ ٣١ ديسمبر عام ٢٠١٤ م وبالتالي تم اعتبار مبلغ التعويض من ضمن الخصومات غير المتداولة كما في تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٤ م.

حقوق المساهمين

يلخّص الجدول التالي تفاصيل حقوق المساهمين المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢ م و ٢٠١٣ م و ٢٠١٤ م.

الجدول ٩-٣٣: حقوق المساهمين

	كما في ٣١ ديسمبر			زيادة/(نقصان)	
	٢٠١٢ م	٢٠١٣ م	٢٠١٤ م	٢٠١٣ م مقارنة مع ٢٠١٢ م	٢٠١٤ م مقارنة مع ٢٠١٣ م
مليون ريال سعودي					
رأس المال	٣,١٥٠,٠٠	٣,١٥٠,٠٠	٣,٩٣٧,٥٠	-	٢٥,٠٠ في المائة
احتياطي نظامي	٩٢٢,٨	٩٩٨,١	٢,٠١٦,١	٨,٢ في المائة	١٠٢,٠ في المائة
أرباح مبقاة	١,٣٣٥,٧	١,٦٩٧,٨	١,٨٦١,٤	٢٧,١ في المائة	٩,٦ في المائة
(خسائر) أرباح غير محققة من استثمارات متاحة للبيع	٢,٣	(٠,١)	-	(١٠٤,٣ في المائة)	(١٠٠,٠ في المائة)
مجموع حقوق المساهمين	٥,٤١٠,٩	٥,٨٤٥,٧	٧,٨١٥,١	٨,٠ في المائة	٣٣,٧ في المائة
حقوق الملكية غير المسيطرة	٣١٤,٨	٣٤١,٧	٣٧٠,٢	٨,٥ في المائة	٨,٣ في المائة
المجموع	٥,٧٢٥,٧	٦,١٨٧,٤	٨,١٨٥,٣	٨,١ في المائة	٣٢,٣ في المائة

المصدر: الشركة

يبلغ رأس مال الشركة الحالي ٣,٩٣٧,٥ مليون ريال سعودي، مقسّم إلى ٣٩٣,٧٥ مليون سهم عادي بقيمة اسمية ١٠ ريال سعودي لكل سهم اعتبارًا من ٣١ ديسمبر ٢٠١٤ م.

خلال عام ٢٠١٤ م، تم زيادة رأس مال الشركة من ٣,١٥٠,٠٠ مليون ريال سعودي إلى ٣,٩٣٧,٥ مليون ريال سعودي من خلال إصدار ٧٨,٧٥ مليون سهم بسعر ٢٢,٢٥ ريال سعودي للسهم الواحد، بزيادة في رأس المال تمثل ٢٠ في المائة من رأس مال الشركة المصدر كجزء من أسهم العوض نظير الاستحواذ على الناقلات من فيلا.

وليس هناك أي تعديلات جوهرية في رأس مال الشركات التابعة للشركة خلال السنوات الثلاث السابقة مباشرة لتاريخ تقديم طلب التسجيل وقبول الإدراج.

ووفقاً للمادة ١٢٥ من نظام الشركات السعودي، يجب على المجموعة تجنيب ١٠ في المائة من صافي الأرباح السنوية للشركة إلى الاحتياطي النظامي في حقوق المساهمين. ويجوز للشركة التوقف عن هذا التجنيب عندما يبلغ الاحتياطي النظامي نصف رأس المال. كما تضاف أية علاوة إصدار إلى الاحتياطي النظامي، ويعتبر هذا الاحتياطي غير قابل للتوزيع على المساهمين.

مثلت الأرباح المبقاة نسبة ٢٣,٣ في المائة و ٢٧,٤ في المائة و ٢٢,٧ في المائة من إجمالي حقوق المساهمين في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢ م و ٢٠١٣ م و ٢٠١٤ م على التوالي. وارتفعت الأرباح المبقاة من ١,٣٣٥,٧ مليون ريال سعودي في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢ م إلى ١,٨٦١,٤ مليون ريال سعودي كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٤ م نتيجة لصافي الدخل الذي سجلته الشركة لعامي ٢٠١٣ م و ٢٠١٤ م.

وتسجل الأرباح (الخسائر) غير المحققة من الاستثمارات المتاحة للبيع في حقوق المساهمين وفقاً للمعايير المحاسبية المعمول بها.

الالتزامات والالتزامات المحتملة

ليس للشركة أو شركاتها التابعة أي التزامات رأسمالية حتى السنة المالية المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٤ م.

كانت الإلتزامات المحتملة لدى الشركة متمثلة في خطابات ضمان بنكية قائمة بقيمة ٢٧٥,٦ مليون ريال سعودي كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٤م والتي صدرت في سياق العمل المعتاد.

يوضح الجدول التالي تفاصيل الإلتزامات المحتملة في تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٤م.

الجدول ٩-٣٤: الإلتزامات

الجهة	النوع	المبلغ (مليون ريال سعودي)
شركة أرامكو السعودية	سندات مفتوحة	٢٢٥,٠
مصلحة الزكاة والدخل	سندات دفع	٢٨,٥
وزارة الدفاع	سندات أداء	١٩,٢
ميناء جدة	سندات دفع	٢,٠
أخرى	سندات أداء / دفع	٠,٩
المجموع		٢٧٥,٦

المصدر: الشركة

الأدوات المالية المشتقة

لدى بعض الشركات التابعة للبحري أدوات مالية مشتقة، بما في ذلك اتفاقيات تثبيت عمولات القروض، بقيمة اسمية تعادل ١,٥٣ مليار ريال سعودي كما في تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٤م. وبلغت الخسائر غير المحققة من إعادة تقييم مثل هذه الاتفاقيات للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٤م ١٦,٤ مليون ريال سعودي، وأدرجت هذه الخسائر ضمن المصاريف التمويلية. يتم إعادة تقييم الأدوات المالية المشتقة بصورة منتظمة لتسجيل أي مكاسب أو خسائر غير محققة، متى وجدت.

٢-٨-٩ قائمة التدفقات النقدية الموحدة

يظهر الجدول التالي ملخص حول التدفقات النقدية للشركة في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م، و٢٠١٣م و٢٠١٤م.

الجدول ٩-٣٥: ملخص التدفقات النقدية الموحدة

زيادة/(نقصان)	نهاية السنة في ٣١ ديسمبر		
	٢٠١٢م	٢٠١٣م	٢٠١٤م
مليون ريال سعودي			
النقد الناتج من الأنشطة التشغيلية	٦٨٦,٦	٦٤٤,٨	٩٤٠,٩
النقد المستخدم في الأنشطة الاستثمارية	(٦٥٨,٥)	(٧٦٩,٩)	(٣,٤٧٤,٧)
النقد الناتج من (المستخدم في) الأنشطة التمويلية	(٩٢,٥)	٧٤,٢	٢,٥٧٧,٦
صافي التغير في النقد وما يماثله خلال السنة	(٦٤,٤)	(٥٠,٩)	٤٣,٧
رصيد النقد وما يماثله أول السنة	٣٨٤,٨	٣٢٠,٥	٢٦٩,٦
رصيد النقد وما يماثله آخر السنة	٣٢٠,٥	٢٦٩,٦	٣١٣,٣

المصدر: الشركة

تأثرت صافي التدفقات النقدية للشركة خلال الفترة المذكورة أعلاه إيجاباً بصافي التدفقات النقدية من الأنشطة التشغيلية، وتمويل المربحة الذي تم الحصول عليه/ تسديده والاستثمار في الاستحواذ على ناقلات جديدة.

وسجلت الشركة إجمالي صافي تدفقات نقدية بقيمة ٦٤,٤ مليون ريال سعودي، خلال ٢٠١٢م والذي يعود سببه إلى إضافات بقيمة ٥٨٤,٢ مليون ريال سعودي من أجل الناقلات قيد البناء وتسديد تمويل المربحة والقروض طويلة الأجل بقيمة ٦٨٨,٨ مليون ريال سعودي.

كما سجلت الشركة صافي تدفقات نقدية صادرة بقيمة ٥٠,٩ مليون ريال سعودي في ٢٠١٣م ترجع بشكل رئيسي لدفع مبلغ ٩٧٥,٥ مليون ريال سعودي مقابل الناقلات المختلفة التي قيد البناء. في مقابل تدفقات نقدية تشغيلية واردة بقيمة ٦٤٤,٨ مليون ريال سعودي وصافي تحصيلات من التسهيلات المالية بقيمة ٣٩٨,١ مليون ريال سعودي خلال عام ٢٠١٣م.

سجلت الشركة صافي تدفقات نقدية بقيمة ٤٣,٧ مليون ريال سعودي في عام ٢٠١٤م مقابل تدفقات نقدية تشغيلية واردة بقيمة ٩٤٠,٩ مليون ريال سعودي، والاستفادة من التسهيلات التمويلية على سبيل المقاصة للتدفقات النقدية الصادرة من الأنشطة الاستثمارية بقيمة ٣,٤٧٤,٧ مليون ريال سعودي، مما يمثل إضافة في الأصول الثابتة نتيجة للاستحواذ على الناقلات من فيلا.

التدفقات النقدية من الأنشطة التشغيلية

الجدول ٩-٣٦: التدفقات النقدية من الأنشطة التشغيلية

زيادة/(نقصان)	نهاية السنة في ٣١ ديسمبر			٢٠١٢ م	٢٠١٣ م	٢٠١٤ م
	٢٠١٣ م مقارنة مع ٢٠١٢ م	٢٠١٣ م مقارنة مع ٢٠١٤ م	٢٠١٢ م مقارنة مع ٢٠١٣ م			
	مليون ريال سعودي					
	صافي دخل السنة					
	تعديلات لتسوية صافي دخل السنة إلى صافي التدفقات النقدية من الأنشطة التشغيلية:					
	الاستهلاك					
	إطفاء تكاليف التسفين المؤجلة					
	إطفاء أصول غير ملموسة					
	مخصص الديون المشكوك في تحصيلها					
	المكاسب غير المحققة للاستثمارات للإتجار					
	المكاسب غير المحققة للاستثمارات المتاحة للبيع					
	الحصة في نتائج شركات زميلة					
	مكاسب بيع أصول ثابتة					
	حقوق الملكية غير المسيطرة					
	زكاة وضريبة استقطاع					
	مخصص مكافأة نهاية الخدمة للموظفين، صافي					
	التغيرات في الأصول والخصوم التشغيلية:					
	مدينون تجاريون، صافي					
	مدينو عقود إيجار سفن، صافي					

مصارييف مدفوعة مقدماً وأرصدة مدينة أخرى	(٦٤,٧)	٤٩,٦	(٦٩,٩)	(١٧٦,٧ في المائة)	(٢٤٠,٩ في المائة)
جاري الوكلاء	(٥,٥)	(٢٥,٣)	(٢٣,٢)	٣٦٠,٠ في المائة	(٨,٣ في المائة)
مخزون	١٣,٠	(١٠١,١)	(٩٤,٤)	(٨٧٧,٧ في المائة)	(٦,٦ في المائة)
إعانة الوقود المستحقة، صافي	(٤٤,٨)	٨,٧	(٧٣,٥)	(١١٩,٤ في المائة)	(٩٤٤,٨ في المائة)
رحلات غير مكتملة	(٩,٣)	١٦,٩	١٤,٣	(٢٨١,٧ في المائة)	(١٥,٤ في المائة)
دائنون ومبالغ مستحقة الدفع	(٦٠,٤)	٧٨,٦	١٨٧,٧	(٢٣٠,١ في المائة)	(١٣٨,٨ في المائة)
زكاة وضريبة استقطاع مدفوعة	(٢٢,١)	(٢٩,٧)	(٣٣,٤)	٣٤,٤ في المائة	١٢,٥ في المائة
استثمارات للإتجار	-	٢٦,٤	-	-	(١٠٠,٠ في المائة)
خصوم أخرى	٣٦,٨	(٦,٠)	-	(١١٦,٣ في المائة)	(١٠٠,٠ في المائة)
التدفقات النقدية الناتجة من الأنشطة التشغيلية	٦٨٦,٦	٦٤٤,٨	٩٤٠,٩	(٦,١ في المائة)	٤٥,٩ في المائة

المصدر: الشركة

تشمل التدفقات النقدية من الأنشطة التشغيلية تدفق المكاسب المحققة من قبل الشركة. وكانت التغيرات في وضع صافي النقد خلال الفترة المذكورة أعلاه بسبب تقلبات صافي الدخل والأصول والخصوم التشغيلية الخاصة بالشركة، كما تم توضيحه مسبقاً. انخفضت التدفقات النقدية من الأنشطة التشغيلية بمقدار ٤١,٨ مليون ريال سعودي عام ٢٠١٣ م مقارنة بعام ٢٠١٢ م وذلك نتيجة لارتفاع بقيمة ٣٢٩,٢ مليون ريال سعودي في المدينين التجاريين. وترجع هذه الزيادة إلى تسجيل الحد الأدنى لسعر الشحن بموجب عقد الشحن المؤقت مع فيلا مما أدى إلى ارتفاع في الذمم المدينة بقيمة ١٤٩,٦ مليون ريال سعودي.

في عام ٢٠١٤ م، ارتفع التدفق النقدي من الأنشطة التشغيلية بمقدار ٢٩٦,١ مليون ريال مقارنة بعام ٢٠١٣ م. ونتجت الزيادة النقدية في أنشطة التشغيل إلى حد كبير من انخفاض الزيادة لدى الدائنين التجاريين والزيادة في المستحقات التجارية للشركة كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٤ م، مقارنة مع ٣١ ديسمبر ٢٠١٣ م. وبالتالي، انخفضت الاستثمارات الإضافية في رأس المال العامل للشركة بنسبة أقل في العام ٢٠١٤ م مقارنة بالعام ٢٠١٣ م، مما انعكس إيجاباً على التدفقات النقدية التشغيلية للسنة.

التدفقات النقدية من الأنشطة الاستثمارية

الجدول ٩-٣٧: التدفقات النقدية من الأنشطة الاستثمارية

زيادة/(نقصان)	نهاية السنة في ٣١ ديسمبر		
	٢٠١٢ م	٢٠١٣ م	٢٠١٤ م
مليون ريال سعودي			
مرايحات وودائع قصيرة الأجل	(٤٣,٤)	٢,٩	(١,٩)
استثمارات محتفظ بها لتاريخ الاستحقاق	(١٠,٠)	-	٣٠,٠
استثمارات متاحة للبيع	(٧,٩)	٤٣,٦	١,٠
أصول غير ملموسة	-	-	(٥٨١,٨)
توزيعات أرباح مستلمة من شركة زميلة	٣٥,٩	٩٦,٦	٦٨,٢
إضافات الأصول الثابتة	(٢٣,٩)	(٤,٢)	(٢,٥٢٧,٦)
متحصلات من بيع أصول ثابتة	٤٤,٦	١١٨,٨	٣,٣

الناقلة تحت الإنشاء وأخرى	(٥٨٤,٢)	(٩٧٥,٥)	(٤٠١,٥)	٦٧,٠ في المائة	(٥٨,٨ في المائة)
تكاليف التسفين المؤجلة	(٦٩,٥)	(٥٢,٠)	(٦٤,٥)	(٢٥,٢ في المائة)	٢٤,٠ في المائة
صافي النقد المستخدم في الأنشطة الاستثمارية	(٦٥٨,٥)	(٧٦٩,٩)	(٣,٤٧٤,٧)	١٦,٩ في المائة	٣٥١,٣ في المائة

المصدر: الشركة

يمثل صافي النقد المستخدم في الأنشطة الاستثمارية في الأساس تكاليف بناء والاستحواذ على الناقلات خلال الأعوام ٢٠١٢م و٢٠١٣م و٢٠١٤م. وشكّل التدفّق النقدي الخارجي مبلغ ٥٨٤,٢ مليون ريال سعودي، و٩٧٥,٥ مليون ريال سعودي، و٤٠١,٥ مليون ريال سعودي لتكاليف الناقلات تحت البناء خلال السنوات المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م و٢٠١٣م و٢٠١٤م على التوالي.

تعود التدفقات النقدية الصادرة بقيمة ٢,٥٢٧,٦ مليون ريال سعودي لإضافة الأصول الثابتة في عام ٢٠١٤م، مبلغ العوض النقدي المدفوع لشراء الناقلات من فيلا.

تكون التدفقات النقدية الصادرة بقيمة ٥٨١,٨ مليون ريال سعودي لشراء الأصول غير الملموسة في العام ٢٠١٤م مثلت قيمة النقد المدفوع لشراء الأصول غير الملموسة في عملية شراء شركة فيلا.

التدفقات النقدية من أنشطة التمويل

الجدول ٩-٣٨: التدفقات النقدية من الأنشطة التمويلية

	نهاية السنة في ٣١ ديسمبر				
	٢٠١٢م	٢٠١٣م	٢٠١٤م	٢٠١٣م مقارنة مع ٢٠١٤م	زيادة/(نقصان)
مليون ريال سعودي					
متحصلات من تمويل مرابحات قصيرة الأجل	٩٦,٠	١٧٧,٠	٣,١٢٢,٣	٨٤,٤ في المائة	١,٦٦٤,٠ في المائة
متحصلات من تمويل المرابحة والقروض طويلة الأجل	٦٥٧,٦	٨٠٧,٨	٣٣٤,٦	٢٢,٨ في المائة	(٥٨,٦ في المائة)
سداد تمويل المرابحة والقروض طويلة الأجل	(٦٨٨,٨)	(٥٨٦,٨)	(٥٦٤,٣)	(١٤,٨ في المائة)	(٣,٨ في المائة)
توزيعات أرباح المدفوعة	(١٥٧,٣)	(٣١٣,٩)	(٣١٣,٢)	٩٩,٦ في المائة	(٠,٢ في المائة)
مكافآت أعضاء مجلس الإدارة	-	-	(١,٨)	-	-
حقوق الملكية غير المسيطرة	-	(١٠,٠)	-	-	(١٠,٠ في المائة)
صافي النقد الناتج من (المستخدم في) الأنشطة التمويلية	(٩٢,٥)	٧٤,٢	٢,٥٧٧,٦	(١٨٠,٢ في المائة)	٣,٣٧٣,٩ في المائة

المصدر: الشركة

كانت التدفقات النقدية المستخدمة للأنشطة التمويلية للشركة مدفوعة لغرض دفع التعاقدات الخاصة بالقروض والتي تم الحصول عليها من مؤسسات التمويل وسحوبات إضافية.

وتمّ الحصول على تمويل طويل الأجل إضافي بقيمة ٦٥٧,٦ مليون ريال سعودي و٨٠٧,٨ مليون ريال سعودي و٣٣٤,٦ مليون ريال سعودي في السنة المالية ٢٠١٢م و٢٠١٣م و٢٠١٤م على التوالي وتمّ استخدام هذه القروض لتمويل بناء ناقلات جديدة. استخدمت الشركة تسهيلات تمويلات المرابحة قصيرة الأجل لعام ٢٠١٤م لتمويل العوض النقدي المخصص لغرض استحواذ ناقلات من فيلا.

وقامت الشركة بتوزيع أرباح بشكل منتظم بمعدل قدره ٤٠,٩ في المائة، و٩٧,٩ في المائة، و١١٦,٢ في المائة من رصيد أول الفترة للنقد وما يعادله خلال السنوات المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢ م و٢٠١٣ م و٢٠١٤ م على التوالي. ويلخص الجدول التالي رصيد النقد وما يعادله للشركة في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢ م، و٢٠١٣ م و٢٠١٤ م.

الجدول ٩-٣٩: النقدية وما يماثلها

	كما في ٣١ ديسمبر			زيادة/(نقصان)	
	٢٠١٢ م	٢٠١٣ م	٢٠١٤ م	٢٠١٣ م مقارنة مع ٢٠١٢ م	٢٠١٤ م مقارنة مع ٢٠١٣ م
مليون ريال سعودي					
نقد بالصندوق ولدى البنوك	١٠٥,٧	١٠٦,٥	١٦٩,٠	٠,٨ في المائة	٥٨,٧ في المائة
مبالغ خاضعة لقيود بنكية	(١٠,٧)	(٩,٤)	-	(١٢,١ في المائة)	(١٠٠,٠ في المائة)
صافي النقد المتاح في الصندوق ولدى البنك	٩٥,٠	٩٧,١	١٦٩,٠	٢,٢ في المائة	٧٤,٠ في المائة
استثمارات في مرابحات وودائع قصيرة الأجل	٢٩٢,٧	٢٣٧,٩	٢٢١,١	(١٨,٧ في المائة)	(٧,١ في المائة)
مبالغ خاضعة لقيود بنكية	(٦٧,٢)	(٦٥,٥)	(٧٦,٨)	(٢,٥ في المائة)	(١٧,٣ في المائة)
صافي الاستثمار في المرابحات والقروض قصيرة الأجل	٢٢٥,٥	١٧٢,٥	١٤٤,٤	(٢٣,٥ في المائة)	(١٦,٣ في المائة)
مجموع النقد وما يعادله	٣٢٠,٥	٢٦٩,٦	٣١٣,٣	(١٥,٩ في المائة)	(١٦,٢ في المائة)

المصدر: الشركة

يمثل النقد وما يعادله، النقد في الصندوق، والأرصدة لدى البنوك، والاستثمارات في ودائع المرابحة القصيرة الأجل، والاستثمارات التي يمكن تحويلها إلى سيولة التي تستحق خلال ثلاثة أشهر أو أقل من تاريخ التملك، ويكون ذلك متاحاً للشركة وللشركات التابعة لها دون أي قيود. وإنها ترد كمبالغ صافية خاضعة لقيود بنكية من البنوك بهدف تسديد التمويل.

٣-٨-٩ هيكل التمويل

حافظت الشركة على علاقة وثيقة مع البنوك المحلية والدولية خلال السنوات الماضية، كما اعتمدت على سياسات التمويل والاستثمار المتوافقة مع الشريعة الإسلامية. ومكّن ذلك -بالإضافة إلى الوضع المالي القوي ووفرة السيولة النقدية- الشركة من الوفاء بالتزاماتها وتمويل مشاريعها المختلفة.

ونتيجة لاعتماد استراتيجية التمويل المتوافقة مع الشريعة الإسلامية، لم يكن على الشركة أي قروض تقليدية غير مسددة ومستحقة كما في تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٤ م.

تقوم إدارة الخزينة في مقر الشركة الرئيسي بإدارة استثمار الفوائض النقدية وتأمين التمويل اللازم سواء كان ذلك لرأس المال العامل أو لاحتياجات الشركة الاستثمارية. وأتبع الشركة تاريخياً سياسة مالية متحفظة في استثمار الفائض النقدي الخاص بها في استثمارات منخفضة المخاطر، مما يتيح سهولة الحصول على سيولة إضافية عند الحاجة.

حصلت الشركات التابعة لبحري وهما شركة البحري لنقل البضائع السائبة وشركة الكيماويات الوطنية على تسهيلات تمويلية طويلة المدى لتمويل عملية بناء الناقلات. وتم تصنيف هذه التسهيلات على أنها "غير مضمونة"، أي أن الشركة التابعة للشركة قدمت ضمانات متعلقة بهذه التسهيلات من أصولها الخاصة أو متعلقة بحقوقها التعاقدية أو تدفقاتها النقدية، وعليه فليس على

الشركة أي التزام بالرجوع عليها (كخطاب ضمان لديون شركتها التابعة، أو غيرها من أنواع الضمانات الأخرى) متعلق بهذه التسهيلات المقدمة لشركاتها التابعة.

يتم إدارة خزانة شركة البحري لنقل البضائع السائبة من خلال إدارة الخزانة الخاصة بالشركة. كما تدير شركة الكيماويات الوطنية عملياتها وتدفعاتها النقدية بشكل منفصل على الرغم من وجود إدارة الخزانة في المركز الرئيسي في الرياض.

اتفاقيات التمويل القائمة

يلخّص الجدول التالي تفاصيل التسهيلات التمويلية التي استفادت منها الشركة وشركاتها التابعة كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٤ م:

الجدول ٤-٩: اتفاقيات التمويل القائمة

الضمان (إن وجد)	عدد الأقساط	تاريخ استحقاق آخر قسط	المبلغ المتبقي الواجب سداده	مبلغ التمويل المستخدم	تاريخ بداية اتفاقية التمويل	الغرض من التمويل	النوع	حد التمويل	التسهيل
			٣١ في ديسمبر ٢٠١٤ مليون ريال سعودي	٣١ في ديسمبر ٢٠١٤ مليون ريال سعودي				مليون ريال سعودي	
									طول الأجل
رهن ناقلة نפט عملاقة	٤٠	٨ أغسطس م ٢٠١٧	١٦٣,٥	كلي	١٨ مارس ٢٠٠٧ م	تمويل إنشاء ناقلات النفط العملاقة	المرايحة	٣١٦,٥	أ
رهن ثلاثة ناقلات نפט عملاقة	٤٠	٢ مارس م ٢٠١٩	٤١٨,٦	كلي	٢٥ يونيو ٢٠٠٧ م	تمويل إنشاء ست ناقلات نפט عملاقة	المرايحة	١,٦٤١,٩	ب
رهن ناقلتا نפט عملاقة	١٤	٢ مارس م ٢٠١٩	٦٧٥	كلي	٢١ أبريل ٢٠٠٩ م	إعادة تمويل تسهيلات حالية بالإضافة الى تمويل جزء من تكاليف إنشاء ثلاثة ناقلات نפט عملاقة	المرايحة	١,٠٥٠,٠	ج
رهن أربع ناقلات درجة	٤٠	٣٠ أبريل م ٢٠٢٤	٧٥٦,٢	كلي	٢٢ يونيو ٢٠١١ م	تمويل إنشاء أربعة ناقلة لنقل البضائع العامة	المرايحة	٨٢٢,٦	د
رهن سفيني درجة	٤٠	٢ أكتوبر م ٢٠٢٣	٣٩٩,٤	كلي	٣ يوليه ٢٠١٢ م	تمويل إنشاء ناقلتين لنقل البضائع العامة	المرايحة	٤٥٠	هـ
قصير الأجل									
رهن ١٥ ناقلة نفط عملاقة، و٤ ناقلات للمنتجات البترولية المكررة وناقلة واحدة أفراماكس	غير متوفر	٢٣ يونيو م ٢٠١٥	٣١٨٢,٨	كلي	٢٣ يونيو ٢٠١٤ م	تمويل الاستحواذ على ١٥ ناقلة نפט عملاقة، و٤ ناقلات للمنتجات البترولية المكررة وناقلة واحدة أفراماكس من فيلا	المرايحة	٣,١٨٢,٨	و
ضمان الشركات	غير متوفر	٣٠ سبتمبر	١٢٥	١٢٥	٣٠ سبتمبر ٢٠١٣ م	تمويل رأس المال العامل	المرايحة	٢٠٠	ز

		٢٠١٥ م							
ح	١٨٧,٥	المرايحة	تمويل رأس المال العامل	٢٨ أغسطس ٢٠١٣ م	١٥١,٥	١٥١,٥	٢٨ أغسطس ٢٠١٥ م	غير متوفر	ضمان الشركات
ط	٢٠٠	المرايحة	تمويل رأس المال العامل	٢٠ مارس ٢٠١٣ م	.	.	٢٠ مارس ٢٠١٥ م	غير متوفر	ضمان الشركات
ي	١٢٥	المرايحة	تمويل رأس المال العامل	١ ابريل ٢٠١٤ م	.	.	١ ابريل ٢٠١٥ م	غير متوفر	ضمان الشركات
البحري لنقل البضائع السائبة									
أ	٤٢٠	المرايحة	تمويل بناء ناقلات بضائع سائبة	٢٠ نوفمبر ٢٠١٣ م	كلي	٤١٢,٧	٨ أغسطس ٢٠٢٤ م	٤٠	٥ ناقلات مرهونة
الشركة الوطنية للكيماويات									
أ	١٩٦	المرايحة	تمويل شراء ناقلة من شركة دايو	٢٦ يوليو ٢٠١١ م	كلي	١٨٢,٢	٣٠ نوفمبر ٢٠٢٣ م	١٧	ناقلة مرهونة واحدة
ب	٢٥٨	المرايحة	تمويل شراء ناقلتين من اس ال اس	٢٧ مارس ٢٠١١ م	كلي	٢٠٢,٢	٢٧ ديسمبر ٢٠٢١ م	١٣	ناقلتين مرهون
ج	٩٣٧,٥	المرايحة	تمويل شراء ٦ ناقلات من اس ال اس	٢٨ ديسمبر ٢٠٠٧ م	٦١٠	٥٢٠,٤	٢١ نوفمبر ٢٠٢٢ م	١٤	٥ ناقلات مرهونة
د	٤١٤,٤	المرايحة	تمويل شراء ٣ ناقلات من اس ال اس	٢٠ اكتوبر ٢٠٠٧ م	كلي	٣٢٧,٣	٦ أغسطس ٢٠٢١ م	١١	٣ ناقلات مرهونة
هـ	٤٣٥,٨	تقليدي	تمويل شراء ٤ ناقلات من اتش ام دي	١٨ اغسطس ٢٠٠٧ م	كلي	٢٧٢,٣	١٤ ابريل ٢٠٢٢ م	١٤	٤ ناقلات مرهونة
و	٧٨٧,٥	المرايحة	تمويل شراء ٦ ناقلات من اتش ام دي	٥ اغسطس ٢٠٠٧ م	كلي	٣٨١,٤	٢٥ أغسطس ٢٠١٧ م	٤	٦ ناقلات مرهونة

المصدر: الشركة

كما في تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٤ م، لدى الشركة تسهيلات للتمويل قصير الأجل غير مسحوبة بقيمة ٤٣٦ مليون ريال سعودي في حين أن للشركة الوطنية للكيماويات تسهيلات تمويل طويل الأجل غير مسحوبة بقيمة ٣٢٧,٥ مليون ريال سعودي. يوضح الجدول التالي تاريخ استحقاق قروض الشركة طويلة الأجل والشركات التابعة حتى ٣١ ديسمبر ٢٠١٤ م.

الجدول ٩-٤١: بيانات الاستحقاق

كما في تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٤ م

٥٥٨,٣	مليون ريال سعودي
٢٤٥٧,٣	خلال عام واحد
١٦٩٥,٦	في فترة من عام إلى خمسة أعوام
٤٧١١,٢	أكثر من خمسة أعوام
	المجموع

المصدر: الشركة

ليس على الشركة أو أي شركة تابعة لها أي قروض أو مديونيات أخرى خلاف ما تم ذكره في هذا القسم، ويشمل ذلك السحب على المكشوف أو المطلوبات مقابل القبول أو اعتمادات القبول أو مشتريات بالأقساط حتى ٣١ ديسمبر ٢٠١٤ م.

١٠. استخدام متحصلات الطرح
- ١-١٠. يهدف المصدر إلى استخدام متحصلات الطرح لسداد المبالغ التي اقترضها بموجب تسهيلات المرابحة الجسري وسيستخدم الباقي منها، إن وجد، لأغراض عامة للشركة.
- ٢-١٠. يقدر المصدر إجمالي مصاريف ونفقات إصدار الصكوك بما يصل تقريباً إلى ١٧,٢٢٢,١٧٨,٨٦ ريال سعودي، بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر، رسوم وتكاليف التسجيل والأتعاب القانونية والمحاسبية وأتعاب الوكالة وإجمالي عمولة الإدارة والبيع والتكاليف والمصروفات الأخرى لمديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض.

١١. إفادات الخبراء
- ١-١١ كما في تاريخ نشرة الإصدار هذه لا يملك أي من الخبراء المذكورين في قسم "دليل الشركة" من نشرة الإصدار هذه، وهم المحاسبون القانونيون للمصدر ومستشار دراسة السوق، أي أسهم أو مصلحة من أي نوع في الشركة أو شركاتها التابعة. كما يؤكد المصدر أن مديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض والمستشارين القانونيين لا يملكون أية أسهم في الشركة وليس لهم أية مصلحة أخرى في الشركة أو شركاتها التابعة.
- ٢-١١ قدمت إرنست ويونغ وشركاهم (محاسبون قانونيون) ولم تسحب موافقتها الخطية على أن تتضمن نشرة الإصدار هذه اسم وشعار إرنست ويونغ وتقرير مراجعي الحسابات حول القوائم المالية الموحدة للمصدر كما في وعن السنتين الماليتين المنتهيتين في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣ م و ٢٠١٤ م وتقرير الفحص المحدود حول القوائم المالية الأولية الموحدة غير المراجعة للمصدر لفترة الثلاثة أشهر المنتهية في ٣١ مارس ٢٠١٥ م بالصيغة وضمن السياق الوارد في هذه النشرة. إن إرنست ويونغ شركة مهنية تقدم خدمات المراجعة والضريبة والاستشارات المهنية. ويعمل لديها ما يقارب ١٩٠,٠٠٠ موظف في أكثر من ١٥٠ دولة. إرنست ويونغ وشركاهم (محاسبون قانونيون) مسجلة في المملكة العربية السعودية كشركة مهنية في سجل الشركات المهنية الصادر عن وزارة التجارة والصناعة برقم ٤٥/١١/٣٢٣ وتاريخ ١٤١٢/٠٩/٠٤ هـ.
- ٣-١١ قدمت شركة الدكتور محمد العمري وشركاه (عضو شركة بي دي او الدولية المحدودة)، ولم تسحب موافقتها الخطية على أن تتضمن نشرة الإصدار هذه اسم وشعار شركة الدكتور محمد العمري وشركاه (عضو شركة بي دي او الدولية المحدودة) وتقرير مراجع الحسابات على القوائم المالية المراجعة الموحدة للمصدر كما في وعن السنة المالية المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢ م، بالصيغة وضمن السياق الوارد في هذه النشرة. إن شركة الدكتور محمد العمري وشركاه (عضو شركة بي دي او الدولية المحدودة) شركة مهنية تقدم خدمات المراجعة والضريبة والاستشارات المهنية في المملكة العربية السعودية منذ عام ١٩٧٩ م، وهي شركة مسجلة في المملكة العربية السعودية كشركة مهنية في سجل الشركات المهنية الصادر عن وزارة التجارة والصناعة برقم ٣٢٣/١١/٦٦، وهي عضو مستقل للشركة البريطانية المحدودة (شركة بي دي او الدولية المحدودة). التي يعمل لديها ما يقارب أكثر من ٦٠,٠٠٠ موظف في أكثر من ١٥٠ دولة.
- ٤-١١ قدمت ماكولنج سيرفسز إل إل سي، ولم تسحب موافقتها الخطية على أن ينشر في نشرة الإصدار هذه اسم وشعار ماكولنج وكل بيان صدر عنها بالصيغة وضمن السياق الوارد في هذه النشرة. وقد تأسست ماكولنج عام ١٩٧٢ م ويقع مقرها في مدينة نيويورك في الولايات المتحدة الأمريكية، وهي شركة استشارية مستقلة مختصة في قطاع النقل البحري.

١٢. الإقرارات

١-١٢ يقدم أعضاء مجلس الإدارة والرئيس التنفيذي ونائب الرئيس التنفيذي لقطاع المالية وسكرتير مجلس الإدارة وكبار التنفيذيين الإقرارات التالية:

- لم يقيم أي منهم في أي وقت سابق بإعلان إفلاسه أو تعرض لإجراءات الإفلاس أو أعسار.
- لم يتم تعيينه في منصب إداري أو إشرافي من قبل أي شركة معسرة خلال فترة الخمس سنوات السابقة لتاريخ هذه النشرة.
- باستثناء ما هو مفصّل عنه في القسم ٨ "إدارة الشركة"، ليس لأي منهم أو لأي من أقاربهم أي أسهم أو أدوات دين أو مصلحة مباشرة من أي نوع في الشركة أو في أي من شركاتها التابعة.
- باستثناء ما يتعلق بصفقة فيلا، لم تمنح أي عمولات أو خصومات أو أتعاب وساطة أو أي عوض غير نقدي من قبل الشركة أو أي من شركاتها التابعة خلال السنوات الثلاث السابقة مباشرة لتاريخ تقديم طلب التسجيل وقبول الإدراج فيما يتعلق بإصدار أو طرح أي أوراق مالية.
- ليس لدى أعضاء المجلس أو الرئيس التنفيذي الحق في التصويت على بدلاتهم الخاصة أو أي عقد أو مقترح تكون لهم فيه مصلحة مادية.
- باستثناء ما هو مفصّل عنه في القسم ١٤-٢-٦ "الاتفاقيات مع الأطراف ذوي العلاقة"، ليس لأي منهم أو أي شخص من أقاربهم أو التابعين لهم أي مصلحة مادية في أي عقود أو ترتيبات قائمة سواءً خطية أو شفوية أو عقود أو ترتيبات قيد الدراسة ولها تأثير كبير على أعمال الشركة حتى تاريخ نشرة الإصدار هذه.

٢-١٢ إضافة إلى الإقرارات المشار إليها أعلاه، يقر أعضاء مجلس الإدارة بما يلي:

- لم يكن هناك أي انقطاع في أعمال الشركة أو أي من شركاتها التابعة يمكن أن يؤثر أو يكون قد أثر تأثيراً ملحوظاً في الوضع المالي للشركة خلال الشهور الاثني عشر (١٢) الأخيرة.
- لا توجد نية لإجراء أي تغيير جوهري لطبيعة نشاط الشركة.
- لم يكن هناك أي تغيير سلبي جوهري في الوضع المالي والتجاري للشركة أو أي من شركاتها التابعة خلال السنوات الثلاث السابقة مباشرة لتاريخ تقديم طلب التسجيل وقبول الإدراج إضافة إلى الفترة التي يشملها تقرير المحاسب القانوني حتى اعتماد نشرة الإصدار.
- باستثناء ما هو مفصّل عنه في القسم ١٤-٢ "المعلومات القانونية المتعلقة بالشركة"، لا يوجد أي أدوات دين صادرة عن الشركة أو مصرح بها ولم يتم إصدارها (باستثناء الصكوك موضوع هذه النشرة)، بالإضافة إلى عدم وجود أي قروض ذات أجل أو أي قروض أو ديون أخرى قائمة بما في ذلك تسهيلات للسحب على المكشوف أو التزامات قيد القبول أو اعتمادات قبول أو التزامات شراء.
- بعد مراجعة متطلبات السيولة النقدية المتوقعة، فإن الشركة منفردة أو بالمشاركة مع شركاتها التابعة سوف تتمتع برأس مال عامل كافي لفترة اثني عشر شهراً على الأقل تلي مباشرة تاريخ نشرة الإصدار هذه.
- لا يوجد لدى الشركة أو أي من الشركات التابعة لها سياسات تتعلق بشأن الأبحاث والتطوير لمنتجات جديدة والطرق المتبعة للإنتاج.
- لا يوجد لدى الشركة أو أي من الشركات التابعة لها برامج أسهم للموظفين قائمة أو أي ترتيبات أخرى تشرك الموظفين في رأس المال.
- باستثناء ما هو مفصّل عنه في الفقرة ٩-٧-٤ "اتفاقيات التحوط والمشتقات المالية" من القسم ٩ "مناقشة وتحليل الإدارة للوضع المالي ونتائج العمليات وتحليلها"، لا يوجد لدى الشركة أو شركاتها التابعة أي أوراق مالية تعاقدية أو غيرها من الأصول التي تكون قيمتها عرضة للتقلبات أو يصعب التأكد من قيمتها مما يؤثر بشكل كبير في تقييم

الموقف المالي، مع العلم أن الشركة وشركاتها التابعة لديها عقود مبادلة قائمة بغرض التحوط من تقلبات كلفة التمويل والتي أُبرمت في سياق العمل المعتاد.

- باستثناء ما هو موضح في الفقرة ١٤-٢-٤ "أصول الشركة الجوهريّة والرهنات المرتبطة بها" من القسم ١٤ "المعلومات القانونية"، فإنه لم يتم رهن أي من أصول الشركة الأخرى.
- لا تخضع الشركة حالياً لأي التزامات أو ضمانات مادية مشروطة.
- ليس لدى أعضاء المجلس أية صلاحيات أو حق في الاقتراض من الشركة.
- بأن الشركة وشركاتها التابعة قد حصلت على موافقة البنوك المقرضة على هذا الطرح متى ما كان ذلك متطلباً بموجب اتفاقيات القروض مع تلك البنوك المقرضة.

٣-١٢ ويتعهد أعضاء مجلس الإدارة بالتالي:

- أن تكون الشركة ملتزمة بلائحة حوكمة الشركات الصادرة عن هيئة السوق المالية.
- أن تكون الشركة ملتزمة بمتطلبات المادتين ٦٩ و ٧٠ من نظام الشركات وسوف تلتزم بالمتطلبات ذات الصلة من لائحة حوكمة الشركات الصادرة عن هيئة السوق المالية.

١٣. ملخص النظام الأساسي للشركة

فيما يلي ملخص لأحكام النظام الأساسي للشركة.

١-١٣ اسم الشركة

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (شركة مساهمة سعودية).

٢-١٣ مركز الشركة

مركز الشركة الرئيسي في مدينة الرياض بالمملكة العربية السعودية، ولها فرعان أحدهما في جدة والآخر في الدمام. كما يجوز لمجلس الإدارة أن ينشئ لها فروعاً أو مكاتب أو وكالات داخل المملكة وخارجها.

٣-١٣ أغراض الشركة

أغراض الشركة على النحو التالي:

- شراء وبيع البواخر ووسائل النقل البحري الأخرى لدعم نقل البضائع المتجهة إلى المملكة العربية السعودية بشكل منظم، والمحافظة على انتظام أسعار الشحن، وتأمين نقل متطلبات الأمن الوطني في جميع الأوقات.
- نقل الصادرات إلى خارج المملكة.
- نقل الركاب والأمتعة والبضائع والمواشي من وإلى المملكة بحراً.
- إيجاد طواقم فنية سعودية مدربة من المهندسين والضباط والبحارة لتشغيل البواخر وتنمية الورش الصناعية والعمل في أحواض إصلاح الناقلات والمجالات الأخرى المتصلة بالنقل البحري وتدريب المواطنين السعوديين في هذا المجال.
- المشاركة في جميع العمليات المتعلقة بالنقل البحري كأعمال الإنقاذ ووكالة شركات الملاحة البحرية والسمسرة وتخليص البضائع وتنسيقها على ظهر البواخر ووسائل النقل والتخزين وغير ذلك من العمليات التي ترتبط لأي سبب كان بالنقل البحري.
- الحصول على أي امتيازات أو مزايا أو حقوق من الحكومات المختلفة لأي غرض قد يعود على الشركة بالنفع.
- القيام بجميع الأعمال التي تسهل عملية السياحة والحج، واستيراد وتصدير المعدات البحرية اللازمة لسفنها أو لسفن الغير.
- إجراء جميع المعاملات والعقود والقيام بجميع التصرفات التي ترتبط بأغراض الشركة أو لها علاقة بها، والتي تراها الشركة لازمة ومناسبة لتنفيذ هذه الأغراض أو بعضها أو لتسهيل تنفيذها.
- المشاركة في تأسيس أي شركة أخرى أو الاستثمار فيها أو الاستحواذ على أصولها وأعمالها وذلك فيما له علاقة بأعمال الشركة سواء داخل المملكة أو خارجها.
- امتلاك كل ما يلزم من الأموال غير المنقولة لتنفيذ أي غرض من أغراض الشركة سواء داخل المملكة أو في خارجها، وتسجيل ذلك باسم الشركة لدى الوزارات والدوائر الحكومية ذات العلاقة، واستثمارها بصورة مباشرة أو عن طريق إيجارها أو بأي وجه آخر.

وللشركة في سبيل تحقيق أهدافها وأغراضها العمل على دعم توظيف الوظائف (السعودية) في أوساط الموظفين العاملين على متن بوارجها، ودعم أنشطة التعليم في مجال الملاحة البحرية في المملكة، وتطوير سجل وطني خاص بتسجيل السفن في المملكة، وإنشاء جمعية وطنية للملاحة البحرية، واستخدام منشآت الإصلاح والصيانة الموجودة في المملكة.

٤-١٣ مدة الشركة

غير محددة المدة.

٥-١٣ رأس مال الشركة

رأس مال الشركة هو (٣,٩٣٧,٥٠٠,٠٠٠ ريال سعودي) ثلاثة مليارات وتسعمائة وسبعة وثلاثون مليون وخمسمائة ألف ريال سعودي مقسمة إلى (٣٩٣,٧٥٠,٠٠٠ سهم) ثلاثمائة وثلاثة وتسعون مليون وسبعمائة وخمسون ألف سهم، وقيمة السهم الواحد عشرة ريالات سعودية. ولا يجوز إصدار الأسهم بأقل من قيمتها الاسمية.

٦-١٣ سجل الأسهم

تداول الأسهم بالقيود في السجل الإلكتروني للمساهمين وفقاً لنظام السوق المالية ولوائحه التنفيذية. ولا يُعتد بنقل ملكية الأسهم في مواجهة الشركة أو الغير إلا من تاريخ قيدها في السجل المذكور المشار له أعلاه، وفقاً للأنظمة واللوائح المنظمة لتداول الأسهم. ويترتب على نقل ملكية الأسهم قبول النظام الأساسي للشركة وقرارات جمعيتها العامة.

٧-١٣ زيادة رأس المال

يجوز للجمعية العامة غير العادية إصدار قرارها (بناءً على توصية مجلس الإدارة) بزيادة رأس مال الشركة عن طريق إصدار أسهم جديدة بنفس القيمة الاسمية كالأسهم الأصلية، بشرط أن تكون أقساط الأسهم الأصلية قد دفعت بالكامل. وإذا صدرت الأسهم الجديدة بأكثر من قيمتها الاسمية أضيف الفرق إلى الاحتياطي النظامي للشركة بعد الوفاء بمصروفات إصدار هذه الأسهم. وبين القرار المذكور مقدار الزيادة وسعر إصدار السهم ومدى حق المساهمين القدامى في أولوية الاكتتاب في هذه الزيادة.

٨-١٣ خفض رأس المال

يجوز تخفيض رأس مال الشركة بقرار من الجمعية العامة غير العادية بناءً على اقتراح مجلس الإدارة. وبين القرار المذكور مقدار هذا التخفيض وكيفيته.

٩-١٣ أدوات الدين

يجوز للشركة أن تصدر أدوات دين (كالسندات والصكوك) سواء بالريال السعودي أو غيرها من العملات، ولأي مدة من الزمن، سواء في جزء أو عدة أجزاء أو من خلال سلسلة من الإصدارات بموجب برنامج أو أكثر تنشئه الشركة من وقت لآخر. كما أن لمجلس إدارة الشركة كامل الصلاحيات لتحديد وتقرير مبالغ ومدد وشروط أدوات الدين هذه، وذلك بشرط أن لا تزيد قيمة إجمالي القروض وأدوات الدين غير المسددة عن ثلاثة أضعاف حقوق المساهمين في الشركة وفقاً لآخر قوائم مالية مراجعة للشركة.

١٠-١٣ تشكيل مجلس الإدارة

يتألف مجلس الإدارة من تسعة أعضاء، تُعين الحكومة (ممثلة بصندوق الاستثمارات العامة) ثلاثة منهم. ويعين المساهم شركة أرامكو السعودية للتطوير عضوين اثنين منهم، وتنتخب الجمعية العامة بقية أعضاء المجلس، على أن لا يشارك في التصويت عليهم كل من الحكومة (ممثلة بصندوق الاستثمارات العامة) وشركة أرامكو السعودية للتطوير. وبعد انتهاء مدة مجلس الإدارة الحالي في ٢٠١٦/١٢/٣١م، ستقوم الجمعية العامة بانتخاب جميع أعضاء مجلس الإدارة التسعة عن طريق التصويت التراكمي وفقاً لللائحة حوكمة الشركات الصادرة عن هيئة السوق المالية وأي تعديلات تطرأ عليها من وقت لآخر. وتكون مدة مجلس الإدارة ثلاث سنوات.

١١-١٣ أسهم الضمان

يشترط في عضو مجلس الإدارة المنتخب أن يكون مالكاً لعدد من الأسهم لا يقل عن ألف سهم تودع في البنك الذي يحدده وزير التجارة والصناعة، وذلك خلال (٣٠) ثلاثين يوماً من تاريخ تعيين العضو. وإذا أخفق العضو في تقديم أسهم الضمان هذه خلال الفترة الزمنية المحددة، سقطت عضويته.

١٢-١٣ الوظائف الشاغرة

تنتهي عضوية عضو مجلس الإدارة بانتهاء مدة المجلس، أو باستقالته من المجلس أو وفاته، أو إذا رأى المجلس بأن هذا العضو أصبح غير قادراً على تأدية مهامه وفقاً للأنظمة أو اللوائح السارية في المملكة. وإذا شغل مركز أحد أعضاء المجلس جاز لمجلس

الإدارة أن يعين مؤقتاً عضواً آخر في المركز الشاغر، على أن يعرض هذا التعيين على الجمعية العامة العادية في أول اجتماع لها. ويكمل العضو الجديد مدة سلفه. وإذا نقص عدد أعضاء المجلس عن النصاب اللازم لصحة انعقاد اجتماعاته وجب دعوة الجمعية العامة العادية في أقرب وقت ممكن لتعيين العدد اللازم من الأعضاء.

١٣-١٣ صلاحيات مجلس الإدارة

لمجلس الإدارة أوسع الصلاحيات في إدارة الشركة وتصريف أمورها داخل المملكة وخارجها فيما عدا ما احتفظ به صراحة نظامها للجمعية العامة. كما أن النظام الأساسي للشركة قد نص -على وجه المثال لا الحصر- على عدد من هذه الصلاحيات. ولم ينص نظام الشركة الأساسي على أي صلاحية تعطي أحد أعضاء مجلس الإدارة أو الرئيس التنفيذي حق التصويت على عقد أو اقتراح له فيه مصلحة، أو التصويت على مكافآت تمنح لهم، أو تعطيهم حق الاقتراض من الشركة.

١٤-١٣ رئيس مجلس الإدارة ونائب الرئيس والسكرتير

يعين مجلس الإدارة رئيساً لمجلس الإدارة ونائباً للرئيس من بين أعضائه. ولرئيس مجلس الإدارة صلاحية دعوة المجلس للانعقاد، وترأس جلساته، وتمثيل الشركة. كذلك يعين مجلس الإدارة سكرتيراً للمجلس من بين أعضائه أو من غيرهم، ويحدد واجباته وتعيضاته ومدة خدمته.

١٥-١٣ اجتماعات المجلس

ينعقد مجلس الإدارة بدعوة من الرئيس أو من يقوم مقامه. ويقوم الرئيس بدعوة المجلس للانعقاد إذا طلب ذلك كتابياً عضوين على الأقل. ويجب أن ينعقد المجلس أربع مرات على الأقل في السنة.

١٦-١٣ النصاب والتمثيل

يكون اجتماع المجلس صحيحاً إذا حضره ٥٠ في المائة من الأعضاء على الأقل. ولعضو مجلس الإدارة أن ينيب عنه كتابةً عند الضرورة أحد زملائه في المجلس وفي هذه الحالة يكون لهذا العضو صوتان. ولا تجوز الإنابة عن أكثر من عضو واحد. تصدر قرارات مجلس الإدارة بأغلبية الأعضاء الحاضرين. فإذا تساوت الأصوات رجح الجانب الذي فيه الرئيس أو من يقوم مقامه، في حال غيابه.

يجوز لمجلس الإدارة، متى ما رأى ذلك ضرورياً، أن يصدر قراراته بالتمرير مالم يطلب أحد أعضاء مجلس الإدارة كتابةً عقد اجتماع للمجلس لمداولة هذه القرارات. وتعرض القرارات التي يصدرها مجلس الإدارة بالتمرير في أول اجتماع له بعد إصدار تلك القرارات.

١٧-١٣ محاضر الاجتماعات

تثبت مداورات مجلس الإدارة وقراراته في محاضر. وتدون هذه المحاضر في سجل خاص يوقع عليه رئيس المجلس والسكرتير. وللعضو المعارض أن يطلب تسجيل رأيه في هذا السجل.

١٨-١٣ لجان المجلس

يشكل مجلس الإدارة العدد المناسب من اللجان حسب حاجة الشركة وظروفها. ويحدد المجلس مهمة كل لجنة يشكلها ومدة عملها والصلاحيات الممنوحة لها خلال هذه المدة وكيفية رقابة المجلس عليها.

ولم ينص نظام الشركة الأساسي على أي أحكام أخرى متعلقة بالشؤون الإدارية والإشرافية للشركة ولجانها الرقابية.

١٣-١٩ الجمعية العامة

تتكون الجمعية العامة من جميع المساهمين في الشركة. وتكون قراراتها الصادرة في حدود اختصاصاتها ووفقاً للنظام الأساسي للشركة ملزمة لجميع المساهمين. ولكل مساهم يمتلك عشرة أسهم الحق في حضور اجتماعاتها، وله أن ينيب غيره (من غير أعضاء مجلس إدارة الشركة أو موظفيها) في الحضور بشرط أن تكون الإنابة ثابتة بالكتابة. ويجوز للمساهمين المشاركة في اجتماعات الجمعية العامة والتصويت على قراراتها من خلال الوسائل الالكترونية وفقاً للضوابط والقواعد الصادرة عن الجهات المختصة.

١٣-٢٠ الجمعية العامة العادية

مع مراعاة اختصاصات الجمعية العامة غير العادية، تختص الجمعية العامة العادية بجميع الأمور المتعلقة بالشركة ولها بذلك أوسع الصلاحيات. وتنعقد الجمعية مرة على الأقل كل سنة خلال الشهور الستة التالية لنهاية السنة المالية للشركة في المركز الرئيسي للشركة أو في المكان والزمان المعينين في إعلان الدعوة للاجتماع.

١٣-٢١ الجمعية العامة غير العادية

مع مراعاة القيود المنصوص عليها في نظام الشركات، تختص الجمعية العامة غير العادية بـ:

- تعديل النظام الأساسي للشركة.
- بيع كل المشروع الذي أنشأت الشركة من أجله والتصرف فيه بأي وجه آخر.
- حل الشركة أو اندماجها في شركة أو هيئة أخرى.
- زيادة أو تخفيض رأس مال الشركة.

ولها أن تصدر قرارات في الأمور الداخلة في اختصاصات الجمعية العامة العادية وذلك بنفس الشروط والأوضاع المقررة للجمعية العامة العادية.

١٣-٢٢ كيفية انعقاد الجمعيات العامة

تنعقد الجمعية العامة للمساهمين بدعوة من مجلس الإدارة. وعلى مجلس الإدارة أن يدعو الجمعية العامة إذا طلب ذلك مراقب الحسابات أو عدد من المساهمين يمثلون على الأقل ٥ في المائة من رأس المال. وتُنشر الدعوة لانعقاد الجمعية العامة في الجريدة الرسمية وصحيفة يومية تُوزع في المدينة التي يقع فيها المركز الرئيسي للشركة قبل الميعاد المحدد لانعقادها بخمسة وعشرين (٢٥) يوماً على الأقل وتشتمل الدعوة على جدول الأعمال. ويجوز الاكتفاء بدلاً عن ذلك بإرسال إخطار يضم دعوة المساهمين لحضور الجمعية العامة بواسطة البريد المسجل في الفترة المحددة في هذه الفقرة. وتُرسل صورة من الدعوة وجدول الأعمال إلى الإدارة العامة للشركات بوزارة التجارة والصناعة خلال المدة المحددة للنشر.

١٣-٢٣ نصاب الجمعية العامة العادية

لا يكون اجتماع الجمعية العامة العادية صحيحاً إلا إذا حضره مساهمون يمثلون ٥٠ في المائة على الأقل من رأس مال الشركة. فإذا تعذر حضور هذه النسبة في الاجتماع الأول للجمعية، ينعقد اجتماع آخر خلال ٣٠ يوماً من تاريخ انعقاد الاجتماع الأول. ويكون الاجتماع الثاني صحيحاً مهما كان عدد الأسهم الممثلة فيه.

١٣-٢٤ نصاب الجمعية العامة غير العادية

تنعقد الجمعية العامة غير العادية بحضور مساهمين يمثلون ٥٠ في المائة على الأقل من رأس مال الشركة. فإذا تعذر حضور هذه النسبة في الاجتماع الأول للجمعية ينعقد اجتماع آخر خلال ٣٠ يوماً من تاريخ انعقاد الاجتماع الأول. وينص نظام الشركات على وجوب حضور مساهمين يمثلون ٢٥ في المائة على الأقل من رأس مال الشركة لتحقيق النصاب في الاجتماع الثاني.

٢٥-١٣ حقوق التصويت

لكل مساهم صوت عن كل سهم يملكه أو يمثله في الجمعية العامة. ولم ينص النظام الأساسي للشركة على أي أحكام متعلقة بالحقوق أو القيود المتعلقة بأسهم الشركة أو أي أوراق مالية أخرى، أو أي أحكام تنظم تعديل حقوق الأوراق المالية وفئاتها.

٢٦-١٣ التصويت بالأغلبية

تصدر قرارات الجمعية العامة العادية بالأغلبية المطلقة من الأسهم الممثلة في الاجتماع. وتصدر قرارات الجمعية العامة غير العادية بأغلبية ثلثي (٣/٢) الأسهم الممثلة في الاجتماع، إلا إذا كان القرار متعلقاً بزيادة أو تخفيض رأس المال أو حل الشركة قبل انقضاء المدة المحددة لها في النظام الأساسي أو باندماج الشركة في شركة أو مؤسسة أخرى، فلا يكون القرار صحيحاً إلا إذا صدر بأغلبية ثلاثة أرباع (٤/٣) الأسهم الممثلة في الاجتماع.

٢٧-١٣ إجراءات انعقاد الجمعية العامة

يرأس الجمعية العامة رئيس المجلس أو من يقوم مقامه. ويُعين الرئيس سكرتيراً تقرر الجمعية العامة تعيينه. ويجري عند انعقاد الجمعية كشف بأسماء المساهمين الحاضرين والممثلين ومكان إقامتهم مع بيان عدد الأسهم التي في حيازتهم بالأصل أو بالوكالة وعدد الأصوات المخصصة لها. ويكون لكل ذي مصلحة الاطلاع على هذا الكشف.

٢٨-١٣ تعيين مراقب حسابات

يكون للشركة مراقب حسابات أو أكثر من المحاسبين القانونيين المصرح لهم بالعمل في المملكة تعيينه الجمعية العامة وتقدر أتعابه. وعليه مراجعة حسابات السنة التي عين لها داخل وخارج المملكة.

٢٩-١٣ السنة المالية للشركة

تبدأ السنة المالية للشركة من ١ يناير وتنتهي في ٣١ ديسمبر من كل سنة ميلادية.

٣٠-١٣ الحسابات السنوية

يعد مجلس الإدارة في نهاية كل سنة مالية جرداً لقيمة أصول الشركة وخصومها، كما يعد ميزانية الشركة وحساب الأرباح والخسائر وتقريراً عن نشاط الشركة ومركزها المالي عن السنة المالية المنقضية والطريقة التي يقترحها لتوزيع الأرباح الصافية، وذلك قبل انعقاد الجمعية العامة العادية السنوية بستين يوماً على الأقل. ويضع المجلس هذه الوثائق تحت تصرف مراقب الحسابات قبل الموعد المحدد لانعقاد الجمعية العامة بخمسة وخمسين يوماً على الأقل من تاريخ انعقاد الجمعية العامة العادية السنوية. ويوقع رئيس مجلس الإدارة الوثائق المشار إليها وتودع نسخ منها في المركز الرئيسي للشركة تحت تصرف المساهمين قبل الموعد المحدد لانعقاد الجمعية العامة بخمسة وعشرين يوماً على الأقل. وعلى رئيس مجلس الإدارة أن ينشر في صحيفة توزع في المدينة التي يقع فيها المركز الرئيسي للشركة الميزانية وحساب الأرباح والخسائر وخلاصة وافية من تقرير مجلس الإدارة والنص الكامل لتقرير مراقب الحسابات وأن يرسل صورة من هذه الوثائق إلى الإدارة العامة للشركات قبل تاريخ انعقاد الجمعية العامة بخمسة وعشرين يوماً على الأقل.

٣١-١٣ توزيع الأرباح السنوية

توزع الأرباح الصافية بعد خصم جميع المصروفات العمومية والتكاليف الأخرى على النحو التالي:

- تُجنب (١٠) في المائة من صافي الأرباح السنوية لبناء الاحتياطي النظامي. ويجوز للجمعية العامة العادية وقف هذا التجنب عند بلوغ الاحتياطي النظامي نصف (٢/١) رأس مال الشركة.
- يوزع الباقي على المساهمين.

٣٢-١٣ حل الشركة وتصفيتها

إذا بلغت خسائر الشركة ثلاثة أرباع (٤/٣) رأس المال، وجب على أعضاء مجلس الإدارة دعوة الجمعية العامة غير العادية للنظر في استمرار الشركة أو حلها.

وفي حال قررت الجمعية العامة غير العادية حل الشركة، تقرر الجمعية العامة غير العادية (بناءً على اقتراح مجلس الإدارة) طريقة التصفية وتعيين مصفياً أو أكثر وتحدد صلاحياتهم وأتعابهم. وتنتهي مهمة مجلس الإدارة بتعيين المصفي، أما سلطة الجمعية العامة فتبقى قائمة طوال مدة التصفية.

٣٣-١٣ نظام الشركات

تنطبق أحكام نظام الشركات فيما لم يرد بشأنه نص في نظام الشركة الأساسي.

١٤. المعلومات القانونية

١-١٤ ملخص الاتفاقيات الجوهرية

أبرمت الشركة عدد من الاتفاقيات الجوهرية لعدة أغراض بما في ذلك الاتفاقيات الخاصة بصفقة فيلا واتفاقيات مع الممولين وكذلك مع العملاء. كما أن الشركة هي طرف أيضاً في عدد من عقود الإيجار الخاصة بالمرافق التي تشغلها مجموعة البحري. وقد تكون هذه الاتفاقيات وعقود الإيجار (الملخصة أدناه) جوهرية أو غير جوهرية. وقد لُخصت الاتفاقيات الجوهرية الخاصة بصفقة فيلا أدناه في القسم ١-١٤ ("ملخص مستندات صفقة فيلا") في حين أن الاتفاقيات الجوهرية وعقود الإيجار الأخرى، ضمن أمور أخرى، ملخصة في الفقرة ٢-١٤ ("المعلومات القانونية المتعلقة بالشركة").

١-١-١٤ ملخص مستندات صفقة فيلا

أبرمت الشركة عدداً من الاتفاقيات الرئيسية بغرض الدخول في صفقة فيلا، وفيما يلي ملخص لكل منها:

١-١-١-١٤ ملخص البنود الرئيسية لاتفاقية شراء الأعمال والأصول

أبرمت الشركة وفيلا بتاريخ ١٤٣٣/١٢/١٩ هـ الموافق ٢٠١٢/١١/٠٤ م ("تاريخ التوقيع") اتفاقية تستحوذ الشركة بموجبها على كامل أسطول ناقلات وعمليات شركة فيلا ذات العلاقة بتلك الناقلات وعدلت هذه الاتفاقية بتاريخ ١٤٣٤/٠٩/٠٣ هـ الموافق ٢٠١٣/٠٧/١١ م وتاريخ ١٤٣٤/١٢/٢٥ هـ الموافق ٢٠١٣/١٠/٣٠ م و تاريخ ١٤٣٥/٠٢/٢٨ هـ الموافق ٢٠١٣/١٢/٣١ م وتاريخ ١٤٣٥/٠٥/٣٠ هـ الموافق ٢٠١٤/٠٣/٣١ م وتاريخ ١٤٣٥/٠٦/١٤ هـ الموافق ٢٠١٤/٠٤/١٤ م. وبموجب اتفاقية الضمان المؤرخة في ١٤٣٤/٠٩/٠٣ هـ الموافق ٢٠١٣/٠٧/١١ م بين كل من شركة أرامكو السعودية للتطوير والشركة وشركة فيلا، أصبحت شركة أرامكو السعودية للتطوير أيضاً طرفاً في اتفاقية شراء الأعمال والأصول وبالتالي أصبح لها حقوق والتزامات معينة بموجبها.

وحتى تاريخ نشرة الإصدار هذه، استحوذت الشركة على كامل أسطول فيلا من الناقلات عملاً باتفاقية شراء الأعمال والأصول. وبالإضافة إلى المتطلبات اللازمة لتوثيق نقل الملكية القانوني لهذه الأصول، فإن اتفاقية شراء الأعمال والأصول تحتوي أيضاً على التزامات وقيود أخرى سارية.

وكجزء من موافقة المجلس الأعلى لشؤون البترول والمعادن وطالما أن عقد الشحن لا يزال سارياً، فإن الشركة تكون أيضاً هي الناقل الوطني وستخضع لالتزامات الناقل الوطني البحري والتي ستتطلب من الشركة تأمين أسطول من الناقلات بحد أدنى من الحمولة لغرض نقل النفط الخام ودعم أولويات النقل الوطني في أوقات الطوارئ الوطنية في المملكة العربية السعودية.

وبحسب اتفاقية شراء الأعمال والأصول، تلتزم فيلا أيضاً بعدم قيام أي من شركات مجموعة فيلا بالتنافس مع مجموعة البحري في امتلاك أو تشغيل أو تأجير ناقلات النفط العملاقة بغرض نقل النفط الخام المنتج في المملكة وذلك في الفترة ما بين إتمام المرحلة الأولى من صفقة فيلا وحتى إنهاء عقد الشحن، باستثناء حالات الطوارئ الوطنية.

كما أن هناك بعض الحالات المحددة (إلى جانب حصول حالة طوارئ وطنية) يُسمح فيها لإحدى الشركات الأعضاء في مجموعة فيلا بتنفيذ أعمال منافسة مثل الدخول في عمليات الدمج والاستحواذ والمشاريع المشتركة بعد استكمال إجراءات معينة، أو تأجير ناقلات النفط العملاقة لنقل زيت الوقود، أو نقل أي منتج أو مشتق هيدروكربوني ما عدا النفط الخام وصيانة الناقلات. كما لا يوجد ما يمنع أي من شركات مجموعة فيلا ولا أي مشروع مشترك تملك فيه أي من شركات مجموعة فيلا أي مصلحة من أداء أعمال منافسة إذا كانت تلك الشركة التابعة لشركات مجموعة فيلا أو المشروع المشترك قامت بأدائها قبل تاريخ التوقيع. بالإضافة إلى ذلك، لا يوجد ما يمنع أي من شركات مجموعة فيلا من (١) أداء أعمال منافسة تُشكل إيراداتها السنوية ١٥ في المائة أو أقل من إجمالي الإيرادات السنوية للشركة التابعة لمجموعة فيلا أو المشروع المشترك الذي تتحكم به الشركة التابعة لمجموعة فيلا القائمة بتلك الأعمال؛ أو (٢) الاستحواذ على شركة مستهدفة تُشكل الأعمال المنافسة ما نسبته ١٥ في المائة أو أقل من إيراداتها السنوية. وفي حال قامت أي من شركات مجموعة فيلا بأداء أعمال منافسة ذات إيرادات سنوية تزيد عن ١٥ في المائة من إجمالي الإيرادات السنوية للشركة التابعة لمجموعة فيلا، أو إذا اقترحت إحدى شركات مجموعة فيلا الاستحواذ على كامل أو حصة مهيمنة في أعمال منافسة ذات إيرادات سنوية تزيد عن ١٥ في المائة من إجمالي الإيرادات السنوية للشركة التي يتم الاستحواذ

عليها، فإن الشركة المعنية في مجموعة فيلا ستقوم بإبلاغ الشركة وستمنح الشركة حق أولوية في الاستحواذ على أو المشاركة في تلك الأعمال المنافسة بالشروط التي يتم الاتفاق عليها بين الشركة المعنية التابعة لمجموعة فيلا والشركة.

وقد قدمت أرامكو السعودية أيضاً تعهداً مشابهاً بعدم التنافس مع مجموعة البحري بموجب اتفاقية العلاقة. (لمزيد من التفاصيل يرجى الاطلاع على القسم ١٤-١-٢٠١٤ "ملخص البنود الرئيسية لاتفاقية العلاقة").

كما التزمت فيلا أيضاً بأن لا تقوم أو تسمح بأن تقوم أي شركة أخرى خاضعة لسيطرتها سواء من خلال عضويتها في مجلس الإدارة أو امتلاكها لحقوق تصويت (أو أي حقوق مشابهة في مشروع مشترك تعاقدي) بمفاوضة أو تقديم عروض عمل لأي من الموظفين الذين انتقلوا إلى مجموعة البحري وفق اتفاقية الخدمات وذلك لمدة سنتين من تاريخ انتقال هؤلاء الموظفين إلى مجموعة البحري.

٢٠١٤-١-٢٠١٤ ملخص البنود الرئيسية لاتفاقية العلاقة

أبرمت أرامكو السعودية والشركة اتفاقية العلاقة بتاريخ ١٩/١٢/١٤٣٣هـ الموافق ٠٤/١١/٢٠١٢م، والتي تحكم العلاقة والحقوق والالتزامات المتبادلة بين الشركة وأرامكو السعودية. وتتضمن اتفاقية العلاقة التزاماً من قبل أرامكو السعودية باستخدام الشركة كمزود حصري لخدمات نقل النفط الخام المنتج في المملكة بواسطة ناقلات النفط العملاقة (كما هو مبين أدناه). إضافة إلى الالتزام بعدم المنافسة من قبل أعضاء مجموعة أرامكو السعودية بموجب اتفاقية العلاقة كما هو موضح بمزيد من التفصيل أدناه.

الحصريّة

تنص اتفاقية العلاقة على أن الشركة ستصبح -بموجب أحكام عقد الشحن- المزود الحصري لخدمات النقل البحري بواسطة ناقلات النفط العملاقة للنفط الخام المنتج في المملكة والمباع من أرامكو السعودية أو من يمثلها، والذي يتم نقله من موانئ في المملكة، أو من ميناء سيدي كرير (وهو ميناء يقع خارج المملكة في جمهورية مصر العربية مربوط بخط أنابيب سوميد) -في حالات خاصة- أو من مواقع تخزين معينة، شريطة أن يكون لأرامكو السعودية أو من يمثلها الحق في اختيار الناقلات التي ستنفذ عملية النقل.

التزام بعدم المنافسة من مجموعة أرامكو السعودية

بموجب اتفاقية العلاقة، تلتزم أرامكو السعودية أمام الشركة، وذلك في الفترة ما بين إتمام المرحلة الأولى من الصفقة وحتى إنهاء عقد الشحن (باستثناء حالات الطوارئ الوطنية) بعدم قيام أرامكو السعودية والشركات التي تسيطر عليها سواءً عن طريق حقوق التصويت على مستوى الشركاء أو التمثيل في مجلس الإدارة (بما في ذلك أي مشروع مشترك تعاقدي تمارس الشركة فيه مثل هذه السيطرة) بالتنافس مع مجموعة البحري في امتلاك أو تشغيل أو تأجير ناقلات النفط العملاقة بغرض نقل النفط الخام المنتج في المملكة.

إلا أن هناك بعض الحالات المحددة (بالإضافة إلى حصول حالة طوارئ وطنية) يُسمح فيها لإحدى شركات مجموعة أرامكو السعودية بإجراء أعمال منافسة مثل الدخول في صفقات دمج واستحواذ والمشاريع المشتركة شريطة استيفاء بعض المتطلبات، وعدم تقييد تأجير ناقلات النفط العملاقة لنقل حمولات زيت الوقود أو أي منتج أو مشتق هيدروكربوني آخر غير النفط الخام وصيانة الناقلات. بالإضافة إلى ذلك، لا يوجد ما يمنع أي من الشركات الأعضاء في مجموعة أرامكو السعودية، ولا أي مشروع مشترك تملك فيه أي من شركات مجموعة أرامكو السعودية أي مصلحة من أداء أعمال منافسة إذا كانت تلك الشركة التابعة لمجموعة أرامكو السعودية أو المشروع المشترك قامت بأدائها قبل تاريخ التوقيع. بالإضافة إلى ذلك، لا يوجد ما يمنع أي من شركات مجموعة أرامكو السعودية من (١) أداء أعمال منافسة تُشكل إيراداتها السنوية ١٥ بالمائة أو أقل من إجمالي الإيرادات السنوية للشركة التابعة لمجموعة أرامكو السعودية أو المشروع المشترك الذي تتحكم به الشركة التابعة لمجموعة أرامكو السعودية القائمة بتلك الأعمال، أو (٢) الاستحواذ على شركة مستهدفة تشكل الأعمال المنافسة ما نسبته ١٥ في المائة أو أقل من إيراداتها السنوية. إلا أنه، وفي حال قامت أي من شركات مجموعة أرامكو السعودية بأداء أعمال منافسة ذات إيرادات سنوية تزيد عن ١٥ في المائة من إجمالي الإيرادات السنوية للشركة التابعة لمجموعة أرامكو السعودية، أو إذا اقترحت إحدى شركات مجموعة أرامكو السعودية

الاستحواذ على كامل أو حصة مسيطرة في أعمال منافسة ذات إيرادات سنوية تزيد عن ١٥ في المائة من إجمالي الإيرادات السنوية للشركة التي يتم الاستحواذ عليها، فإن الشركة المعنية في مجموعة أرامكو السعودية ستقوم بإبلاغ الشركة وستمنح الشركة حق أولوية في الاستحواذ على أو المشاركة في تلك الأعمال المنافسة بالشروط التي يتم الاتفاق عليها بين الشركة المعنية التابعة لمجموعة أرامكو السعودية والشركة.

تزويد وقود السفن

تتعهد مجموعة أرامكو السعودية بموجب هذه الاتفاقية -من تاريخ إتمام المرحلة الأولى من الصفقة وطوال فترة سريان عقد الشحن- باستخدام جهودها المعقولة تجارياً في توفير وقود السفن لأي ناقلة تعود ملكيتها الكاملة لمجموعة البحرية أو تم استئجارها على أساس هيكلها (حديد عاري) من قبل مجموعة البحرية، وذلك في موانئ أو نقاط يتم تحديدها على نحو معقول من قبل أرامكو السعودية، بأولوية على مشغلي ناقلات الشحن التجاريين الآخرين. إلا أنه ليس من شأن هذا الالتزام قيام أي من شركات مجموعة أرامكو السعودية بتزويد أي من شركات مجموعة البحرية بوقود السفن إذا كان القيام بذلك سيؤدي إلى عدم تمكين شركة مجموعة أرامكو السعودية المعنية من الوفاء بالتزاماتها تجاه -أو تلبية احتياجات- أي من شركات مجموعة أرامكو السعودية الأخرى، أو إذا كان ذلك سيؤدي إلى مخالفة أرامكو السعودية أو شركة مجموعة أرامكو السعودية المعنية لأي من التزاماتها وفقاً لأي ترتيبات تعاقدية قائمة مع طرف ثالث أو وفقاً لأي قانون ذي علاقة. كما أن أرامكو السعودية غير ملتزمة بضمان توفر وقود السفن لأي من شركات مجموعة البحرية، أو توفيره بسعر محدد أو جودة محددة.

التعاون المستقبلي بين أرامكو السعودية والشركة

اتفقت الشركة أيضاً مع أرامكو السعودية على مناقشة فرص التعاون المستقبلي متى ما كان ذلك مجدياً تجارياً في مجالات أخرى بما في ذلك -على سبيل المثال لا الحصر- مجال الكيماويات، والبضائع السائبة، والمحطات وخطوط النقل اللوجستية الخاصة بالأعمال التجارية وخدمات الدعم البحري، وذلك في سبيل تعزيز الهدف الذي تطمح إليه الشركة والمتمثل في أن تكون الناقل الوطني البحري لتخدم احتياجات النقل البحري المتنامية للمملكة وتطوير قطاع الصناعة البحرية في المملكة.

المدة والإنهاء

تسري اتفاقية العلاقة منذ تاريخ استيفاء شروط إتمام المرحلة الأولى من صفقة فيلا (أو التنازل عنه من قبل الشركة أو فيلا) بحسب اتفاقية شراء الأعمال والأصول. وتنتهي اتفاقية العلاقة تلقائياً بإنهاء عقد الشحن.

٣-١-١٤ ملخص البنود الرئيسية لاتفاقية الإعارة

أبرمت الشركة مع أرامكو السعودية اتفاقية بتاريخ ١٤٣٣/١٢/١٩ هـ الموافق ٢٠١٢/١١/٠٤ م، يتم بموجبها إعارة أربعة من موظفي الميناء من مجموعة أرامكو السعودية من الموظفين العاملين في مكاتباها إلى مجموعة البحرية لأداء مهام معينة تتعلق بأصول فيلا المتعلقة بصفقة فيلا، وكذلك بأعمال مجموعة البحرية (بما في ذلك التأجير والجدولة والعمليات والتخطيط البحري). ويحق إما للشركة أو لأرامكو السعودية اقتراح الإعارة بناءً على متطلباتهم ذات العلاقة، وفي حال الاتفاق على ملاءمة الإعارة، يتم الاتفاق على الموظفين المعارين، والخدمات التي سوف يقدمونها وفترة الإعارة ومكان العمل ومعدل الأجر الذي سوف تدفعه الشركة إلى أرامكو السعودية. ويتم احتساب معدل الأجر للموظف المعار على أساس الأجر الذي يتلقاه موظف في الشركة بنفس المنصب والرتبة والخبرة والأقدمية (بما في ذلك مدة الخدمة) في الشركة.

مع عدم الإخلال بالتزام الشركة بالأنظمة واللوائح ذات العلاقة، ومع عدم اتخاذها أي خطوة من شأنها أن تتسبب بقيام الموظف المعار بإنهاء عقده مع أرامكو السعودية، تقوم أرامكو السعودية بتعويض الشركة عن أي التزامات تنشأ عن حقوق العمل لكل موظف معار (بحسب عقود عملهم والأنظمة ذات العلاقة) خلال فترة إعارته للشركة. والحد الأقصى لمسؤولية أرامكو السعودية عن المطالبات الناشئة عن هذه الاتفاقية (باستثناء المطالبات الناتجة من عقود عمل الموظفين المعارين مع أرامكو السعودية) هو إجمالي أتعاب الموظف المعار التي تلقتها أرامكو السعودية فعلياً من الشركة. وتتضمن اتفاقية الإعارة ضمانات لحماية أرامكو السعودية في حال أنهى أحد الموظفين المعارين عمله مع أرامكو السعودية بسبب التجربة التي مر بها أثناء إعارته لدى مجموعة البحرية.

المدة والإهاء

تسري اتفاقية الإعارة بتاريخ إتمام المرحلة الأولى من صفقة فيلا، وتبقى سارية لفترة خمس سنوات من ذلك التاريخ (إلا في حال اتفقت أرامكو السعودية والشركة على تمديدتها) أو حتى إنهاء اتفاقية شراء الأعمال والأصول إذا وقع ذلك أولاً. ويمكن أيضاً لأرامكو السعودية والشركة الاتفاق على إنهاء اتفاقية الإعارة بأثر فوري في أي وقت. كما أنه يمكن لأي من الشركة أو أرامكو السعودية إنهاء اتفاقية الإعارة في حال ارتكب الطرف الآخر مخالفة جوهرية ولم يتمكن من معالجتها خلال فترة ٣٠ يوماً.

٢٠١٤-١-٢ ملخص مستندات الشحن البحري

١٤-١-٢-١ ملخص البنود الرئيسية لعقد الشحن

أبرمت الشركة مع بولانتير عقد الشحن بتاريخ ١٤٣٣/١٢/١٩ هـ الموافق ٢٠١٢/١١/٠٤ م والمعدل بتاريخ ١٤٣٥/٠٦/١٤ هـ الموافق ٢٠١٤/٠٤/١٤ م، والذي وافقت الشركة بموجبه على توفير خدمات الشحن والنقل على أساس حصري لبولانتير لنقل كافة شحنات النفط الخام المنتج في المملكة العربية السعودية الذي ينقل بناقلات النفط العملاقة على أساس التسليم للعميل، كما هو مبين أدناه في (الحصري). وتنفذ كافة الرحلات ضمن هذه الاتفاقية بموجب نموذج تأجير متعارف عليه في قطاع النقل البحري كما تم تعديله حسب بنود عقد الشحن.

الحصري

يشترط عقد الشحن على بولانتير الالتزام بدعم الترتيبات الحصرية بحيث:

- تتمتع الشركة بالحق الحصري في شحن كافة حمولات النفط الخام بواسطة ناقلات النفط العملاقة للنفط الخام المنتج في المملكة والمباع من قبل أي عضو في مجموعة أرامكو السعودية (تتمثل في شركة بولانتير، حتى تاريخ نشرة الإصدار هذه) والذي يتم نقله من موانئ في المملكة، أو من ميناء سيدي كرير (وهو ميناء يقع خارج المملكة في جمهورية مصر العربية مربوط بخط أنابيب سوميد) أو من مواقع تخزين معينة، شريطة أن يكون لأرامكو السعودية أو من يمثلها الحق في اختيار الناقل التي ستنفذ عملية النقل.
- بالنسبة لحمولات النفط الخام المنتج في المملكة التي لا تصل لحجم حمولات ناقلات النفط العملاقة وتلي شروطاً معينة، يقوم ممثل أرامكو السعودية المعني بإبلاغ الشركة بمثل تلك الحمولات بحيث يمكن للشركة أن تقدم عرضاً لنقلها.

تسمية الناقلات

بموجب عقد الشحن، تقوم بولانتير بتزويد الشركة بجدول للحمولات التي سيتم شحنها قبل ٢٠ يوماً من بداية كل شهر تقويمي، بحيث تشمل بيانات ميناء التحميل (من قائمة محددة في عقد الشحن)، وكميات الحمولة وفتاتها، وموانئ التسليم والتواريخ المتوقعة للتحميل. وتقوم الشركة بتسمية الناقلات التي سوف تستخدم في شحن هذه الحمولات بالتوافق مع الأطر الزمنية المحددة في عقد الشحن. ويمكن للشركة أن تطلب من بولانتير تمديداً لمدة ١٠ أيام بالإضافة إلى الفترة الزمنية المخصصة للتسمية في عقد الشحن من أجل تسمية ناقلة مناسبة. يتضمن عقد الشحن عدة معايير لا بد أن تتوافر في الناقلات التي تتم تسميتها وتشمل الحصول على موافقة موانئ التحميل والتفريغ وملامنة الناقلات للحمولة المسماة وموافقة قسم المصادقة لدى شركة بولانتير، وأن تكون الناقل غير محتجزة، وأن تكون مملوكة أو مدارة أو مشغلة من قبل طرف لا يخضع لأي عقوبات مفروضة سواءً من الاتحاد الأوروبي أو من أي دولة تطبق قرارات الأمم المتحدة أو مكتب إدارة الأصول الأجنبية التابع لحكومة الولايات المتحدة الأمريكية. وإذا أخفقت الشركة في تسمية ناقلة تتوافق مع تلك المعايير، ومن ثم أخفقت الشركة بعد ذلك في تسمية ناقلة بديلة أخرى، فلن تكون بولانتير ملزمة بشحن تلك الحمولة وفق عقد الشحن ويصبح لها الخيار في اتخاذ ترتيبات بديلة لنقل تلك الحمولة.

أجور الشحن وغرامات التأخير

يتم تحديد غرامة التأخير (وهو البديل المترتب في حال فشلت بولانتير في تحميل أو تفريغ ناقلة وفق عقد الشحن خلال فترة متفق عليها) وسعر الشحن لكل رحلة بالرجوع إلى تقييم أسعار السوق الذي توفره لجنة لندن لوسطاء ناقلات النفط (وهي هيئة مستقلة

توفر تقييم للأسعار في قطاع النقل) بناءً على آلية يتم تحديدها والاتفاق عليها في عقد الشحن. تخضع الرحلات طويلة المدى لحد أدنى لتسعيرة الشحن وغرامة تأخير وذلك إذا كانت الرحلة ستنفذ من قبل ناقلة مملوكة للشركة.

أسعار الحد الأدنى والتعويض

ويموجب عقد الشحن، تلتزم الشركة بضمن حد أدنى لتسعيرة الشحن التي تحصل عليها الشركة من بولانتير مقابل توفير خدمات الشحن للرحلات الطويلة والتي يتم تنفيذها باستخدام الناقلات المملوكة للشركة، مما سيحد من تعرض الشركة لتقلبات أسعار الشحن السوقية لاسيما في حال انخفاض أسعار الشحن عن التسعيرة المضمونة. وفي حال انخفضت أسعار الشحن السوقية عن الحد الأدنى المضمون، وبالتالي التزمت بولانتير بدفع الحد الأدنى إلى الشركة بالرغم من زيادته عن سعر السوق السائد في ذلك الوقت ومن ثم ارتفعت أسعار الشحن السوقية لاحقاً وتجاوزت سعراً متفق عليه في عقد الشحن، تلتزم الشركة بتسديد نسبة متفق عليها من تلك الزيادة لبولانتير وذلك تعويضاً عن المبالغ الإضافية التي استلمتها الشركة وقت انخفاض أسعار الشحن السوقية عن الحد الأدنى المضمون على ألا يتجاوز ما تسدده الشركة لبولانتير إجمالي المبالغ الإضافية التي استلمتها الشركة في السابق عملاً بتسعيرة الشحن المضمونة. ولن يطبق حد أدنى لتسعيرة الشحن عند قيام الشركة بأداء خدمات الشحن باستخدام ناقلات مؤجرة وليس بالناقلات التي تملكها الشركة.

حدود المسؤولية

في حال إنهاء عقد الشحن نتيجة لمخالفته من قبل بولانتير أو الشركة، ينص عقد الشحن على ألا يتجاوز إجمالي الخسائر التي يمكن للطرف الآخر تغطيتها مبلغ ٣,٩٣٧,٥٠٠,٠٠٠ ريال سعودي ما يعادل ١,٠٥٠,٠٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي.

المدة والإنهاء

يعد عقد الشحن اتفاقية طويلة الأجل مع بولانتير لمدة لا تقل عن ١٠ سنوات كحد أدنى حيث يمكن لأي طرف طلب إنهاء عقد الشحن بعد مرور خمس سنوات من تاريخ سريانه، والذي حدد بنقل أولى ناقلات فيلا إلى الشركة بناء على اتفاقية شراء الأعمال والأصول، والذي تم نقل ملكيتها بتاريخ ١٤٣٥/٠٩/٢٤ الموافق ٢٠١٤/٠٧/٢١ م.

ويمكن للشركة أن تلجأ إلى خيار إنهاء عقد الشحن في حال فشلت بولانتير في تسمية أي حمولات وفق عقد الشحن لثلاثة أشهر متتالية (باستثناء إذا كان ذلك بسبب ظرف خارج عن إرادتها أو بسبب إجراء أو إخلال من قبل الشركة). كما يمكن لبولانتير أن تلجأ إلى خيار إنهاء عقد الشحن في حال مضي شهر كامل من تاريخ إصدار بولانتير لطلب حمولة دون تمكن الشركة من تسمية ناقلة مناسبة استجابة لذلك الطلب، أو في حال تكرار عدم تمكن الشركة من تسمية ناقلة مناسبة خلال فترة ستة أشهر (باستثناء إذا كان ذلك بسبب ظرف خارج عن إرادة الشركة أو بسبب إجراء أو إخلال من بولانتير، أو إذا كانت الشركة قد قامت بتسمية ناقلة مناسبة ولكن بولانتير رفضتها بشكل خاطئ). ويمكن للشركة أن تنظر في إمكانية قيام بولانتير بإنهاء عقد الشحن استناداً على عدم الامتثال مع معايير التسمية أو الفترة الزمنية للتسمية حيث أن معظم ناقلات أسطول الشركة (بما فيها ناقلات فيلا) تلي معايير التسمية ذات العلاقة وحتى تاريخ نشرة الإصدار هذه. وفي حال الرغبة في الإنهاء، يجب تقديم إشعار كتابي للطرف الآخر خلال فترة لا تتجاوز ١٤ يوماً من تاريخ الحدث المعني. علاوة على ذلك يمكن لبولانتير والشركة الاتفاق على إنهاء عقد الشحن.

١٤-٢-١-١ ملخص البنود الرئيسية لاتفاقية الإيجار على أساس الفترة الزمنية

أبرمت الشركة وأرامكو للتجارة، بتاريخ ١٤٣٣/١٢/١٩ الموافق ٢٠١٢/١١/٠٤ م، اتفاقية إيجار على أساس الفترة الزمنية والتي تعد إطار عمل متفق عليه تلتزم بموجبه أرامكو للتجارة باستئجار جزء من الأصول المستهدفة يتمثل في خمس ناقلات للمنتجات البترولية المكررة، وناقلة النفط العملاقة أحادية الهيكل المستخدمة كسفينة للتخزين العائم، والتي تمثل جزءاً من ناقلات فيلا. وسوف تستخدم هذه الناقلات من قبل مجموعة أرامكو السعودية في نقل المنتجات البترولية المكررة فيما يتعلق بناقلات المنتجات البترولية المكررة، و نقل النفط الخام فيما يتعلق بناقلات أفراماكس، والتخزين فيما يتعلق بناقلة النفط العملاقة أحادية الهيكل، وذلك لفترة مبدئية مدتها خمس سنوات (باستثناء ناقلة النفط العملاقة التي تستخدم للتخزين العائم حيث إن إيجارها على أساس الفترة الزمنية يخضع لمتطلبات التسفين الخاصة بها، إلا أنه من المتوقع أن يمتد حتى ١٤٣٧/٠٣/٢٠ الموافق ٢٠١٦/١٢/٣١ م أو لفترة أطول، كما هو موضح بتفصيل أكثر أدناه). وبحسب اتفاقية الإيجار على أساس الفترة الزمنية، فإن كل

من ناقلات فيلا الخاضعة لاتفاقية الإيجار على أساس الفترة الزمنية سيتم تأجيرها زمنياً وفقاً لنموذج العقد الذي تم الاتفاق على بنوده من قبل الشركة وأرامكو للتجارة.

أسعار التأجير

يتم تحديد السعر اليومي للإيجار بالرجوع إلى تقييم أسعار السوق الذي توفره لجنة لندن لوسطاء ناقلات النفط (وهي هيئة مستقلة توفر تقييم للأسعار لمشغلي الناقلات)، بناءً على آلية محددة في اتفاقية الإيجار على أساس الفترة الزمنية.

حدود المسؤولية

اتفقت كل من الشركة وشركة أرامكو للتجارة على ألا تتجاوز مسؤولية كل طرف مبلغ إجمالي قدره ٩٣٧,٥٠٠,٠٠٠ ريال سعودي ما يعادل ٢٥٠,٠٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي، في حال إنهاء اتفاقية الإيجار على أساس الفترة الزمنية نتيجة لمخالفتها من قبل أي من أرامكو للتجارة أو الشركة.

المدة والإنتهاء

يبدأ وقت الإيجار على أساس الفترة الزمنية لكل من ناقلات المنتجات البترولية المكررة بتاريخ إدخال أولى ناقلة في الإيجار على أساس الفترة الزمنية، والذي تم في تاريخ ١٤٣٥/١٢/٢٩ هـ الموافق ٢٣/١٠/٢٠١٤ م، ويستمر لمدة خمس سنوات.

يتم تمديد اتفاقية الإيجار على أساس الفترة الزمنية لكل من ناقلات المنتجات البترولية المكررة تلقائياً لفترة خمس سنوات أخرى إلا إذا تم إنهاؤها من قبل أحد الأطراف عبر إشعار كتابي يوجه قبل فترة لا تقل عن تسعة أشهر من تاريخ انتهاء المدة الأصلية. وفيما يخص ناقلة النفط العملاقة أحادية الهيكل المستخدمة كسفينة للتخزين العائم، فإن إيجارها ينتهي في ٣١ ديسمبر ٢٠١٦ م. ولكن، في حال كان التسفين مطلوباً بحسب مؤسسة التصنيف، يمكن تعديل تاريخ الانتهاء كما يلي:

- في حال كان التسفين قبل تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٥ م، سيكون لأرامكو للتجارة الحق في تمديد اتفاقية الإيجار على أساس الفترة الزمنية حتى ٣١ ديسمبر ٢٠٢٠ م (وستتحمل فيلا تكاليف التسفين). وينتهي الإيجار على أساس الفترة الزمنية تلقائياً قبل إنتهاء فترة التأجير الزمني الممددة أو إذا تم إجراء تسفين ثاني خلال فترة التأجير الزمني الممددة، فإنه يمكن إنهاء الإيجار بناءً على طلب الشركة بتاريخ موعد التسفين الأخير.
- في حال كان التسفين بعد ٣١ ديسمبر ٢٠١٥ م، فإن الإيجار على أساس الفترة الزمنية يستمر حتى حلول تاريخ التسفين.

٢-١٤ المعلومات القانونية المتعلقة بالشركة

١-٢-١٤ العقارات

١-١-٢-١٤ العقارات المملوكة

كما في تاريخ ٣١ ديسمبر لعام ٢٠١٤ م، تمتلك الشركة العقارين التاليين:

الجدول ١-١٤: العقارين المملوكين من الشركة

العنوان	المالك	الفرع
المبنى رقم ٥٦٩، شارع الستين، حي الملز، ص.ب ٨٩٣١، الرياض ١١٤٩٢، المملكة العربية السعودية.	البحري	مكتب الرياض
برج جميرا - أرمادا ٢، الطابق رقم (٣٧) و (٣٨)، ص.ب. رقم ٣٢٨٩٠، دبي - الإمارات العربية المتحدة.	شركة الشرق الأوسط لإدارة السفن المحدودة- جي إل تي	الشرق الأوسط لإدارة السفن

٢٠١٤-١-٢ العقارات المستأجرة

بالإضافة إلى العقارين المملوكين، تستأجر الشركة العقارات التالية، والموضحة تفاصيلها في الجدول أدناه:

الجدول ٢-١٤: العقارات المستأجرة من قبل الشركة

العنوان	مدة العقد	بدء العقد	الإيجار	الموقع	مدة
المكتب رقم ١٦٨٨، مطار الملك خالد، الرياض، المملكة العربية السعودية	٣ سنوات، وقد تم تجديده إلى تاريخ ٢٠١٢م	٢٩ فبراير ٢٠١٢م	سنوي	مكتب مطار الملك خالد	
الميناء الجاف، الرياض، المملكة العربية السعودية	٥ سنوات	٣ أغسطس ٢٠١١م	سنوي	الميناء الجاف	
طريق المدينة، مبنى ٧٥٧٥، بجوار معرض سيارات لكزس، ص.ب: ٩٥٩٨، جدة ٢١٤٢٣ المملكة العربية السعودية	٥ سنوات/قابلة للتجديد على أساس سنوي	١ مايو ٢٠١٤م	سنوي	مكتب جدة	
ميناء جدة الإسلامي، جدة، المملكة العربية السعودية	١٠ سنوات/قابلة للتجديد لمدة ٥ سنوات	٢ نوفمبر ٢٠٠٦م	سنوي	ساحة الحاويات	
شارع الملك سعود، حي الصفا، الدمام، المملكة العربية السعودية	٥ سنوات/قابلة للتجديد على أساس سنوي	٥ نوفمبر ٢٠١٣م	سنوي	مكتب الدمام	
طريق الغيشلا، شارع الملك سعود، حي الصفا، ص.ب ٣٧٣٢، الدمام ٣١٤٨١ المملكة العربية السعودية	سنة واحدة/قابلة للتجديد على أساس سنوي	٧ أغسطس ٢٠١٤م	سنوي	مكتب ميناء الدمام	
الطابق الثاني، مبنى شركة الخنيني، بنك الرياض، شارع جدة ص.ب. ٩٥٥ الجبيل ٣١٩٥١، المملكة العربية السعودية	١ سنة، وقد تم تجديده إلى تاريخ ٢٠١٦/٠٣/٠١م	١ مارس ٢٠١٤م	سنوي	مكتب الجبيل	
(مكتب اتصال تابع للشركة الوطنية السعودية للنقل البحري)، مومباي الطابق ٤، أورينت هاوس مومباي، شارع ادي مارزبان، مقاطعة بالارد، مومباي ٤٠٠٠٠١، الهند	مستمرة	١ سبتمبر ٢٠٠٧م	شهري	البحري - الهند (مكتب اتصال)	
جناح ٤٠٠، شارع برات، بالتيمور، MIF ٣١١٧-٢٠٢٠٢١٢، الولايات المتحدة الأمريكية	٥ سنوات، و٣ أشهر	١ أغسطس ٢٠١١م	شهري	بحري جي سي (أمريكا)	

المصدر: الشركة

٢-٢-١٤ الترتيبات المالية

- كما في تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٤م، أبرمت الشركة اتفاقيات للحصول على التسهيلات المالية التالية:
- تسهيلات مرابحة جسرية بمبلغ ٣,١٨٢,٨١٢,٥٠٠ ريال سعودي تقريباً، بتاريخ ١٤٣٥/٠٨/٢٥ هـ الموافق ٢٣ يونيو ٢٠١٤م مع ثلاثة بنوك تجارية ("تسهيلات المرابحة الجسري ٢٠١٤").
 - تسهيلات مرابحة بقيمة ١٢٠,٠٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي تقريباً، بتاريخ ٣ يوليو ٢٠١٢م مع صندوق الاستثمارات العامة ("تسهيلات مرابحة مع صندوق الاستثمارات العامة ٢٠١٢م").
 - تسهيلات مرابحة بقيمة ٨٢٢,٦٠٠,٠٠٠ ريال سعودي تقريباً، بتاريخ ٢٢ يونيو ٢٠١١م مع اثنين من البنوك التجارية ("تسهيلات مرابحة ٢٠١١م").
 - تسهيلات مرابحة بقيمة ٢٨٠,٠٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي تقريباً، بتاريخ ٢١ أبريل ٢٠٠٩م مع صندوق الاستثمارات العامة ("تسهيلات مرابحة مع صندوق الاستثمارات العامة ٢٠٠٩م").
 - تسهيلات مرابحة بقيمة ٤٣٧,٨٧٨,٠٠٠ دولار أمريكي تقريباً، بتاريخ ٢٥ يونيو ٢٠٠٧م مع أربعة بنوك تجارية ("تسهيلات مرابحة ٢٠٠٧م").
 - تسهيلات مرابحة بقيمة ٨٤,٤٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي تقريباً، بتاريخ ١٨ مارس ٢٠٠٧م مع ثلاثة بنوك تجارية ("تسهيلات مرابحة مع ثلاثة بنوك تجارية ٢٠٠٧م").

يلخّص الجدول التالي الشروط الرئيسية لبعض التسهيلات المذكورة أعلاه:

الجدول ١٤-٣: ملخّص عن الترتيبات المالية

المدة/تاريخ	حزمة الضمان	المبلغ القائم			الغرض من التمويل	ملحة عن التسهيلات وتاريخها
		٢٠١٤/١٢/٣١	المبلغ المسدّد	المبلغ الأصلي		
١٤٣٦/٠٩/٠٦ هـ الموافق ٢٣ يونيو ٢٠١٥	رهونات الأصول	٣,١٨٢,٨١٢,٥٠٠ ريال سعودي	-	٣,١٨٢,٨١٢,٥٠٠ ريال سعودي	لتمويل العوض النقدي لصفقة فيلا والتكاليف الناتجة عنها	تسهيلات المرابحة الجسري مع ثلاثة بنوك تجارية ٢٠١٤م
٠٢ أكتوبر ٢٠٢٣م	ضمانات ما قبل التسليم، ورهونات الأصول	١٠٦,٥٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي	١٣,٥٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي	١٢٠,٠٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي	المساهمة في جزء من تكاليف بناء ناقلتين روكون وهما هيكل ٨٠٨٧ وبحري تيوك	تسهيلات مرابحة مع صندوق الاستثمارات العامة ٢٠١٢م
٣٠ أبريل ٢٠٢٤م	ضمانات ما قبل التسليم، ورهونات الأصول	٧٥٦,١٥٩,٢٣٠,٧٠ ريال سعودي	٦٦,٤٤٠,٧٦٩,٣٠ ريال سعودي	٨٢٢,٦٠٠,٠٠٠ ريال سعودي	المساهمة في جزء من تكاليف بناء أربع ناقلات روكون وهم هيكل ٨٠٨٥، ٨٠٨٦، ٨٠٨٩ و ٨٠٩٠	تسهيلات المرابحة مع اثنين من البنوك التجارية ٢٠١١م

تسهيلات مرابحة مع صندوق الاستثمارات العامة ٢٠٠٩ م	إعادة تمويل الدين المرتبط بالناقلة وفره وإعادة تمويل/تمويل تكاليف الاستحواذ على ٣ ناقلات نفط عملاقة وهي دره، وغزال، وسهبا	٢٨٠,٠٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي	١٠٠,٠٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي	١٨٠,٠٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي	ضمانات ما قبل التسليم، ورهونات الأصول	٠٢ مارس ٢٠١٩ م
تسهيلات المرابحة مع أربعة بنوك تجارية ٢٠٠٧ م	المساهمة في جزء من تكاليف الاستحواذ على ست ناقلات نفط عملاقة والمسماة: جنا، وحباري، وكحلى، ودره، وغزال، وسهبا.	٤٣٧,٨٧٨,٠٠٠ دولار أمريكي	٣٢٦,٢٤٥,٤٦٢,٢ دولار أمريكي	١١١,٦٣٢,٥٣٧,٨٠٠ دولار أمريكي	ضمانات ما قبل التسليم ورهونات الأصول، والضمانات العامة، وتعهدات الحساب وضمانات اتفاقية الإيجار على أساس الفترة الزمنية المؤهلة	٠٢ مارس ٢٠١٩ م
تسهيلات مرابحة مع ثلاثة بنوك تجارية ٢٠٠٧ م	للتمويل الجزئي لشراء الناقلات المسماة ليلى	٨٤,٤٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي	٤٠,٧٩٣,٣٣٣,١٤ دولار أمريكي	٤٣,٦٠٦,٦٦٦,٨٦٠ دولار أمريكي	ضمانات ما قبل التسليم، سند التعهد، الضمانات العامة، الرهن، تعهدات الحساب؛ وثائق ضمانات السفينة الأخرى.	٠٨ أغسطس ٢٠١٧ م

المصدر: الشركة

٣-٢-١٤ التراخيص والتصاريح

كما في ٣١ ديسمبر عام ٢٠١٤ م، تملك الشركة ترخيصاً من وزارة النقل فيما يتعلّق بأنشطة النقل البحري الدولية الخاصّة بها. وتمّ إصدار هذا الترخيص بتاريخ ١٤٣٤/٠٥/٠٦ هـ الموافق ٢٠١٣/٠٣/١٨ م، ومن المقرّر أن ينتهي في ١٤٣٧/٠٥/٠٥ هـ الموافق ٢٠١٦/٠٢/١٤ م. كما تمتلك كلٌّ من الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري وشركة البحري للبضائع السائبة تراخيص من وزارة النقل سارية المفعول حتى تاريخ نشرة الإصدار هذه. وتعتقد الشركة أنها ليست بحاجة للحصول على أية تراخيص أو تصاريح أخرى فيما يتعلّق بأنشطة النقل البحري الدولية الخاصّة بها.

٤-٢-١٤ أصول الشركة الجوهريّة والرهنات المرتبطة بها

حتى تاريخ نشرة الإصدار هذه، تتركز الأصول الجوهريّة للشركة في الناقلات/السفن التي تمتلكها الشركة، والتي يخضع بعضها للرهن كما هو مذكور أدناه:

الجدول ٤-١٤: أصول الشركة الجوهريّة والرهنات المرتبطة بها

مرهون حتى	الناقلات/السفن	العلم	النوع	مرهونة/غير مرهونة	(السنة)
بحري تيوك	السعودية	روكون	مرهونة - آتش اس بي سي العربية السعودية المحدود	٢٠٢٣ م	
بحري هفوف	السعودية	روكون	مرهونة - آتش اس	٢٠٢٣ م	

مرهون حتى (السنة)	مرهونة/غير مرهونة	النوع	العلم	الناقلات/السفن
٢٠٢٣ م	بي سي العربية السعودية المحدود مرهونة - آتش اس	روكون	السعودية	بحري أمها
٢٠٢٣ م	بي سي العربية السعودية المحدود مرهونة - آتش اس	روكون	السعودية	بحري جازان
٢٠٢٤ م	بي سي العربية السعودية المحدود مرهونة - آتش اس	روكون	السعودية	بحري جدة
٢٠٢٤ م	بي سي العربية السعودية المحدود مرهونة - آتش اس	روكون	السعودية	بحري ينبع
غير مرهونة	غير مرهونة	النفط	جزر الباهاما	رملة
غير مرهونة	غير مرهونة	النفط	جزر الباهاما	غوار
غير مرهونة	غير مرهونة	النفط	جزر الباهاما	وطبان
غير مرهونة	غير مرهونة	النفط	جزر الباهاما	حوطة
غير مرهونة	غير مرهونة	النفط	جزر الباهاما	سفانية
غير مرهونة	غير مرهونة	النفط	السعودية	غزال
غير مرهونة	غير مرهونة	النفط	جزر الباهاما	سهباء
غير مرهونة	غير مرهونة	النفط	جزر الباهاما	حرض
غير مرهونة	غير مرهونة	النفط	جزر الباهاما	مرجان
غير مرهونة	غير مرهونة	النفط	جزر الباهاما	صفوى
غير مرهونة	غير مرهونة	النفط	جزر الباهاما	ابقيق
٢٠١٧ م	مرهونة - بنك إتش إس بي سي بي إل سي	النفط	جزر الباهاما	ليلى

مرهون حتى	مرهونة/غير مرهونة	النوع	العلم	الناقلات/السفن
(السنة)				
٢٠١٨ م	مرهونة - بنك بي ان بي باريبا سويس اس ايه	ناقلات النفط العملاقة	جزر الباهاما	جنا
٢٠١٨ م	مرهونة - بنك بي ان بي باريبا سويس اس ايه	ناقلات النفط العملاقة	جزر الباهاما	حباري
٢٠١٩ م	مرهونة - بنك بي ان بي باريبا سويس اس ايه	ناقلات النفط العملاقة	جزر الباهاما	كحلاء
٢٠١٩ م	مرهونة - سامبا	ناقلات النفط العملاقة	جزر الباهاما	وفرة
٢٠١٩ م	مرهونة - سامبا	ناقلات النفط العملاقة	جزر الباهاما	درة
غير مرهونة	غير مرهونة	ناقلة كيماويات	النرويج	إن سي سي الرياض
غير مرهونة	غير مرهونة	ناقلة كيماويات	النرويج	إن سي سي مكة
غير مرهونة	غير مرهونة	ناقلة كيماويات	النرويج	إن سي سي الجبيل
٢٠١٧ م	مرهونة - بنك الرياض	ناقلة كيماويات	السعودية	إن سي سي نجد
٢٠١٧ م	مرهونة - بنك الرياض	ناقلة كيماويات	السعودية	إن سي سي الحجاز
٢٠١٧ م	مرهونة - بنك الرياض	ناقلة كيماويات	السعودية	إن سي سي تهامة
٢٠١٧ م	مرهونة - بنك الرياض	ناقلة كيماويات	السعودية	إن سي سي أمها
٢٠١٧ م	مرهونة - بنك الرياض	ناقلة كيماويات	السعودية	إن سي سي تبوك
٢٠١٧ م	مرهونة - بنك الرياض	ناقلة كيماويات	السعودية	إن سي سي القصيم
٢٠٢٠ م	مرهونة - سامبا	ناقلة كيماويات	السعودية	إن سي سي أمل
٢٠٢٠ م	مرهونة - سامبا	ناقلة كيماويات	السعودية	إن سي سي صفا
٢٠٢٠ م	مرهونة - سامبا	ناقلة كيماويات	السعودية	إن سي سي دانة
٢٠٢١ م	مرهونة - سامبا	ناقلة كيماويات	السعودية	إن سي سي نور
٢٠٢١ م	مرهونة - سامبا	ناقلة كيماويات	السعودية	إن سي سي هدي
غير مرهونة	غير مرهونة ^{١١}	ناقلة كيماويات	السعودية	إن سي سي رابغ
غير مرهونة	غير مرهونة ^{١٢}	ناقلة كيماويات	السعودية	إن سي سي سدير
غير مرهونة	غير مرهونة ^{١٣}	ناقلة كيماويات	السعودية	إن سي سي دمام

^{١١} تم الاتفاق على رهن هذه الناقلات لصالح صندوق الاستثمارات العامة كجزء من الضمانات المقدمة من الشركة الوطنية لنقل الكيماويات، وذلك بموجب التسهيلات المالية الموقعة بين الطرفين بتاريخ ١٨ أغسطس ٢٠٠٧ م، وحتى تاريخ نشرة الإصدار هذه، لم يتم توقيع اتفاقيات الرهن المتعلقة بهذه الناقلات، إلا أن طرفي هذه التسهيلات المالية يعترفون توقيع اتفاقيات الرهن هذه في المستقبل القريب. وعليه، فإذا تم توقيع اتفاقيات الرهن هذه، فإنه يتوقع أن تكون هذه الناقلات مرهونة حتى عام ٢٠٢٢ م.

^{١٢} تم الاتفاق على رهن هذه الناقلات لصالح صندوق الاستثمارات العامة كجزء من الضمانات المقدمة من الشركة الوطنية لنقل الكيماويات، وذلك بموجب التسهيلات المالية الموقعة بين الطرفين بتاريخ ١٨ أغسطس ٢٠٠٧ م، وحتى تاريخ نشرة الإصدار هذه، لم يتم توقيع اتفاقيات الرهن المتعلقة بهذه الناقلات، إلا أن طرفي هذه التسهيلات المالية يعترفون توقيع اتفاقيات الرهن هذه في المستقبل القريب. وعليه، فإذا تم توقيع اتفاقيات الرهن هذه، فإنه يتوقع أن تكون هذه الناقلات مرهونة حتى عام ٢٠٢٢ م.

مرهون حتى	مرهونة/غير مرهونة	النوع	العلم	الناقلات/السفن
(السنة)	مرهونة/غير مرهونة ^{١٤}			
غير مرهونة	غير مرهونة ^{١٤}	ناقلة كيماويات	السعودية	إن سي سي حائل
٢٠٢٢ م	مرهونة- بنك الرياض	ناقلة كيماويات	السعودية	إن سي سي نسمة
٢٠٢٢ م	مرهونة- بنك الرياض	ناقلة كيماويات	السعودية	إن سي سي شمس
٢٠٢٢ م	مرهونة- بنك الرياض	ناقلة كيماويات	السعودية	إن سي سي نجم
٢٠٢٢ م	مرهونة- بنك الرياض	ناقلة كيماويات	السعودية	إن سي سي ريم
٢٠٢٢ م	مرهونة- بنك الرياض	ناقلة كيماويات	السعودية	إن سي سي سما
٢٠٢٣ م	مرهونة- بنك الرياض	ناقلة كيماويات	السعودية	إن سي سي فجر
٢٠٢٤ م	مرهونة - بنك البلاد	ناقلة بضائع سائبة	السعودية	بحري أراسكو
٢٠٢٤ م	مرهونة - بنك البلاد	ناقلة بضائع سائبة	السعودية	بحري قرين
٢٠٢٤ م	مرهونة - بنك البلاد	ناقلة بضائع سائبة	السعودية	بحري وافي
٢٠٢٤ م	مرهونة - بنك البلاد	ناقلة بضائع سائبة	السعودية	بحري تريدر
٢٠٢٤ م	مرهونة - بنك البلاد	ناقلة بضائع سائبة	السعودية	بحري بلك

المصدر: الشركة

٥-٢-١٤ الاتفاقيات الجوهرية

١٥-٢-١٤ ملخص الشروط الأساسية لاتفاقية خدمات النقل والشحن مع وزارة الدفاع في المملكة العربية السعودية ("اتفاقية خدمات الشحن والنقل لوزارة الدفاع").

قامت الشركة ووزارة الدفاع بإبرام اتفاقية خدمات النقل والشحن لوزارة الدفاع المؤرخة في ١٧/١١/١٤٣٢هـ (الموافق ١٥/١٠/٢٠١١م) تقوم الشركة بموجها بشحن المعدات العسكرية. وتلقت الشركة خطاباً من وزارة الدفاع بتاريخ ٢٧/٠٢/١٤٣٥هـ (الموافق ١٠/١٢/٢٠١٣م) يفيد بموافقة المقام السامي على تجديد عقد خدمات النقل والشحن لوزارة الدفاع لمدة خمس سنوات إضافية.

القيمة

تبلغ القيمة الكلية لاتفاقية خدمات النقل والشحن لوزارة الدفاع ٢٣٠,٠٠٠,٠٠٠ ريالاً سعودياً (ما يعادل حوالي ٦١,٣٢٥,٤٣٠ دولار أمريكي) للسنوات الثلاثة الأولى، و ٣٨٣,٣٣٥,٠٠٠ ريال سعودياً (ما يعادل حوالي ١٠٢,٢٢٢,٦٦٧ دولار أمريكي)، للسنوات الخمس التي تلي الثلاث سنوات الأولى.

المدة والإنتهاء

أصبحت الاتفاقية سارية بتاريخ ١٣/١٠/١٤٣٢هـ (الموافق ١١/٠٩/٢٠١١م) وستبقى سارية بعد أن تم تجديد الاتفاقية من قبل وزارة الدفاع حتى ١٢/٠١/١٤٤١هـ (الموافق ١١/٠٩/٢٠١٩م).

^{١٣} تم الاتفاق على رهن هذه الناقلات لصالح صندوق الاستثمارات العامة كجزء من الضمانات المقدمة من الشركة الوطنية لنقل الكيماويات، وذلك بموجب التسهيلات المالية الموقعة بين الطرفين بتاريخ ١٨ أغسطس ٢٠٠٧م، وحتى تاريخ نشرة الإصدار هذه، لم يتم توقيع اتفاقيات الرهن المتعلقة بهذه الناقلات، إلا أن طرفي هذه التسهيلات المالية يعتمون توقيع اتفاقيات الرهن هذه في المستقبل القريب. وعليه، فإذا تم توقيع اتفاقيات الرهن هذه، فإنه يتوقع أن تكون هذه الناقلات مرهونة حتى عام ٢٠٢٢م.

^{١٤} تم الاتفاق على رهن هذه الناقلات لصالح صندوق الاستثمارات العامة كجزء من الضمانات المقدمة من الشركة الوطنية لنقل الكيماويات، وذلك بموجب التسهيلات المالية الموقعة بين الطرفين بتاريخ ١٨ أغسطس ٢٠٠٧م، وحتى تاريخ نشرة الإصدار هذه، لم يتم توقيع اتفاقيات الرهن المتعلقة بهذه الناقلات، إلا أن طرفي هذه التسهيلات المالية يعتمون توقيع اتفاقيات الرهن هذه في المستقبل القريب. وعليه، فإذا تم توقيع اتفاقيات الرهن هذه، فإنه يتوقع أن تكون هذه الناقلات مرهونة حتى عام ٢٠٢٢م.

يحق لوزارة الدفاع إنهاء الاتفاقية في حال:

- قيام الشركة (سواء بشكل مباشر أو غير مباشر) بعرض رشوة على أحد موظفي وزارة الدفاع.
- تأخير البدء بالعمل من قبل الشركة أو البطء في التنفيذ أو الإخفاق في الوفاء بالتزاماتها بموجب الاتفاقية دون تصحيح ذلك الوضع خلال ١٥ يوماً.
- تنازل الشركة عن الاتفاقية والتعاقد عليها من الباطن دون الحصول على موافقة مسبقة من وزارة الدفاع.
- دخول الشركة في إجراءات التصفية أو الإفلاس.

شروط رئيسية أخرى

- تعتبر الشركة مسؤولة عن تأمين كافة المعدات التي يتم شحنها بموجب اتفاقية خدمات النقل والشحن لوزارة الدفاع.
- لا يحق للشركة التنازل عن اتفاقية خدمات النقل والشحن لوزارة الدفاع دون موافقة خطية مسبقة من وزارة الدفاع.
- في حال حدوث تأخير، يحق لوزارة الدفاع خصم نسبة ١ في المائة من تكلفة نقل المعدات التي يتم شحنها بشكل أسبوعي وذلك بحد أقصى لا يتجاوز ١٠ في المائة من إجمالي قيمة اتفاقية خدمات النقل والشحن.

٢-٥-٢-١٤ ملخص الشروط الأساسية لاتفاقية خدمات النقل والشحن مع وزارة الداخلية في المملكة العربية السعودية ("اتفاقية خدمات الشحن والنقل لوزارة الداخلية").

قامت الشركة ووزارة الداخلية بإبرام اتفاقية خدمات النقل والشحن لوزارة الداخلية المؤرخة في ١٤٣٦/٠٤/٢٨ هـ (الموافق ٢٠١٥/٠٢/١٧ م) تقوم الشركة بموجبها بشحن معدات عسكرية وأمنية.

القيمة

تبلغ القيمة الكلية لاتفاقية خدمات النقل والشحن لوزارة الداخلية ٤٠٠,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي (ما يعادل حوالي ١٠٦,٦٦٦,٦٦٧ دولار أمريكي) للسنوات الخمس القادمة.

المدة والإنهاء

أصبحت الاتفاقية سارية بتاريخ ١٤٣٦/٠٤/٢٨ هـ (الموافق ٢٠١٥/٠٢/١٧ م) وستبقى سارية لمدة ١٨٠٠ يوم تقويمي. يحق لوزارة الداخلية إنهاء الاتفاقية في حال:

- قيام الشركة (سواء بشكل مباشر أو غير مباشر) بعرض رشوة على أحد موظفي وزارة الداخلية.
- تأخير البدء بالعمل من قبل الشركة أو البطء في التنفيذ أو الإخفاق في الوفاء بالتزاماتها بموجب الاتفاقية دون تصحيح ذلك الوضع خلال ١٥ يوماً.
- تنازل الشركة عن الاتفاقية والتعاقد عليها من الباطن دون الحصول على موافقة مسبقة من وزارة الداخلية.
- دخول الشركة في إجراءات التصفية أو الإفلاس.

شروط رئيسية أخرى

- تعتبر الشركة مسؤولة عن تأمين كافة المعدات التي يتم شحنها بموجب اتفاقية خدمات النقل والبضائع.
- لا يحق للشركة التنازل عن اتفاقية خدمات النقل وشحن لوزارة الداخلية دون موافقة خطية مسبقة من وزارة الداخلية.
- في حالة حدوث تأخير، يحق لوزارة الداخلية خصم نسبة ١ في المائة من تكلفة نقل المعدات التي يتم شحنها بشكل أسبوعي وذلك بحد أقصى لا يتجاوز ١٠ في المائة من إجمالي قيمة الاتفاقية.
- في حال فشلت الشركة في إدخال بيانات المواد المشحونة لأي عملية شحن إلى نظام المعلومات، يحق لوزارة الداخلية فرض غرامة مالية قدرها ١ في المائة عن كل يوم تأخير وذلك بحد أقصى لا يتجاوز ١٠ في المائة من إجمالي قيمة عملية الشحن تلك.

- في حالة حدوث أي إخلال أو تأخير من جانب الشركة فيما يتعلق بنطاق عملها واختصاصاتها، يحق لوزارة الداخلية فرض غرامة لا تتجاوز ١٠ في المائة من إجمالي قيمة الاتفاقية، وذلك بعد إرسال إنذار خطي مسبق.
- تلتزم الشركة بتقديم تدريب سنوي لمدة ثلاثة أيام لعدد ٣٠ موظف من وزارة الداخلية خلال مدة العقد.

١٤-٢-٥ ملخص الشروط الأساسية لاتفاقية بيع الوقود البحري على أساس التسليم على ظهر السفينة مع شركة أرامكو السعودية ("اتفاقية بيع الوقود البحري على أساس التسليم على ظهر السفينة").

قامت الشركة بإبرام اتفاقية بيع الوقود البحري على أساس التسليم على ظهر السفينة مع شركة أرامكو السعودية بتاريخ ١٥/١/١٤٣٢هـ (الموافق ١٠/١/٢٠١١م) لوضع الشروط التي تقوم شركة أرامكو السعودية بموجبها ببيع الوقود البحري للشركة. قام الطرفان بتجديد الاتفاقية من خلال الدخول في اتفاقية تعديل مؤرخة في ٥/٢/١٤٣٣هـ الموافق ٣١/١٢/٢٠١١م ("اتفاقية تعديل عقد التسليم على ظهر السفينة"). كما قام الطرفان في الدخول في اتفاقية تعديل أخرى مؤرخة في ١٨/٢/١٤٣٤هـ الموافق ٣١/١٢/٢٠١٢م.

اتفاقية البيع والشراء

بموجب الاتفاقية المعدلة تقوم الشركة بشراء واستلام ٢٤٠,٠٠٠ طن متري من الوقود البحري سنوياً من أرامكو السعودية. يتفاوت سعر الطن المتري ويتم تحديده عن طريق آلية للخصم المذكورة في الاتفاقية (ويتم احتسابها بالرجوع إلى قائمة أرامكو السعودية الأسبوعية التي تتضمن أسعار الوقود البحري في أي تاريخ للتسليم).

المدة والإنهاء

أصبحت اتفاقية بيع الوقود البحري على أساس التسليم على ظهر السفينة سارية بتاريخ ٤/١/١٤٣٢هـ (الموافق ١/١/٢٠١١م) وحتى ٥/٢/١٤٣٣هـ (الموافق ٣١/١٢/٢٠١١م). وتم تجديد هذه الاتفاقية (وتعديلاتها) لمدة ١٢ شهراً بشكل مبدئي تنتهي في ١٧/٢/١٤٣٤هـ (الموافق ٣١/١٢/٢٠١٢م)، كما تم تجديد هذه الاتفاقية (وتعديلاتها) لمدة ١٢ شهراً بشكل مبدئي تنتهي في ٢٨/٢/١٤٣٥هـ (الموافق ٣١/١٢/٢٠١٣م)، وبعدها يتم تمديد بنود الاتفاقية (وتعديلاتها) لمدة ١٢ شهراً بشكل تلقائي. ويستمر تجديد الاتفاقية تلقائياً بشكل سنوي إلا إذا تم إلغاؤها من قبل الأطراف.

يحق للطرفين إنهاء الاتفاقية دون سبب من خلال إرسال إشعار خطي للطرف الآخر قبل ثلاثين يوماً على الأقل من تاريخ انتهاء الاتفاقية.

١٤-٢-٦ الاتفاقيات مع الأطراف ذوي العلاقة

١٤-٢-٦-١ ملخص الشروط الرئيسية لاتفاقية إدارة السفن بين الشركة وشركة الشرق الأوسط ("اتفاقية إدارة السفن") قامت الشركة بإبرام اتفاقية إدارة السفن مع شركة الشرق الأوسط (شركة تابعة مملوكة للشركة بالكامل) بتاريخ ٤/١/١٤٣٢هـ (الموافق ١/١/٢٠١١م) لوضع الشروط التي ستقوم شركة الشرق الأوسط بموجبها بتقديم خدمات إدارة الناقلات التابعة للشركة. قام الطرفان بتعديل اتفاقية إدارة السفن بتاريخ ٤/١٢/١٤٣٢هـ الموافق ١/١١/٢٠١١م.

الخدمات

بموجب الاتفاقية، تقوم شركة الشرق الأوسط بتقديم خدمات فنية وخدمات إدارة الطاقم للشركة. في مقابل تلك الخدمات، تقوم الشركة بسداد أتعاب دعم فني بقيمة ١٠,٠٠٠ دولار شهرياً عن كل سفينة لصالح شركة الشرق الأوسط.

المدة والإنهاء

أصبحت اتفاقية إدارة السفن سارية منذ تاريخ ٤/١/١٤٣٢هـ الموافق ١/١/٢٠١١م وستستمر بالسريان حتى يتم إلغاؤها من قبل أحد الطرفين. يحق للطرفين إنهاء الاتفاقية دون سبب من خلال إرسال إشعار خطي للطرف الآخر قبل شهرين على الأقل من تاريخ الإنهاء المقترح.

٢٠١٤-٦-٢ ملخص الشروط الرئيسية لاتفاقية إدارة السفن بين الشركة الوطنية لنقل الكيماويات وشركة الشرق الأوسط
("اتفاقية إدارة السفن للشركة الوطنية لنقل الكيماويات")

قامت الشركة الوطنية لنقل الكيماويات بإبرام اتفاقية إدارة السفن مع شركة الشرق الأوسط بتاريخ ١٠/٠٨/١٤٢٨هـ (الموافق ٢٤/٠٨/٢٠٠٧م) لتحديد الشروط التي ستقوم شركة الشرق الأوسط بموجبها بتقديم خدمات للشركة الوطنية لنقل الكيماويات. قام الطرفان بتعديل اتفاقية إدارة السفن بتاريخ ٢٦/٠٤/١٤٣٢هـ (الموافق ٠١/٠٤/٢٠١١م)، ولاحقاً بتاريخ ١١/٠١/١٤٣٢هـ (الموافق ١٠/٠٩/٢٠١١م).

الخدمات

بموجب الاتفاقية، تقوم شركة الشرق الأوسط بتقديم خدمات فنية وخدمات إدارة الطاقم لناقلات الشركة الوطنية لنقل الكيماويات. في مقابل تلك الخدمات، تقوم الشركة الوطنية لنقل الكيماويات بسداد أتعاب شهرية لصالح شركة الشرق الأوسط.

المدة والإنهاء

أصبحت اتفاقية إدارة السفن سارية منذ تاريخ ١٠/٠٨/١٤٢٨هـ (الموافق ٢٤/٠٨/٢٠٠٧م) وستستمر بالسريان حتى يتم إلغاؤها من قبل أحد الطرفين. يحق للطرفين إنهاء الاتفاقية دون سبب من خلال إرسال إشعار خطي للطرف الآخر قبل ٣ أشهر على الأقل من تاريخ الإنهاء المقترح.

٢٠١٤-٦-٣ ملخص الشروط الرئيسية لاتفاقية خدمات الشحن مع إس-أويل ("اتفاقية خدمات الشحن مع شركة إس أويل")
قامت الشركة بإبرام اتفاقية خدمات الشحن مع شركة إس أويل الجنوب كورية بتاريخ ٠٨/٠٤/٢٠١٥م علماً بأن شركة إس أويل الواقعة في سينول، جنوب كوريا ("إس-أويل") هي طرف ذو علاقة بالشركة، وتقوم الشركة بموجب الاتفاقية بتقديم خدمات نقل النفط الخام على متن ناقلاتها لصالح شركة إس أويل من الخليج العربي والبحر الأحمر إلى أونسان الكورية.

القيمة

يتوقع أن يشكل الحد الأدنى من الإيرادات السنوية للشركة نتيجة هذه الاتفاقية حوالي ٢٥٠,٠٠٠,٠٠٠ مليون ريال سعودي.

المدة والإنهاء

حتى تاريخ نشرة الإصدار هذه، مدة هذه الاتفاقية عشر سنوات يبدأ سريانها بتاريخ ٠١/٠٦/٢٠١٥م.

كما تجدر الإشارة بأن شركة إس-أويل تُعد طرف ذو علاقة بالشركة، وأن هذه الاتفاقية وحتى تاريخ نشرة الإصدار هذه، لم يتم الموافقة عليها أو إقرارها بعد من الجمعية العامة للشركة وتنوي الشركة عرضها على الجمعية العامة في اجتماعها المقبل.

كما تجدر الإشارة إلى أن الاتفاقيات المشار إليها في القسم ١٤-١-١ (ملخص مستندات صفقة فيلا)، والقسم ١٤-١-٢ (ملخص مستندات الشحن البحري)، والقسم ١٤-٢-٥ (ملخص الشروط الأساسية لاتفاقية بيع الوقود البحري على أساس التسليم على ظهر السفينة مع شركة أرامكو السعودية)، هي اتفاقيات مبرمة مع مجموعة أرامكو السعودية، والتي تعد أحد المساهمين الكبار في الشركة (من خلال شركة أرامكو السعودية للتطوير).

وتجدر الإشارة إلى أن الشركة، وفقاً للتفصيل الوارد في القسم ١٤-٢-٢ "الترتيبات المالية"، قد حصلت على عدد من التسهيلات المالية من صندوق الاستثمارات العامة، والذي يعد أحد المساهمين الكبار في الشركة.

٢٠١٤-٧ الملكية الفكرية

في ٢٨/٠٤/١٤٣٣هـ (الموافق ٢١/٠٣/٢٠١٢م)، سجّلت الشركة علامتها التجارية ضمن الفئة ٣٩ باسمها لدى إدارة العلامات التجارية في وزارة التجارة والصناعة. وتضمّ العلامة التجارية، باللون الأزرق والرمادي، كلمة "البحري" بالحروف العربية وكلمة "Bahri" بالحروف الرومانية جنباً إلى جنب مع شكل هندسي يشبه الجزء الأمامي من السفينة ("الشكل الهندسي"). وتعتبر كلمة "البحري" محمية فقط بموجب هذه العلامة التجارية إذا استخدمت مع الشكل الهندسي.

بتاريخ ١٥/٠٦/١٤٢٨هـ (الموافق ٠١/٠٧/٢٠٠٧م)، قامت الشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة بتسجيل علامتها التجارية تحت الفئة ٣٩ باسمها لدى مكتب العلامات التجارية في وزارة التجارة والصناعة. تتألف العلامة التجارية من رسم لصاري سفينة عليه الأحرف NCC بالأحرف الرومانية.

باستثناء شعار الشركة، وشعار الشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة المذكورين أعلاه والمسجلين كعلامات تجارية في المملكة، ليس هناك أية علامات تجارية أو براءات اختراع أو حقوق تأليف أو أية حقوق ملكية فكرية أخرى ذات أهمية تذكر بالنسبة لعمل الشركة أو ربحيتها.

٨-٢-١٤ التأمين

تستفيد الشركة من عدة بوالص تأمين مرتبطة بالناقلات التي تملكها والموظفين الذين يعملون لديها. ويرد الجدول أدناه ملخص عن بوالص التأمين المختلفة التي حصلت عليها الشركة كما في تاريخ نشرة الإصدار هذه:

الجدول ١٤-٥: ملخص عن بوالص التأمين التي حصلت عليها الشركة

نوع البوليصة/التغطية	شركة التأمين/المزود	طبيعة التغطية	حدود المسؤولية
الحماية والتعويض ("الحماية والتعويض")	عدد من أندية الحماية والتعويض ضمن "المجموعة الدولية لأندية الحماية والتعويض"، والتي تؤمن البحري من خلالها ناقلاتها ("مجموعة أندية الحماية والتعويض")	التزامات مع أطراف أخرى ومصروفات مالكي/مشغلي الناقلات المرتبطة بها.	٧ مليار دولار أمريكي للحادثة الواحدة وفقاً للحدود الفرعية التالية: مسؤولية التلوث النفطي - ١ مليار دولار لكل حادث
مصروفات الشحن وغرامات التأخير ومصروفات الدفاع ("الشحن وغرامات التأخير والدفاع")	مجموعة أندية الحماية والتعويض	التكاليف القانونية التي يتكبدها مالك السفينة أو مستأجرها لاسترداد الأجر أو للدفاع عن النزاعات المرتبطة بالشحن وغرامات التأخير.	مسؤوليات الطاقم - ٣ مليار دولار أمريكي لكل حادث الركاب - ٢ مليار دولار أمريكي ٥ مليون دولار كحد أدنى للمطالبة، بمخصص إضافي بحد أعلى ٢ مليون دولار فيما يتعلق بإصلاح المشاكل الناشئة عن الإهمال أو تغيير ناقلتين
تغطية الهيكل والمحركات	التعاونية (سوق لندن)	تغطية الناقلات ضد أي ضرر في هيكلها أو محركاتها، ومسؤوليات تعرضها للاصطدام، وأية مخاطر بحرية أخرى.	المبلغ المؤمن لكل أسطول هو: ناقلات بضائع عامة (روكون): ٤٠٥,٣٨٤,٠٥٠ دولار أمريكي ناقلات النفط العملاقة/ناقلات المنتجات: ٢,١٤٣,٦٨٣,٥٧٠ دولار أمريكي ناقلات الكيماويات: ٧٣٤,٤٤٢,٢٧٨ دولار أمريكي

نوع البوليصة/التغطية	شركة التأمين/المزود	طبيعة التغطية	حدود المسؤولية
شهادة تغطية المسؤولية المالية	شركة حلول التأمين البحري (إم أي إس إل) المعروفة سابقًا باسم شورلاين	الضمانات المالية لتلبية متطلبات قانون منع التلوث النفطي لعام ١٩٩٠ م في الولايات المتحدة وقانون الاستجابة والتعويضات والمسؤولية البيئية الشاملة.	ناقلات الكيماويات: ٧٧٩,٨٣٧,٠٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي الحد المخصّص لكل ناقلة هو ١,٩٠٠ دولار أمريكي للطن أو ١٦,٠٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي أهما أعلى، الحد المخصّص للسفينة فيما يتعلّق بالناقلات الأخرى هو ٩٥٠ دولار أمريكي للطن أو ٨٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي أهما أعلى
النقل بغير ناقلات الشركة/تأمين خدمات الشحن	تي تي كلوب، لندن	الشحنات التي تمّ نقلها على غير ناقلات البحري	٢,٠٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي (لأي حادث واحد من دون أي حد لعدد الحوادث في سنة بوليصة التأمين).
معدات المناولة للسفن	تي تي كلوب، لندن	معدّات قيادة السفن مثل الرافعات ومناولات الحاويات، والمسؤول عن قيادة سفن السحب، وآلات تنظيف سطح السفينة.	يشكّل الحد العام لهذه التغطية ٧,٥ مليون دولار أمريكي لكل حادث.
رهونات مخاطر التأمين الإضافي/ رهونات تغطية تأمين الفوائد	مترتب من قبل البنوك الرئيسية في إطار اتفاقيات التسهيلات المختلفة للشركة	المبالغ المستحقّة من القروض غير المسدّدة للبنك ذي الصلة. تدفع البحري قسط التأمين إلى شركة التأمين بالتنسيق مع البنك الرئيس.	حسب اتفاقية التسهيلات ذات الصلة.
بوليصة مفتوحة لعمليات الشحن الخاصة بوزارة الدفاع في كافة أنحاء العالم	التعاونية	الشحنات البرية، والجوية، والبحرية المرتبطة بوزارة الدفاع في كافة أنحاء العالم بالحد الأقصى لأي شحنة. وتصدر شهادات التأمين على أساس الإشعارات نصف الشهرية المرسلة من قبل البحري إلى التعاونية.	١٨٧,٥ مليون ريال سعودي
التأمين غير البحري	مزودون مختلفون	الأصول غير البحرية مثل المعدّات الإلكترونية والممتلكات.	متغيّر وفقاً لنوع البوليصة
تأمين جماعي على حياة المدراء والموظّفين (التكافل)	التعاونية	تغطية في جميع أنحاء العالم للمدراء والموظّفين العاملين في	راتب ٢٤ شهراً يصل إلى حدّ أقصى قدره ٢ مليون ريال

نوع البوليصة/التغطية	شركة التأمين/المزود	طبيعة التغطية	حدود المسؤولية
التأمين الصحي للموظفين	التعاونية	مكاتب الشركة في الرياض، وجدة، والدمام، والجبيل. التأمين الصحي لجميع موظفي بحري وعائلاتهم.	سعودي يبلغ الحد الأقصى السنوي ٥٠٠,٠٠٠ ريال سعودي للشخص الواحد
التأمين على الحوادث البنكية الإلكترونية	التعاونية	التأمين على سوء الاستخدام.	٥ مليون ريال لكل موظف مفوض من قبل الشركة.
تأمين مبنى الشركة الرئيسي	التعاونية	التأمين على مبنى الشركة الرئيسي ضد الحريق والأخطار الأخرى.	٢,٩٤٠,٣٦٨ ريال سعودي

المصدر: الشركة

٩-٢-١٤ الدعاوى القضائية والنزاعات

الدعاوى القضائية

تقر البحري، كما في تاريخ نشرة الإصدار هذه، بأنها ليست طرفاً، ولا أي عضو من أعضاء مجموعة البحري، في أي ترتيبات تقاضي أو تحكيم من شأنها منفردة أو مجتمعةً التأثير جوهرياً وبصورة سلبية على الوضع المالي للبحري أو أعضاء مجموعة البحري ونتائج أعمالهم، وحسب علم البحري فإنه لا توجد على البحري أو أعضاء مجموعة البحري أي دعوى قضائية أو تحكيمية مهدد برفعها أو متوقعة من شأنها منفردة أو مجتمعةً التأثير جوهرياً وبصورة سلبية على الوضع المالي للبحري أو أعضاء مجموعة البحري ونتائج أعمالهم.

النزاعات

يؤكد مجلس الإدارة أنّ الشركة وأعضاء مجموعة البحري ليسوا طرفاً في أي نزاع أو دعوى قضائية (سواء قائمة أو محتملة) من شأنها أن يكون لها أثر سلبي جوهري على الوضع المالي للشركة أو مجموعة البحري.

١٥. المعلومات العامة

١-١٥ الموافقة على الصكوك

أصدرت الجمعية العامة العادية للمصدر قراراً في اجتماعها المنعقد بتاريخ ١٢/٠٦/١٤٣٦هـ (الموافق ٠١/٠٤/٢٠١٥م) بالموافقة على إصدار الصكوك وتخويل مجلس الإدارة بتحديد التوقيت والمبالغ والشروط المطبقة على أي صكوك يصدرها المصدر.

وافق مجلس إدارة المصدر على إصدار الصكوك بموجب قراره الصادر بالتمرير بتاريخ ٠٢/٠٧/١٤٣٦هـ (الموافق ٢١/٠٤/٢٠١٥م). قام المصدر بالحصول على كافة الموافقات التنظيمية والتراخيص فيما يتعلق بإصدار الصكوك وإبرام مستندات الصكوك التي هو طرف فيها.

٢-١٥ المصروفات

يُقدر المصدر إجمالي التكاليف والنفقات المتعلقة بإصدار الصكوك أن تصل تقريبا إلى ١٧,٢٢٢,١٧٨,٨٦ ريال سعودي.

٣-١٥ الإعفاءات

لأغراض الفقرة ٢٠ (الإعفاءات) من الملحق ٥ (محتويات نشرة إصدار أدوات الدين وأدوات الدين القابلة للتحويل) لقواعد التسجيل والإدراج، تود الشركة بأن توضح بأن الهيئة قد أعفتها من المتطلبات التالية من قواعد التسجيل والإدراج فيما يتعلق بإصدار الصكوك:

الجدول ١-١٥: إعفاءات قواعد ومتطلبات التسجيل والإدراج

المادة	نص المادة	الإعفاء المطلوب
١	المادة ١٨ (أ) (طلب التسجيل والإدراج) من الباب الرابع (التعهد بالتغطية).	تنص هذه الفقرة على أنه يجب التعهد بتغطية الطرح بشكل كامل من متعهد تغطية مرخص له من الهيئة. تم تقديم طلب للإعفاء من متطلب تقديم متعهد بتغطية الطرح بشكل كامل.
٢	المادة ١٩ (ب) (١٧) (طلب التسجيل وقبول الإدراج والمستندات المؤيدة) من الباب الرابع (التسجيل والإدراج).	تنص هذه الفقرة على أنه يجب على المصدر أن يقدم للهيئة تقرير العناية المهنية اللازمة المالي بشأن الطلب. تم تقديم طلب للإعفاء من مطلب تقديم تقرير العناية المهنية اللازمة المالي.
٣	المادة ٢٥ (أ) (نشر نشرة الإصدار والإشعارات الرسمية) من الباب الرابع (التسجيل والإدراج).	تنص هذه الفقرة على أنه يجب على المصدر أن ينشر نشرة الإصدار والتأكد من إتاحتها للجمهور خلال فترة لا تقل عن ١٤ يوماً قبل بداية الطرح. تم تقديم طلب للإعفاء من هذه الفترة (١٤) يوماً التي تسبق الطرح.
٤	الفقرة ٢٣ من الملحق ٥ لقواعد التسجيل والإدراج.	تنص هذه الفقرة على وجوب إتاحة مستندات معينة للمعاينة لفترة لا تقل عن ٢٠ يوماً قبل نهاية فترة الطرح. تم تقديم طلب للإعفاء من مطلب الحد الأدنى لفترة إتاحة المستندات للمعاينة قبل نهاية فترة الطرح، وإنما ستعرض من بداية الطرح وستظل متاحة طالما ظلت الصكوك قائمة.
٥	الفقرة ١٣ (٢) (ب) من الملحق ٥ لقواعد التسجيل والإدراج.	تنص هذه الفقرة على وجوب إعداد تقرير صادر عن المحاسب القانوني وفقاً للمتطلبات المنصوص عليها في الملحق رقم (٦) من قواعد التسجيل والإدراج في حال إجراء أي تغييرات هيكلية في المصدر أو تغيير في رأس المال

المادة	نص المادة	الإعفاء المطلوب
		باستخدام تمويل خارجي خلال السنوات المالية الثلاث السابقة مباشرة لتاريخ تقديم طلب التسجيل وقبول الإدراج. تم تقديم طلب للإعفاء من إعداد تقرير صادر عن المحاسب القانوني وفقاً للمتطلبات المنصوص عليها في الملحق رقم (٦) من قواعد التسجيل والإدراج.

٤-١٥ تعاملات مديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض مع المصدر

لقد سبق لمديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض وهيئاتهم التابعة أن قدموا خدمات الاستشارات المالية وخدمات الاستشارات البنكية أو/و الخدمات البنكية التجارية وخدمات الحصول أو ترتيب القروض أو غيرها من أدوات التمويل الخاصة والدخول في معاملات المشتقات مع المصدر أو مجموعة البحري مقابل الحصول على الرسوم المعتادة وقد يقومون بذلك مستقبلاً. وعلى وجه الخصوص وفي سياق العمل المعتاد لأنشطة مديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض وهيئات التابعة لهم فإنهم قد يساهموا في استثمارات متنوعة أو يملكوها ويمارسوا أنشطة التداول النشط في الأوراق المالية من أدوات الدين أو حقوق الملكية (أو ما يتصل بها من معاملات مشتقات الأوراق المالية) والأدوات التمويلية (بما في ذلك القروض البنكية) لحسابهم الخاص أو لحساب عملائهم وقد تشمل مثل هذه الاستثمارات وأنشطة الأوراق المالية و/أو أدوات المصدر أو هيئاته التابعة له. وإن بعضاً من مديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض أو هيئاتهم التابعة يتحوط تحوطاً روتينياً ضد التعرض الائتماني تجاه المصدر وهيئاته التابعة وهذا وفقاً لسياسات إدارة المخاطر المتعارف عليها، وعادة ما يتحوط مديرو الاكتتاب ومديرو استقبال العروض هؤلاء ضد مثل هذا التعرض بالدخول في معاملات تتألف إما من شراء مبادلات التعثر الائتماني أو تأسيس مراكز قصيرة المدى في الأوراق المالية وقد يشمل هذا الصكوك. وإن أياً من هذه المراكز قصيرة المدى قد تؤثر تأثيراً سلبياً على أسعار تداول الصكوك في المستقبل. وقد يقدم مديرو الاكتتاب ومديرو استقبال العروض وهيئاتهم التابعة لهم توصيات استثمارية و/أو ينشرون أو يصرحون بأراء على أساس بحوث مستقلة عن هذه الأوراق المالية أو الأدوات التمويلية وقد يمتلكون مراكز قصيرة/ طويلة المدى في هذه الأوراق المالية والأدوات أو يقدمون توصيات إلى عملائهم بذلك.

وفيما يخص تسهيل المرابحة الجسري فإن المصدر قد وقع على اتفاقية تسهيلات مرابحة واتفاقية وكالة استثمار، كلاهما بتاريخ ٢٣ يونيو ٢٠١٤م، مع بعض من مديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض والكيانات المرتبطة بكل منهم، بما في ذلك إتش إس بي العربية السعودية المحدودة ومجموعة سامبا المالية والبنك السعودي البريطاني وبنك جي بي مورقان تشيس إن آيه.

١٦. شروط وأحكام الصكوك

فيما يلي نص شروط وأحكام الصكوك التي ستترفق بالصك الرئيسي وفقاً لأحكامه وتنطبق عليه ("الشروط").

مقدمة

تم تقديم طلب إلى الهيئة لتسجيل الصكوك وقبول إدراجها، ويرجى الاطلاع على القسم ١٥ "المعلومات العامة" من نشرة الإصدار حول القرارات والتصاريح والموافقات التي سيتم إصدار وطرح الصكوك بناءً عليها.

يمثل كل صك من الصكوك التي ستنتهي في ٢٠٢٢م ("الصكوك"، وكل منها "صك") حصة مشاعة غير قابلة للتجزئة في ملكية موجودات الصكوك (طبقاً لتعريفها في هذه الشروط) ومتساوية دوماً فيما بينها في الأولوية. وتحتفظ الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (البحري)، وعنوانها المسجل هو مبنى البحري رقم ٥٦٩ شارع الستين، الملز، ص.ب. ٨٩٣١، الرياض ١١٤٩٢، المملكة العربية السعودية، بصفتها المصدر ("المصدر") لمصلحة حملة الصكوك المسجلين ("حملة الصكوك") وفقاً لإعلان وكالة ("الوكالة") يُبرم في تاريخ الإقفال أو قريباً منه (كما هو معرف في هذه الشروط) بين المصدر وشركة إتش إس بي سي العربية السعودية المحدودة بصفتها وكيل حملة الصكوك، وعنوانها المسجل هو ٧٢٦٧ شارع العليا - المروج، ص.ب. ٩٠٨٤، الرياض ١٢٢٨٣-٢٢٥٥، المملكة العربية السعودية ("وكيل حملة الصكوك"، وهو مصطلح يتضمن أي خلف لوكيل حملة الصكوك فيما يتعلق بالصكوك). إن التزامات المصدر فيما يخص الصكوك غير مضمونة. ووفقاً لإعلان الوكالة، يُعيّن وكيل حملة الصكوك للعمل بصفة وكيل وذلك لصالح ونيابة عن حملة الصكوك، ويعدّ كل حامل صكوك باكتتابه وشرائه وامتلاكه للصكوك موافقاً على شروط إعلان الوكالة، بما في ذلك، على سبيل المثال لا الحصر، قدرة حملة الصكوك، عن طريق قرار غير عادي، على إلغاء تعيينهم لوكيل حملة الصكوك عن طريق إشعار لا تقل مدته عن ثلاثين (٣٠) يوماً يقدم إلى وكيل حملة الصكوك على ألا يدخل هذا الإلغاء حيز النفاذ حتى يعيّن من يخلفه حسب الأصول وفقاً لإعلان الوكالة.

إن الإشارة في هذه الشروط إلى كلمة "صكوك" تعد إشارة إلى الصكوك التي يمثلها الصك الرئيسي طبقاً لما هو موضح في الشرط ٣ (الصيغة والفئة).

وتُسَدّد الدفعات المتعلقة بالصكوك وفقاً لاتفاقية إدارة الدفعات التي ستبرم في أو قريباً من تاريخ الإقفال ("اتفاقية إدارة الدفعات") بين المصدر وشركة إتش إس بي سي العربية السعودية المحدودة التي يقع عنوانها المسجل في ٧٢٦٧ شارع العليا - المروج، ص.ب. ٩٠٨٤، الرياض ١٢٢٨٣-٢٢٥٥، المملكة العربية السعودية بصفتها مدير الدفعات ("مدير الدفعات"، وهو مصطلح يشمل أي خلف أو مدير دفعات آخر يتم تعيينه بخصوص الصكوك) وأطراف أخرى.

يتم الاكتتاب في الصكوك عن طريق تقديم نموذج طلب استثمار إلى مديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض حسب الشروط والتفاصيل الموضحة في القسم ١٨ "الاكتتاب والبيع" من نشرة الإصدار هذه.

ويكون تخصيص الصكوك وفق تقدير المصدر ومديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض وذلك بعد إنتهاء فترة الطرح خلال مدة أقصاها ١٠ أيام عمل كما هو موضح في القسم ١٨ "الاكتتاب والبيع" من نشرة الإصدار هذه، ولن تصدر أي مستندات ملكية مؤقتة خاصة بالصكوك.

يرجى الإطلاع على القسم ١٨ "الاكتتاب والبيع" من نشرة الإصدار هذه حول التاريخ المتوقع لبدء التداول بالصكوك.

ويعتبر كل حامل صكوك أولي، باكتتابه وشرائه وتملكه للصكوك، أنه قد فوض وصادق ووافق على قيام وكيل حملة الصكوك بإبرام وثائق الصكوك (كما هي معرفة في هذه "الشروط") التي هو طرف فيها وعلى شروط وأحكام كل وثيقة من وثائق الصكوك.

إن بعضاً من نصوص هذه الشروط هي ملخصات لوثائق الصكوك (كما هي معرفة في هذه "الشروط") وتخضع لأحكامها التفصيلية، ويتمتع حملة الصكوك بالحقوق الناشئة عن مواد وثائق الصكوك المنطبقة عليهم كما أنهم ملزمون بما جاء فيها ويعدّون على علم بها. وطالما كانت أي من الصكوك قائمة، فسوف تتوفر نسخ من إعلان الوكالة، واتفاقية إدارة الدفعات واتفاقية

المضاربة (طبقاً لتعريفها في هذه الشروط) واتفاقية المراجعة الرئيسية (طبقاً لتعريفها في هذه الشروط) لمعاينة حملة الصكوك اعتباراً من تاريخ الإقفال أثناء ساعات العمل المعتادة في المكاتب المحددة للمصدر في عنوانه المشار إليه في قسم "دليل الشركة" من نشرة الإصدار هذه.

(١) التعريفات

في هذه الشروط تعني المفردات والمصطلحات التالية ما يلي:

"بنك الحساب" تعني البنك السعودي البريطاني.

"القيمة الاسمية الإجمالية" تعني في أي وقت مجموع القيمة الاسمية الإجمالية للصكوك القائمة.

"المعايير المحاسبية المعمول بها" تعني المبادئ المحاسبية العامة المعمول بها وفقاً للهيئة السعودية للمحاسبين القانونيين.

"الهيئة" تعني هيئة السوق المالية في المملكة العربية السعودية.

"البحري" تعني الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (البحري)، شركة مساهمة سعودية تحمل السجل التجاري رقم ١٠١٠٠٢٦٠٢٦، عندما تعمل بالأصالة عن نفسها أو نيابة عن الغير (باستثناء عملها بصفة مضارب بموجب اتفاقية المضاربة).

"معدل الأساس" تعني المعنى المشار إليه في الشرط ٨ (ب) (معدل الأساس).

"تسهيل المراجعة الجسري" يعني التسهيلات المقدمة إلى المصدر بموجب اتفاقية تسهيل المراجعة المؤرخة ٢٣ يونيو ٢٠١٤ م فيما بين المصدر (بصفته مشترياً) وإتش إس بي سي العربية السعودية المحدودة (بصفتها وكيل استثمار)، بما قد يجري عليها من تعديل من وقت إلى آخر.

"ضمانات تسهيل المراجعة الجسري" تعني أي ضمانات منشأة بموجب اتفاقية تسهيل المراجعة المؤرخة ٢٣ يونيو ٢٠١٤ م فيما بين المصدر (بصفته مشترياً) وإتش إس بي سي العربية السعودية المحدودة (بصفتها وكيل استثمار)، بما قد يجري عليها من تعديل من وقت إلى آخر، أو تضمن أي التزام بموجب تلك الاتفاقية.

"يوم العمل" يعني اليوم الذي تفتح فيه البنوك المحلية أبوابها للعمل المعتاد في المملكة العربية السعودية.

"محفظة الأعمال" تعني كامل الأنشطة الحالية لشركة البحري المتوافقة مع أحكام الشريعة واستثمارات المضارب (لصالح حملة الصكوك) وأي استثمارات أخرى تتم بموجب الشرط ٦ (ب) (محفظة الأعمال).

"مساهمة رأس المال" تعني المعنى المشار إليه في الشرط ٦ (هـ) (شراء السلع).

"إشعار مساهمة رأس المال" تعني إشعاراً صادراً من البائع لمدير الدفعات والمصدر يخطر بموجبه المصدر ومدير الدفعات بمساهمة رأس المال المطلوبة.

"فترة مقفلة" تعني المعنى المشار إليه في الشرط ٤ (هـ) (تواريخ قيد التحويل والفترات المقفلة).

"تاريخ الإقفال" يُقصد به ٢٠/٧/٢٠١٥ م.

"حساب التحصيل" يعني حساب قيد دفترتي يحتفظ به المضارب لصالح حملة الصكوك وبالنيابة عنهم.

"نظام الشركات" يعني نظام الشركات السعودي الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/٦ بتاريخ ١٣٨٥/٣/٢٢ هـ (الموافق ٢٠ يوليو ١٩٦٥ م)، بما ذلك أي تعديل أو تكميل أو استبدال قد يجري عليه.

"اللجنتان" تعني لجنة الفصل في منازعات الأوراق المالية ولجنة الاستئناف في منازعات الأوراق المالية.

"السلع" تعني المعنى المشار إليه في اتفاقية المراجعة الرئيسية.

"تأكيد الشروط" تعني المعنى المشار إليه في الشرط ٦ (هـ) (شراء السلع).

"صافي القيمة الملموسة الموحدة" تعني إجمالي حقوق المساهمين في المجموعة كما ترد في أحدث القوائم المالية الموحدة المنشورة للمجموعة والمعدة وفقاً للمعايير المحاسبية المعمول بها بعد خصم إجمالي أية قيمة للشهرة أو لأية أصول أخرى غير ملموسة.

"إجمالي الخصوم الموحدة" تعني إجمالي خصوم المجموعة كما ترد في أحدث القوائم المالية الموحدة المنشورة للمجموعة والمعدة وفقاً للمعايير المحاسبية المعمول بها.

"قائمة" يقصد بها المعنى المحدد لهذا المصطلح في الشرط ٢ (تمهيد).

"إعلان الوكالة" يقصد بها المعنى المحدد لها أنفاً في "المقدمة".

"السعر المؤجل" يقصد به المعنى المحدد له في اتفاقية المراجعة الرئيسية.

"تاريخ سداد السعر المؤجل" يقصد به المعنى المحدد له في اتفاقية المراجعة الرئيسية.
"حالة الإخلال" وتعني كل الأحداث والمناسبات الميينة في الشرط ١٢ (حالات الإخلال).
"تاريخ حالة الإخلال" يقصد به المعنى المحدد لهذا المصطلح في الشرط ١٢ (حالات الإخلال).
"إشعار وقوع حالة إخلال" يقصد به المعنى المحدد لهذا المصطلح في الشرط ١٢ (حالات الإخلال).
"إشعار الممارسة" يقصد به المعنى المحدد لهذا المصطلح في الشرط ١٢ (حالات الإخلال).
"فترة الممارسة" يقصد بها المعنى المحدد لهذا المصطلح في الشرط ١٢ (حالات الإخلال).
"سفينة موجودة" تعني أي سفينة مملوكة للمصدر في تاريخ الإقفال ولا تشمل، تجنباً للشك، أي سفينة كان قد سبق للمصدر أن طلبها في تاريخ الإقفال أو كانت قيد الإنشاء في ذلك التاريخ.
"تاريخ الانتهاء" يقصد به تاريخ التوزيع الدوري الواقع في ٢٠٢٢/٠٧/٣٠ م.
"قرار غير عادي" يعني قراراً صادراً بأغلبية لا تقل عن نسبة 66%²/3 في المائة من الصكوك الممثلة في اجتماع يعقد حسب الأصول لحملة الصكوك.

"مديونية" يقصد بها أي مديونية تخص ما يلي أو تتعلق به:

- (أ) الأموال المقترضة؛
- (ب) مبالغ يتم الحصول عليها بالقبول بموجب أية تسهيلات اعتماد قبول أو ما يكون في حكمها بصيغة غير ورقية.
- (ج) مبالغ يتم الحصول عليها بموجب أدوات دين أو أدوات مشابهة؛
- (د) مبلغ أي خصومات متعلقة بأي عقد إيجار أو إجازة منتهية بالتمليك مما يعامل وفقاً للمعايير المحاسبية المعمول بها كتأجير تمويلي أو رأسمالي؛
- (هـ) أي ذمم دائنة مباحة أو مخفضة (بخلاف أي ذمم دائنة مباحة بدون حق الرجوع)؛
- (و) أي مبالغ يتم الحصول عليها بموجب أي عملية أخرى (بما في ذلك دون حصر اتفاقية بيع أو شراء مستقبلي) لها نفس الأثر التجاري للاقتراض؛
- (ز) أي عملية مشتقات يتم إبرامها لغرض الحماية من التقلبات في أي معدل أو سعر (ويؤخذ في الاعتبار عند حساب القيمة لأية عملية مشتقات السوقية آنذاك فقط (أو القيمة الفعلية إذا كانت مستحقة نتيجة لإنهاء أو إغلاق عملية المشتقات))؛
- (ح) أي التزام بالتعويض المقابل عن ضمان أو تعويض أو كفالة أو اعتماد احتياطي أو مستندي أو أداة أخرى مما يكون صادراً من قبل بنك أو مؤسسة مالية باستثناء أي ضمان تنفيذ؛
- (ط) أي التزام بموجب اتفاقية شراء مقدم أو مؤجل إذا كان أحد الأسباب الرئيسية وراء إبرام الاتفاقية هو الحصول على تمويل؛
- (ي) أي التزامات متكبدة فيما يخص أي ترتيبات للتمويل الإسلامي؛ و
- (ك) (دون احتساب مزدوج) مبلغ أي التزام يتعلق بأي ضمان أو تعويض بخصوص أي من البنود المشار إليها في الفقرات من (أ) إلى (ي) أعلاه.

"الصك الرئيسي" تعني الصيغة المسجلة للصك الرئيسي الذي يمثل الصكوك.

"المجموعة" يُقصد بها المصدر والشركات التابعة.

"نظام ضريبة الدخل" يُقصد به نظام ضريبة الدخل الصادر بالمرسوم الملكي م/١ بتاريخ ١٥/١/١٤٢٥ هـ.

"سعر تكلفة المراجعة الأولية" يُقصد بها بالمعنى المحدد لهذا المصطلح في الشرط ٦ (د) (عقود المراجعة).

"صفقة المراجعة الأولية" يُقصد بها المعنى المحدد لهذا المصطلح في الشرط ٦ (د) (عقود المراجعة).

"المصدر" يُقصد به الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (البحري).

"مديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض" يعني بنك إتش إس بي سي العربية السعودية المحدودة، وحي بي. مورقان العربية السعودية المحدودة وشركة سامبا للأصول وإدارة الاستثمار، بصفتهم مديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض.

"مبلغ التأخير" تعني فيما يتعلق بأي مبلغ متأخر مبلغاً عن التأخير يحسب بشكل يومي للفترة التي تبدأ من تاريخ الاستحقاق المحدد لذلك المبلغ المتأخر (شاملةً ذلك التاريخ) وحتى تاريخ التسوية الكاملة للمبلغ المتأخر (دون أن تشمل ذلك التاريخ)، وتكون حاصل

ضرب ما يلي: (١) نسبة ١ في المائة سنوياً، (٢) والمبلغ المتأخر، (٣) وعدد الأيام التي كان فيها المبلغ المتأخر مستحقاً للسداد مقسوماً على ٣٦٠.

"الالتزامات" يُقصد بها أي خسارة أو ضرر أو تكلفة أو رسوم أو دين أو دعوى أو مطالبة أو نفقات أو حكم قضائي أو طلب أو إجراء أو التزام آخر من أي نوع (ويشتمل هذا على سبيل المثال لا الحصر، ما يتعلق بالضرائب والرسوم الجمركية والجبايات وضرائب السلع والرسوم الأخرى)، وبما فيها أي ضريبة قيمة مضافة أو أي ضريبة مفروضة أو مستحقة مشابهة في هذا الشأن والرسوم القضائية والنفقات، كل ذلك على أساس التعويض الكامل.

"تاريخ التصفية" يُقصد به تاريخ الانتهاء أو تاريخ حالة الإخلال.

"الهامش" يُقصد به لكل فترة توزيع دوري ٨٠ نقطة أساس.

"اتفاقية المراجعة الرئيسية" يُقصد بها اتفاقية المراجعة الرئيسية بين البائع والمصدر المؤرخة في تاريخ الإقفال أو قريباً منه.

"أرباح المضاربة" يقصد بها المعنى المحدد لهذا المصطلح في الشرط ٦(ب) (محفظة الأعمال).

"المضاربة" يقصد به المعنى المحدد لهذا المصطلح في الشرط ٦(أ) (موجودات الصكوك).

"اتفاقية المضاربة" يقصد بها اتفاقية المضاربة المؤرخة بتاريخ الإقفال بين المصدر (بصفته مضارباً) وبين وكيل حملة الصكوك.

"موجودات المضاربة" يقصد بها حصة المضارب (لمصلحة المصدر وحملة الصكوك) في محفظة الأعمال، كما يتم حسابها وفقاً للشرط ٦(ب) (محفظة الأعمال).

"رأس مال المضاربة" يقصد به المعنى المحدد لهذا المصطلح في الشرط ٦(أ) (موجودات الصكوك).

"أرباح المضارب" يُقصد به المعنى المحدد لهذا المصطلح في الشرط ٦(ب) (محفظة الأعمال).

"المضارب" يُقصد به المصدر بصفته مضارباً لحملة الصكوك.

"اتفاقيات المراجعة" يقصد بها كل اتفاقية مراجعة يتم عقدها بين كلٍّ من البائع والمشتري بموجب اتفاقية المراجعة الرئيسية و يقصد بعبارة "اتفاقية المراجعة" أي من هذه الاتفاقيات وفقاً لما يقتضيه السياق.

"موجودات المراجعة" يُقصد بها حقوق البائع بموجب أحكام اتفاقية المراجعة الرئيسية.

"معدل المراجعة الأساسي" يُقصد به المعدل الذي يحدده البائع للتأكد من أن عنصر الربح للسعر المؤجل مساوٍ على الأقل لمبلغ التوزيع الدوري المستحق في اليوم الذي يلي تاريخ دفع السعر المؤجل.

"عقود المراجعة" يُقصد بها كل عقد مراجعة مُبرم بين البائع والمشتري بموجب اتفاقية المراجعة الرئيسية و"عقد المراجعة" يُقصد به أي من هذه العقود وفقاً لما يقتضيه السياق.

"دخل المراجعة" يُقصد به المبالغ المحددة في الشرط ٦(د) (عقود المراجعة) بوصفها المبالغ التي تشكل دخل المراجعة.

"ربح المراجعة" يُقصد به المعنى المحدد له في اتفاقية المراجعة الرئيسية.

"القيمة الاسمية" يُقصد بها القيمة الاسمية لكل صك وهي ١,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي.

"المبلغ المتأخر" يُقصد به أي مبلغ يعجز المصدر عن دفعه وهو مستحق الدفع والسداد وفقاً لوثائق الصكوك (مع الأخذ في الاعتبار أي فترة سماح معمول بها).

"مبلغ التوزيع الدوري الجزئي" يُقصد به، فيما يتعلق بأي تاريخ توزيع دوري جزئي، مبلغ يحسب كما يلي:

$$\text{س} \times (\text{ص} + \text{ه}) \times \text{ي}$$

٣٦٠.

حيث:

س = إجمالي القيمة الاسمية لتلك الصكوك القائمة في تاريخ قيد التحويل الذي يسبق مباشرة تاريخ التوزيع الدوري الجزئي المعني.

ص = معدل الأساس لفترة التوزيع الدوري التي يقع فيها تاريخ التوزيع الدوري الجزئي المعني.

ه = الهامش.

ي = عدد الأيام بين آخر تاريخ توزيع دوري وتاريخ التوزيع الدوري الجزئي المعني.

"تاريخ التوزيع الدوري الجزئي" يقصد به أي تاريخ يقوم فيه المصدر باسترداد الصكوك عقب وقوع حالة إخلال.
"فترة التوزيع الدوري الجزئي" يُقصد بها الفترة التي تبدأ من تاريخ التوزيع الدوري السابق مباشرة لتاريخ التوزيع الدوري الجزئي وتنتهي في تاريخ التوزيع الدوري الجزئي.
"اتفاقية إدارة الدفعات" يُقصد بها المعنى المحدد لها آنفاً تحت فقرة "المقدمة".
"مدير الدفعات" يُقصد به المعنى المحدد له آنفاً تحت فقرة "المقدمة".
"التزامات الدفع" يقصد بها كافة التزامات المصدر بأن يدفع لحملة الصكوك مبالغ التوزيع الدوري وأي مبلغ توزيع دوري جزئي ورأس مال الصكوك وأي مبلغ آخر مستحق الدفع لحملة الصكوك بموجب وثائق الصكوك .
"تاريخ التحديد الدوري" يُقصد به التاريخ الذي يسبق بداية فترة التوزيع الدوري المعنية بيومي عمل.
"مبلغ التوزيع الدوري" يُقصد به، لكل فترة توزيع دوري، مبلغ يحسب كما يلي:

$$س \times (ص + هـ) \times ي$$

٣٦.

حيث:

س = إجمالي القيمة الاسمية لتلك الصكوك القائمة في تاريخ قيد التحويل الذي يسبق مباشرة اليوم الأخير من فترة التوزيع الدوري المعنية.
ص = معدل الأساس لفترة التوزيع الدوري المعنية.
هـ = الهامش.
ي = عدد الأيام الواقعة في فترة التوزيع الدوري المعنية.

"تاريخ التوزيع الدوري" يُقصد به تاريخ التوزيعات النصف سنوية والتي ستكون في ٣٠ يوليو و ٣٠ يناير في كل سنة، بدءاً من تاريخ ٢٠١٦/٠١/٣٠م وحتى ٢٠٢٢/٠٧/٣٠م (شاملاً ذلك التاريخ)، على أنه، إذا لم يوافق ذلك التاريخ يوم عمل، يكون تاريخ التوزيع الدوري هو يوم العمل التالي مباشرةً إلا إذا وقع ذلك اليوم في الشهر التالي، وفي تلك الحالة يتم تقديم تاريخ التوزيع الدوري إلى يوم العمل السابق مباشرةً.

"فترة التوزيع الدوري" تعني الفترة التي تبدأ من تاريخ الإقفال (وتشمل ذلك التاريخ) وتستمر حتى أول تاريخ توزيع دوري (على ألا تشمل ذلك التاريخ)، وكل فترة لاحقة تبدأ من أي تاريخ توزيع دوري (وتشمله) وتستمر حتى تاريخ التوزيع الدوري التالي (على ألا تشملها).

"إعادة هيكلة مسموح بها" تعني (أ) انضمام أو إعادة تنظيم أو اندماج أو اتحاد بشروط يوافق عليها وكيل حملة الصكوك أو يوافق عليها بموجب قرار غير عادي أو (ب) أي إعادة هيكلة على أساس مليء.

"الضمانات المسموح بها" تعني:

(١) أي ضمانات قائمة في تاريخ الإقفال.
(٢) أي ضمانات تضمن مديونية شخص إذا كانت قائمة وقت اندماج هذا الشخص أو اتحاده مع المصدر شريطة أن لا تكون قد أنشئت تلك الضمانات تحسباً لذلك الاندماج أو الاتحاد وأن لا تمتد لتشمل أي أصول أو ممتلكات أخرى للمصدر.

(٣) أية ضمانات قائمة على ممتلكات أو أصول قبل استحواذ المصدر عليها ما لم تكن قد أنشئت تحسباً لذلك الاستحواذ.

(٤) باستثناء ضمانات تسهيل المراجعة الجسري إذا تم سداد تسهيل المراجعة الجسري بالكامل، تجديد أو استبدال أي ضمانات مسموح بها وفقاً للفقرات (١) و(٢) و(٣) من هذا التعريف، شريطة أن لا تؤدي أي من حالات التجديد أو الاستبدال المذكورة إلى زيادة في أصل المبلغ المضمون وأن لا تمتد الضمانات الخاضعة للتجديد أو الاستبدال لتشمل أي أصول جديدة (عدا متحصلات التنفيذ على الأصول المعنية بتلك الضمانات).

"شخص" يعني أي فرد أو شركة أو مؤسسة أو شراكة أو مشروع مشترك أو تحالف أو منظمة أو حكومة أو هيئة حكومية أو منشأة أخرى سواء كان لها شخصية قانونية مستقلة أم لا.

"فترة معدل الربح" تعني المدة التي تبدأ من تاريخ التسوية لعملية مراجعة لاحقة وتنتهي في تاريخ سداد السعر المؤجل لعملية المراجعة اللاحقة تلك.

"أمر الشراء مع وعد بالشراء" يقصد به المعنى المحدد له في اتفاقية المراجعة الرئيسية.

"المشتري" يقصد به المصدر بصفته المشتري بموجب عقود المراجعة.

"شخص مؤهل" يعني:

(أ) شخص طبيعي من مواطني السعودية بموجب نظام ضريبة الدخل.

(ب) شخص معنوي يعد مقيماً في السعودية بموجب نظام ضريبة الدخل ولديه سجل تجاري ساري المفعول. ولا يسري شرط امتلاك الشخص المعنوي لسجل تجاري ساري المفعول على المنشآت الحكومية في السعودية ولا على صناديق الاستثمار التي أنشئت في السعودية ويديرها شخص مصرح له من الهيئة، على أن يكون لديه في كلا الحالتين حساب بنكي في أحد المصارف المحلية في المملكة العربية السعودية.

"المصارف المرجعية" يُقصد بها المكاتب الرئيسية في الرياض لكل من المصارف الرئيسية الثلاث المشاركة في سوق الاقتراض الداخلي بين المصارف في الرياض والمحددة من قبل مدير الدفعات أو بالنيابة عنه ويعني "المصرف المرجعي" أياً منهم وفقاً للسياق، شريطة أنه عند اختيار مصرف مرجعي أولاً من قبل مدير الدفعات أولاً أو ممثله المعين حسب الأصول، فإنه لا يتم تغييره إلا إذا أصبح المصرف المرجعي غير قادر على القيام بذلك الدور.

"سجل" يعني نظام التسجيل الذي يدير المسجل.

"المسجل" يعني السوق المالية السعودية (تداول)، (ويشمل أي مسجل يعين خلفاً له وفقاً لأحكام اتفاقية التسجيل).

"اتفاقية التسجيل" تعني اتفاقية التسجيل والتداول التي ستبرم بين المصدر والمسجل بخصوص الصكوك في أو قريباً من تاريخ الإقفال.

"مديونية معنية" يُقصد بها أي مديونية حالية أو مستقبلية تكون على شكل سندات أو أوراق أو ديون أو سندات دين أو أسهم دين أو أسهم قرض أو التزامات صكوك بموجب شهادات أو أي أوراق مالية أخرى أو تكون ممثلاً بأي مما سبق أو يدل أي من ذلك عليها، والتي تكون في كل حالة من الحالات السابقة مسعرة أو مدرجة أو يتعامل بها أو متداولة في أي بورصة أو سوق خارج البورصة أو في أي سوق من أسواق الأوراق المالية الأخرى أو تكون قابلة لأي من ذلك أو أصدرت لذلك الغرض.

"نصاب حملة الصكوك" يعني، في أي تاريخ، حملة الصكوك الذين يمثلون ما يزيد عن ٥٠ في المائة من إجمالي القيمة الاسمية للصكوك القائمة في ذلك التاريخ.

"الاحتياطي" يُقصد به المعنى المحدد لهذا المصطلح في الشرط ٦(ز) (استخدام المتحصلات - الاحتياطي).

"الصك" يُقصد به المعنى المحدد له أنفاً تحت فقرة "المقدمة".

"رس" أو "ريال سعودي" يعني العملة الرسمية في السعودية.

"السعودية" يُقصد بها المملكة العربية السعودية.

"معدل الشاشة" يُقصد به سعر العرض بالريال السعودي لفترة تعادل فترة التوزيع الدوري المعنية حسب ما يظهر على شاشة رويترز، صفحة SUAA مقابل الرمز "AVG" (أو أي صفحة أخرى تحمل محلها في تلك الخدمة، أو أي خدمة أخرى يحددها مدير الدفعات كموفر للمعلومات لغرض عرض معدلات مماثلة).

"الضمانات" تعني أي رهن أو رهن عائم أو ثابت أو حجز أو عبء أو حق احتجاز أو تنازل عن الحقوق أو أخذ ملكية أو التحفظ على ملكية أو ترتيبات وصاية أو مقاصة على سبيل الضمان أو أي ضمان آخر، مما يضمن التزامات أي شخص، وأي اتفاقية أو ترتيب له الأثر نفسه، ويشمل ذلك، دون حصر، أي ترتيب مشابه لأي مما سبق وفقاً لقوانين أي دولة. وتجنباً للشك، لا تشمل الضمانات أي كفالة أو التزام بالتعويض أو التزام آخر من المصدر إذا لم يكن مضموناً بأي من أصول المصدر كما لا يعد إعطاء حقوق ملكية لشخص آخر كجزء من ترتيب تمويل إسلامي غير مضمون نوعاً من الضمان لغرض هذا التعريف.

"البائع" يُقصد به شركة إتش إس بي سي العربية السعودية المحدودة بصفقتها البائع بموجب اتفاقيات المراجعة.

"مقدم خدمات" يُقصد به وكيل حملة الصكوك ومدير الدفعات وبنك الحساب.

"تاريخ التسوية" يقصد به المعنى المحدد له في اتفاقية المراجعة الرئيسية.

"سعر التكلفة اللاحقة" يُقصد به المعنى المحدد لهذا المصطلح في الشرط ٦(د) (عقود المراجعة).

"صفة المراجعة اللاحقة" يُشار لهذا المصطلح بالمعنى المحدد له في الشرط ٦(د) (عقود المراجعة).

"الشركة التابعة" يُقصد بها المنشأة التي يتحكم بها المصدر بصورة مباشرة أو غير مباشرة أو يمتلكها بصورة مباشرة أو غير مباشرة بنسبة تزيد عن ٥٠ في المئة من أسهم رأس المال الصادرة أو من الملكية أو من غيرها من حقوق الملكية الأخرى أو المنشأة التي تكون تابعة لشركة أخرى تابعة للمصدر، و"التحكم" في هذا الخصوص يعني الصلاحية لتوجيه إدارة وسياسات المنشأة سواء من خلال حقوق التصويت بموجب ملكية الأسهم أو الحصص بموجب عقد أو خلاف ذلك.

"جزء كبير من أصول المجموعة" يعني ٢٠ في المائة أو أكثر من أصول المجموعة على أساس موحد.

"الصكوك" يُقصد بها المعنى المحدد لها أنفاً تحت فقرة "المقدمة".

"حساب الصكوك" يُقصد به حساب يملكه المصدر مع بنك الحساب (بالنيابة عن حملة الصكوك) ويديره مدير الدفعات.

"موجودات الصكوك" يُقصد بها موجودات المضاربة وموجودات المراجعة والتزامات الدفع، وأي مبالغ قائمة كرسيد لصالح حساب الصكوك والاحتياطي.

"رأس مال الصكوك" يُقصد به القيمة الاسمية الإجمالية للصكوك القائمة بعد خصم أية خسارة تتعلق بموجودات الصكوك.

"وثائق الصكوك" تعني اتفاقية المضاربة وإعلان الوكالة واتفاقية التسجيل واتفاقية إدارة الدفعات واتفاقية المراجعة الرئيسية (بما فيها أي وثيقة تقدم أو توقع بموجب ملحق من ملاحق اتفاقية المراجعة الرئيسية) والصكوك (بما في ذلك الصك الرئيسي والشروط) وأي خطابات أتعاب تقدم أو توقع من قبل المصدر بخصوص ما سبق، و"وثيقة صكوك" تعني أيأ مما سبق حسبما يتطلب السياق.

"حامل الصكوك" يُقصد به الشخص الذي تكون الصكوك مسجلة باسمه في السجل في ذلك الوقت (أو في حالة تعدد الحاملين، المذكور اسمه أولاً).

"وكيل حملة الصكوك" يُقصد به المعنى المحدد له أنفاً تحت فقرة "المقدمة".

"التزامات صكوك" تعني أي تعهد أو التزام بدفع مال يتم تقديمه فيما يتعلق بإصدار شهادات أو أوراق مالية أخرى، سواء كان ذلك عوض من أي نوع أم لا.

"المورد" يقصد به المعنى المحدد له في اتفاقية المراجعة الرئيسية.

"المدة" يقصد به المعنى المحدد له في اتفاقية المراجعة الرئيسية.

"تاريخ قيد التحويل" يُقصد به المعنى المحدد لهذا المصطلح في الشرط ٤(هـ) (تواريخ قيد التحويل والفترات المقلدة).

(٢) تمهيد

مع عدم المساس بوضعها بالنسبة لأي غرض آخر، تعتبر كل الصكوك "قائمة" ما لم يتم استردادها وفقاً للشرط ١١ (استرداد الصكوك)، أو شراؤها بموجب الشرط ٩ (شراء الصكوك) أو تصفيتهما بموجب الشرط ١٢ (حالات الإخلال) وما لم يتم في أي من تلك الحالات إلغاؤها وفقاً للشرط ٩(ب) (الإلغاء)، شريطة أنه، لغرض: (١) التأكد من حق حضور اجتماعات حملة الصكوك والتصويت فيها أو التصويت بموجب قرار كتابي، و(٢) الشرط ١٤(أ) (اجتماعات حملة الصكوك، التعديل) والملحق ٣ من إعلان الوكالة (شروط انعقاد اجتماعات حملة الصكوك) و(٣) الشرط ١٢ (حالات الإخلال) و(٤) الشرط ١٣ (التنفيذ وممارسة الحقوق) و(٥) أي تقدير أو صلاحية أو تفويض (سواءً نصت عليها الشروط أو وثائق الصكوك أو كانت بموجب النظام) يكون وكيل حملة الصكوك ملزماً، صراحةً أو ضمناً، بالعمل بموجبها وفقاً لمصلحة حملة الصكوك أو أي واحد منهم؛ (٦) تقرير وكيل حملة الصكوك ما إذا كان في رأيه أن أي حدث أو ظرف، أو مسألة أو شيء يضر بمصالح حملة الصكوك أو أي واحد منهم ضرراً جوهرياً، فإن تلك الصكوك (إن وجدت) التي يحملها المصدر أو شركة تابعة أو يحملها غير المصدر لمصلحة المصدر أو لمصلحة شركة تابعة لن تعتبر صكوكاً قائمة (إلا حين انتهاء حمل الصكوك على ذلك النحو).

إن أي ذكر في هذه الشروط لأي اتفاقية أو أداة أو وثيقة أخرى (بما في ذلك أي من وثائق الصكوك والصكوك بما فيها الصك الرئيسي) سيُفسر على أنه إشارة إلى تلك الاتفاقية أو الأداة أو الوثيقة بما يتم عليها من تعديلات أو إضافات أو استبدالات أو تغييرات في أطرافها.

(٣) الصيغة والفئة

تصدر الصكوك فقط على شكل إلكتروني ومسجل بفترة ١,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي. وتتمثل في جميع الأوقات في حصص على هيئة مسجلة في الصك الرئيسي الذي سيودع لدى وكيل حملة الصكوك. ولن يتم إصدار صكوك تمثل حصة فردية من الصك الرئيسي، ومع ذلك يحق لكل حامل صكوك استلام كشف من المسجل يبين حصته من الصكوك بناء على طلبه. وسيمثل الصك الرئيسي جميع الصكوك وملكية حملة الصكوك لحصة مشاعة في موجودات الصكوك.

٤) السجل وحق الملكية والتحويل

(أ) السجل

يحتفظ المسجل بالسجل المتعلق بالصكوك وفقاً لأحكام اتفاقية التسجيل. ولا يجوز تسجيل أي شخص كحامل صكوك سوى الأشخاص المؤهلين.

(ب) الملكية

يعامل كل حامل صكوك إذا كان شخصاً مؤهلاً (باستثناء ما تتطلبه الأنظمة خلافاً لذلك) كمالك مطلق لتلك الصكوك لجميع الأغراض وبصرف النظر عن أي إشعار بالملكية أو الوصاية أو أية مصلحة أخرى في الصكوك.

(ج) التحويل

مع مراعاة الفترتين (هـ) و(و) أدناه، يمكن تحويل ملكية الصكوك وفقاً للأنظمة والإجراءات التي يقرها المسجل من خلال تقديم المعلومات التي تتطلبها تلك الأنظمة والإجراءات إلى المسجل. ولا يجوز تحويل الصكوك إلا إذا:

١. كانت القيمة الاسمية للصكوك المطلوب تحويل ملكيتها وأية صكوك أخرى يملكها الطرف الذي سيتملك الصكوك المطلوب تحويل ملكيتها لا تقل عن ١,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي،
 ٢. وفي حال لم يتم تحويل ملكية جميع الصكوك التي يملكها حامل الصكوك، تكون القيمة الاسمية للصكوك المتبقية غير المشمولة بالتحويل لا تقل عن ١,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي،
 ٣. وكان المحول إليه شخصاً مؤهلاً.
- ولن تكون الصكوك صالحة للتداول من ناحية شرعية إذا شكلت موجودات المضاربة في أي وقت أقل من ٢٥ في المائة من موجودات الصكوك.

(د) رسوم التحويل

تخضع عملية تحويل ملكية الصكوك لرسم يتقاضاه المسجل وفقاً لجدول الرسوم الساري آنذاك مقابل خدماته، ويتحمل حامل الصكوك المحول والمحول إليه جميع هذه الرسوم وفقاً للإجراءات المتبعة لدى المسجل. وتجنباً للشك، لن يكون وكيل حملة الصكوك ملزماً بدفع أي من هذه الرسوم التي يفرضها المسجل.

(هـ) تواريخ قيد التحويل والفترات المقفلة

لا يحق لأي من حملة الصكوك أن يسجل تحويل ملكية أي صكوك خلال الفترة التي تبدأ من بداية يوم العمل الذي يسبق بسبعة (٧) أيام عمل على الأقل تاريخ استحقاق الدفع المقرر لأي مبلغ توزيع دوري، أو أي مبلغ من رأس المال أو من التوزيعات المتعلقة بالصكوك، أو، إذا لم يكن ذلك اليوم يوم عمل، بداية يوم العمل التالي ("تاريخ قيد التحويل") وتنتهي بنهاية تاريخ الاستحقاق المعني (ويطلق على كل فترة من تلك الفترات مصطلح "فترة مقفلة"). ومع ذلك، وبالرغم من ذلك القيد، ستدفع جميع الدفعات إلى أولئك الأشخاص المسجلين كحملة الصكوك عند بدء العمل في تاريخ قيد التحويل المعني. ويمكن للمسجل بعد تاريخ الإقفال تعديل هذه الشروط فيما يتعلق بتسجيل عمليات تحويل الملكية التي تتم خلال الفترات المقفلة وذلك بموجب إشعار إلى المصدر وحملة الصكوك.

(و) الأنظمة الخاصة بالتحويل والتسجيل

تخضع جميع عمليات تحويل الصكوك وتسجيلها في السجل لأنظمة وإجراءات المسجل ونصوص اتفاقية التسجيل. وقد يقوم المسجل بتغيير هذه الأنظمة في أي وقت.

(٥) الوضع النظامي للصكوك والمقاصة

(أ) الوضع النظامي للصكوك

تشكل الصكوك حصصاً غير قابلة للتجزئة في ملكية موجودات الصكوك وستكون في جميع الأوقات في مرتبة مساوية لبعضها البعض. وستشكل التزامات الدفع التزامات مباشرة على المصدر وعمامة وغير معلقة على شرط وغير مضمونة وستعامل في جميع الأوقات على نحو متساو مع جميع التزامات المصدر الأخرى الحالية والمستقبلية غير المضمونة، فيما عدا تلك الالتزامات التي تحظى بأفضلية بموجب المبادئ النظامية الإلزامية والمنطبقة بشكل عام، وليست التزامات المصدر تجاه حملة الصكوك فيما يخص الصكوك مضمونة بأية أصول أو ضمان أو كفالة من الغير.

(ب) لا مقاصة

لن يكون لأي حامل صكوك ممارسة أي حق في المقاصة أو المطالبة بذلك حول أي مبلغ يدين له به المصدر بموجب أو فيما يتعلق بالتزامات الدفع، ويعد كل من حملة الصكوك بحكم اكتتابه في الصكوك أو شرائه أو حملة الصكوك متنازلاً عن تلك الحقوق في المقاصة إلى أقصى حد تسمح به الأنظمة والقوانين المعنية.

(٦) الصكوك

(أ) موجودات الصكوك

في تاريخ الإقفال، يقوم وكيل حملة الصكوك، بالنيابة عن حملة الصكوك، بما يلي:

(١) تقديم ٥١ في المائة من متحصلات الاكتتاب في الصكوك ("رأس مال المضاربة") إلى المضارب لتستخدم كرأس مال المضاربة ("المضاربة")، ويجب على المضارب وفقاً لشروط اتفاقية المضاربة استثمار رأس مال المضاربة في محفظة الأعمال.

(٢) استخدام ٤٩ في المائة من متحصلات الاكتتاب في الصكوك في ترتيبات مرابحة يبرمها البائع والمشتري عملاً باتفاقية المرابحة الرئيسية والشرط ٦(د) (عقود المرابحة).

لا يكون أي من المصدر (طالما أنه ينفذ التزاماته بموجب وثائق الصكوك)، ولا وكيل حملة الصكوك ولا مديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض مسؤولين عن أداء موجودات الصكوك أو ربحيتها ولا عن حصة ومبلغ التوزيعات (إن وجدت) المدفوعة لحملة الصكوك.

(ب) محفظة الأعمال

في تاريخ الإقفال، يقوم المضارب بالنيابة عن المصدر وحملة الصكوك بالاستثمار في محفظة الأعمال نقدًا، بمبلغ ١,٩٨٩,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي

يكون لكل من المضارب (لصالح المصدر وحملة الصكوك) والبحري (لحسابها الخاص) حصة ملكية مشاعة في محفظة الأعمال جميع الأصول المكتسبة من محفظة الأعمال أو من خلالها وذلك على أساس تقاسم الأرباح وتحمل الخسائر بالتناسب مع حصة كل منهما.

تكون حصة كل من المضارب (لصالح المصدر وحملة الصكوك) والبحري (لحسابها الخاص) في محفظة الأعمال في تاريخ الإقفال كما يلي:

(١) في حالة البحري، ٨٩,٦٣ في المائة من محفظة الأعمال؛ و

(٢) وفي حالة المضارب، ١٠,٣٧ في المائة من محفظة الأعمال.

يحق للبحري زيادة الاستثمار نقدياً أو عينياً (إما من أموالها الخاصة أو من أموال مصدرها التسهيلات الائتمانية) لحسابها الخاص و/أو لحساب آخرين في محفظة الأعمال. وتكون حصة كل من المضارب (لصالح المصدر وحملة الصكوك) والبحري (لحسابها الخاص) في محفظة الأعمال متناسبة مع حصصهم من حين لآخر في إجمالي الاستثمار في محفظة الأعمال. يطلق على ناتج الدخل من موجودات المضاربة بعد خصم التكاليف الإجمالية (التي تتألف من التكاليف المباشرة والتكاليف المخصصة لهذه الأنشطة) مصطلح "دخل المضاربة".

تحسب حصص الربح المتناسبة لحملة الصكوك والمضارب في أي دخل مضاربة باستخدام النسب التالية:

(١) حملة الصكوك: ٨٠ في المائة من أي دخل مضاربة ("أرباح المضاربة")؛ و

(٢) المضارب (لحسابه الخاص): ٢٠ في المائة من أي دخل مضاربة ("أرباح المضارب").

تودع أرباح المضاربة في حساب التحصيل، بينما يحتفظ المضارب بأرباح المضارب لحسابه الخاص.

لأغراض حساب المبالغ القائمة لصالح حساب التحصيل، يقوم المضارب قبل يوم عمل واحد من كل تاريخ توزيع دوري أو أي تاريخ توزيع دوري جزئي باحتساب دخل المضاربة الذي تم استلامه خلال فترة التوزيع الدوري أو فترة التوزيع الدوري الجزئي كما يلي:

(١) على أساس تنضيف حكي لمحفظة الأعمال قبل تاريخ التوزيع الدوري أو تاريخ التوزيع الدوري الجزئي المعني بيوم عمل واحد،

(٢) وعلى حسابات المضارب الإدارية للفترة المعنية.

في تمام الساعة ١١:٠٠ صباحاً أو قبل ذلك (بتوقيت الرياض) قبل تاريخ التوزيع الدوري أو أي تاريخ توزيع دوري جزئي بيوم عمل واحد، يقوم المضارب بتحويل مبلغ من حساب التحصيل إلى حساب الصكوك يغطي أي عجز في دفع أي مبلغ توزيع دوري أو مبلغ توزيع دوري جزئي، حسب اقتضاء الحال، ويحول ما تبقى في رصيد حساب التحصيل بعد ذلك إلى الاحتياطي.

(ج) التعديل والمقاصة

(١) يجب على المضارب إجراء مراجعة سنوية (مبنية على حسابات الإدارة) على موجودات المضاربة وذلك بمقارنة قيمة موجودات المضاربة في اليوم الأخير لكل سنة مالية لشركة البحري ("تاريخ التقييم") مع قيمة موجودات المضاربة كما في تاريخ التقييم السابق (أو تاريخ الإقفال في حال مقارنة أو تاريخ تقييم) وفقاً للمعايير المحاسبية المعمول بها.

(٢) عند وقوع تاريخ التصفية فإن على المضارب في أسرع وقت ممكن عملياً إجراء مراجعة (مبنية على حسابات الإدارة) على موجودات المضاربة عن الفترة التي تبدأ من تاريخ الإقفال وتنتهي في تاريخ وقوع تاريخ التصفية عن طريق مقارنة قيمة موجودات المضاربة في تاريخ التصفية مع قيمة موجودات المضاربة في تاريخ التقييم الأخير (أو في تاريخ الإقفال إذا وقع تاريخ التصفية قبل أول تاريخ تقييم) وفقاً للمعايير المحاسبية المعمول بها.

(٣) إذا قرر المضارب بناء على مراجعة موجودات المضاربة عملاً بالفقرتين (١) أو (٢) أعلاه أن أي دفعة تم توزيعها خلال فترة من فترات التوزيع الدوري أو فترة التوزيع الدوري الجزئي، وفق مقتضى الحال، كانت أكبر من أرباح المضاربة الفعلية لتلك الفترة ("الدفعة الزائدة")، فإن للمضارب عندها الحق في خصم تلك الدفعة الزائدة (إن وجدت) من الأموال القائمة في رصيد الاحتياطي.

(د) عقود المرابحة

يرم كل من البائع والمشتري ما يلي:

(١) صفقة مرابحة أولية في تاريخ الإقفال بالشروط المنصوص عليها في اتفاقية المرابحة الرئيسية ("صفقة المرابحة الأولية"). وتشمل صفقة المرابحة الأولية الشروط التالية على سبيل المثال لا الحصر:

(أ) سعر التكلفة يساوي ١.٣٣٧.٧٠٠.٠٠٠ ريال سعودي ("سعر تكلفة المرابحة الأولية")؛

(ب) مع مراعاة الفقرة (و) أدناه تكون المدة ٧ سنوات؛

(ج) ربح المرابحة ٢.٥٦٢.٣٠٠.٠٠٠ ريال سعودي؛

(د) السعر المؤجل ٣.٩٠٠.٠٠٠.٠٠٠ ريال سعودي؛

(هـ) يدفع السعر المؤجل، مع مراعاة الفقرة (و) أدناه، دفعة واحدة ويكون تاريخ دفع السعر المؤجل في تاريخ الانتهاء؛

(و) في تاريخ التصفية يصبح السعر المؤجل بموجب صفقة المربحة الأولية مستحقة وواجبة الدفع على الفور ويعتبر ذلك المبلغ ضمن دخل المربحة.

(٢) صفقات مربحة لاحقة يبرم اولها في تاريخ الإقفال، ومن ثم تبرم صفقة في آخر يوم عمل من كل فترة من فترات التوزيع الدوري، وذلك طالما ظلت الصكوك قائمة (وتبرم كل صفقة بعد أن يدفع المشتري السعر المؤجل المستحق عن الصفقة التي تسبقها في حساب الصكوك في آخر يوم عمل من فترة التوزيع الدوري المعني) بالشروط المنصوص عليها في اتفاقية المربحة الرئيسية (ويشار إلى كل صفقة بـ "صفقة مربحة لاحقة") وتشمل كل صفقة مربحة لاحقة الشروط التالية على سبيل المثال لا الحصر:

(أ) يساوي سعر التكلفة لكل صفقة مربحة لاحقة ٥٧٣.٣٠٠.٠٠٠ ريال سعودي ("سعر التكلفة اللاحقة");

(ب) مع مراعاة للفقرتين (ج) و(هـ) أدناه تكون المدة ٦ أشهر؛

(ج) يدفع السعر المؤجل دفعة واحدة، ويقع تاريخ دفع السعر المؤجل في يوم العمل الأخير من فترة التوزيع الدوري المعني؛

(د) يحسب ربح المربحة (مع مراعاة الفقرة (هـ) أدناه) على أساس معدل المربحة الأساسي المتاح حينها، وتكون فترة معدل الربح لمدة ٦ أشهر ("ربح المربحة اللاحقة")؛ و

(هـ) عند حدوث حالة إخلال، يصبح أي سعر مؤجل غير واجب الدفع قبل ذلك مستحقاً وواجب الدفع فوراً ويعتبر كل مبلغ من ذلك النوع من ضمن دخل المربحة.

يحتسب ربح المربحة اللاحقة ضمن دخل المربحة، وتتم إعادة استثمار سعر التكلفة اللاحقة في صفقة مربحة لاحقة أخرى في يوم العمل الأخير من كل فترة توزيع دوري طالما بقيت الصكوك قائمة، ويحتسب سعر التكلفة اللاحقة في تاريخ التصفية ضمن دخل المربحة.

يودع كامل دخل مربحة في حساب الصكوك وفقاً لما يقتضيه الشرط ٦ (و) (استخدام المتحصلات - حساب الصكوك).

(هـ) شراء السلع

بعد تقديم المشتري إلى البائع أمر شراء مع وعد بالشراء وكان مكتملاً ومستوفياً للشروط وفقاً لاتفاقية المربحة الرئيسية وبموعد أقصاه الساعة ٩:٠٠ صباحاً (بتوقيت الرياض) قبل تاريخ التسوية المعني بيوم عمل واحد، فإن على البائع إذا رغب بإبرام صفقة مربحة أن يسلم إلى المصدر ومدير الدفعات في أقرب وقت ممكن عملياً إشعار مساهمة رأس مال والتي سوف تخطر المصدر ومدير الدفعات بسعر التكلفة المستحق ذي الصلة فيما يخص ذلك الأمر بالشراء مع الوعد بالشراء ("مساهمة رأس المال")، ويعطي المصدر تعليمات إلى مدير الدفعات عند استلام إشعار مساهمة رأس المال لتوجيه بنك الحساب بدفع مساهمة رأس المال هذه من حساب الصكوك إلى البائع أو مباشرة إلى المورد ذي الصلة لأمر البائع خلال موعد أقصاه الساعة ١١:٠٠ صباحاً (بتوقيت الرياض) في تاريخ التسوية المعني.

وعلى البائع في أقرب وقت ممكن عملياً بعد اكتمال شراء السلع والاستحواذ على ملكية السلع من البائع، وخلال موعد أقصاه الساعة ١:٠٠ مساءً (بتوقيت الرياض) في تاريخ التسوية المعني، أن يقوم بتأكيد التكاليف الإضافية (كما هي معرفة في اتفاقية المربحة الرئيسية) وأن يؤكد ربح المربحة ويخطر المشتري ذلك من خلال تقديم إشعار بتأكيد الشروط ("تأكيد الشروط") إلى المشتري.

في أقرب وقت ممكن عملياً بعد تسليم البائع تأكيد الشروط للمشتري، وبما لا يتعدى الساعة ٢:٠٠ مساءً (بتوقيت الرياض) في تاريخ التسوية المعني، فإن على المشتري أن يسلم إلى البائع (بناءً على استلامه تأكيد الشروط إشعاراً مكتملاً ومستوفياً للشروط) إشعاراً مكتملاً ومستوفياً للشروط يعرض فيه شراء السلع، وفي أقرب وقت ممكن عملياً بعد ذلك، وبما لا يتعدى الساعة ٣:٠٠ مساءً (بتوقيت الرياض) في يوم التسوية المعني، يقوم البائع بتسليم إشعار بقبول ذلك العرض إلى المشتري.

وفقاً لكل اتفاقية مربحة، يصدر البائع إلى المشتري توجهاً غير مشروط ولا رجعة فيه بأن يدفع إلى البائع أو لأمره أي مبلغ مستحق للبائع بخصوص السعر المؤجل، وذلك بإيداعه مباشرة في حساب الصكوك.

(و) استخدام المتحصلات - حساب الصكوك

في تمام الساعة ١١:٠٠ صباحاً أو قبل ذلك (بتوقيت الرياض) قبل تاريخ التوزيع الدوري أو أي تاريخ توزيع دوري جزئي أو تاريخ التصفية بيوم عمل واحد، يقوم المصدر بتوجيه مدير الدفعات بدفع المبالغ القائمة في رصيد حساب الصكوك كما يلي: أولاً، إلى الحد الذي لم تدفع فيه تلك المبالغ سابقاً، إلى وكيل حملة الصكوك، وأي شخص معين من وكيل حملة الصكوك، المبالغ المستحقة له بموجب وثائق الصكوك أو غيرها من المبالغ المتعلقة بصفته كوكيل حملة الصكوك؛ ثانياً، إلى الحد الذي لم تدفع فيه تلك المبالغ سابقاً، إلى كل مقدم خدمات آخر يكون المصدر ملتزماً بدفع مبالغ إليهم، المبالغ المستحقة لكل منهم بموجب وثائق الصكوك أو غيرها من المبالغ المتعلقة بالصفة التي يمثلها كل منهم، وذلك على قدم المساواة فيما بينهم وبالتناسب؛

ثالثاً، إلى كل حامل صكوك:

(أ) المبلغ الإجمالي لأي عجز بين المبالغ المدفوعة لحملة الصكوك في أي تواريخ توزيع دورية سابقة ومبالغ التوزيع الدوري المستحقة لتلك التاريخ (ويشار إلى ذلك بمصطلح "عجز") إن كانت أي من هذه المبالغ غير مدفوعة سابقاً؛ و (ب) المبلغ المستحق عن فترة التوزيع الدوري الحالية أو فترة التوزيع الدوري الجزئي الحالي؛

رابعاً، في تاريخ التصفية، المبلغ المستحق لحملة الصكوك لدفع رأس مال الصكوك. خامساً، يحول الرصيد المتبقي في حساب الصكوك بعد ذلك إلى رصيد الاحتياطي.

(ز) استخدام المتحصلات- الاحتياطي

يلتزم المصدر بالاحتفاظ بحساب قيد دفترتي ("الاحتياطي") ولا يحق للمصدر استخدام واستثمار الأموال (إن وجدت) القائمة في رصيد الاحتياطي لحسابه الخاص وإنما يجوز له استثمار هذه الأموال في محفظة الأعمال لصالح حملة الصكوك وبالنيابة عنهم.

مع مراعاة الشرط ٦(ج) (التعديل والمقاصة)، يتعين على المصدر في تمام الساعة ١١:٠٠ صباحاً أو قبل ذلك (بتوقيت الرياض) قبل تاريخ التوزيع الدوري المعني أو أي تاريخ توزيع دوري جزئي بيوم عمل واحد أن يدفع الأرصدة القائمة في الاحتياطي (إن وجدت) كما يلي:

أولاً، إلى الحد الذي لم تدفع فيه تلك المبالغ سابقاً، إلى وكيل حملة الصكوك، وأي شخص معين من وكيل حملة الصكوك، المبالغ المستحقة له بموجب وثائق الصكوك أو غيرها من المبالغ المتعلقة بصفته كوكيل حملة الصكوك؛ ثانياً، إلى الحد الذي لم تدفع فيه تلك المبالغ سابقاً، إلى كل مقدم خدمات آخر يكون المصدر ملتزماً بدفع مبالغ إليهم، المبالغ المستحقة لكل منهم بموجب وثائق الصكوك أو غيرها من المبالغ المتعلقة بالصفة التي يمثلها كل منهم، وذلك على قدم المساواة فيما بينهم وبالتناسب؛

ثالثاً، إلى مدير الدفعات لسداد المبلغ الإجمالي لأي عجز إن كانت أي من هذه المبالغ غير مدفوعة سابقاً؛

رابعاً، إلى مدير الدفعات لسداد المبلغ المستحق عن فترة التوزيع الدوري الحالية أو فترة التوزيع الدوري الجزئي الحالية إن كانت هذه المبالغ غير مدفوعة سابقاً.

وفي تاريخ التصفية، يتعين على المصدر دفع الأرصدة القائمة في الاحتياطي (إن وجدت) على النحو التالي:

أولاً، إلى الحد الذي لم تدفع فيه تلك المبالغ سابقاً، إلى وكيل حملة الصكوك، وأي شخص معين من وكيل حملة الصكوك، المبالغ المستحقة له بموجب وثائق الصكوك أو غيرها من المبالغ المتعلقة بصفته كوكيل حملة الصكوك؛ ثانياً، إلى الحد الذي لم تدفع فيه تلك المبالغ سابقاً، إلى كل مقدم خدمات آخر يكون المصدر ملتزماً بدفع مبالغ إليهم، المبالغ المستحقة لكل منهم بموجب وثائق الصكوك أو غيرها من المبالغ المتعلقة بالصفة التي يمثلها كل منهم، وذلك على قدم المساواة فيما بينهم وبالتناسب؛

ثالثاً، إلى مدير الدفعات لسداد المبالغ المستحقة إلى حملة الصكوك لدفع رأس مال الصكوك (بما في ذلك أي مبلغ لازم لتعويض حملة الصكوك عن أي خسارة تتعلق برأس مال المضاربة كما في تاريخ التصفية)؛ و رابعاً، يستلم المصدر (بصفته مضارباً) الرصيد المتبقي في الاحتياطي (إن وجد) كحافز أداء.

(٧) التعهدات المالية

يتعهد المصدر ويلتزم بما يلي، من بين أمور أخرى، طالما كانت الصكوك قائمة:

- (أ) أن يضمن في كل الأوقات على ألا يقل صافي القيمة الملموسة الموحدة عن ستة مليارات ريال سعودي (٦,٠٠٠,٠٠٠,٠٠٠) ريال سعودي؛
- (ب) أن يضمن في كل الأوقات أن تكون نسبة إجمالي الخصوم الموحدة إلى صافي القيمة الملموسة الموحدة أقل من ٣:١؛
- (ج) ألا يقوم بإنشاء أو يسمح ببقاء أية ضمانات غير الضمانات المسموح بها على كامل أصوله أو أعماله أو إيراداته (بما في ذلك أي رأس مال لم يستدع للدفع) الحالية والمستقبلية أو على أي جزء منها، وذلك لضمان أية مديونية معنية أو أي كفالة أو تعويض عن مديونية معنية، دون ضمان الصكوك في الوقت نفسه على قدم المساواة وبالتناسب مع نفس الضمانات المنشأة أو المستمرة لضمان تلك المديونية المعنية أو الكفالة أو التعويض المتعلقين بها أو أي ضمانات أخرى يوافق عليها بموجب قرار غير عادي صادر من حملة الصكوك.
- (د) ألا ينشئ أو يسمح ببقاء أي ضمانات على أي سفينة موجودة أو أي جزء منها، غير الضمانات المسموح بها.

(٨) التوزيع الدوري

(أ) تواريخ التوزيع الدوري

مع مراعاة الشرط ٦(و) (استخدام المتحصلات - حساب الصكوك) والشرط ١٠ (الدفعات)، يقوم المصدر في كل تاريخ توزيع دوري بتوجيه مدير الدفعات بأن يوزع على حملة الصكوك، بالتناسب فيما بينهم، في كل تاريخ توزيع دوري يعادل مبلغ التوزيع الدوري المنطبق لذلك التاريخ.

(ب) معدل الأساس

يُحدّد معدل الأساس لكل فترة توزيع دوري من قبل مدير الدفعات أو بالنيابة عنه على الأسس التالية:

(١) يحدد مدير الدفعات معدل الشاشة كما في الساعة ١١:٠٠ صباحاً (بتوقيت الرياض) في تاريخ التحديد الدوري؛ أو

(٢) إذا لم يظهر ذلك المعدل على تلك الصفحة، يقوم مدير الدفعات بما يلي:

(أ) يطلب من المكتب الرئيسي في السعودية لكل من المصارف المرجعية، أو أي مصرف مرجعي بديل في سوق المصارف السعودية يعينه مدير إدارة الدفعات، أن يزوده بعرض مشابه لذلك المعدل بالريال السعودي يقدمه في سوق المصارف السعودية عند حوالي الساعة ١١:٠٠ صباحاً (بتوقيت الرياض) في تاريخ التحديد الدوري للمصارف الرئيسية في سوق المصارف السعودية، وذلك لفترة تعادل فترة التوزيع الدوري المعنية ولمبلغ يعادل المبلغ المعتاد لعملية واحدة في السوق في ذلك الوقت؛ و

(ب) يحتسب الوسط الحسابي لتلك الأسعار حينما تتوفر تسعيرتان أو أكثر (مقرباً لأقرب واحد على عشرة آلاف من النقطة

المئوية إذا لزم الأمر، مع تقريب ٠.٠٠٠٠٥ إلى الرقم الأعلى).

ويكون "معدل الأساس" هو المعدل أو المتوسط الحسابي (حسب مقتضى الحال) الذي يحدد بالطريقة أعلاه، على أنه إذا لم يستطع مدير الدفعات تحديد المعدل أو المتوسط الحسابي (حسب مقتضى الحال) لأي فترة توزيع دورية وفقاً للأحكام السابقة، يكون معدل الأساس الذي يطبق على الصكوك خلال فترة التوزيع الدوري المعنية هو آخر معدل أساس أو متوسط حسابي (حسبما تكون الحال) تم تحديده للصكوك بخصوص آخر فترة توزيع دوري.

(ج) الإبلاغ

يقوم مدير الدفعات بإبلاغ معدل الشاشة ومبلغ التوزيع الدوري الذي حدده وتاريخ التوزيع الدوري المعني إلى المصدر ووكيل حملة الصكوك بأسرع ما يمكن بعد ذلك التحديد وفي موعد لا يتجاوز بحال من الأحوال يوم العمل الأول لفترة التوزيع الدوري المعنية. كذلك يجب إشعار المسجل بذلك على الفور. ويحق لمدير الدفعات إعادة احتساب أي مبلغ توزيع دوري (على أساس الأحكام السابقة) دون إشعار في حالة تمديد أو تقصير فترة التوزيع الدوري المعنية.

(د) توقف الاستحقاق

لا تستحق أية مبالغ إضافية عن أي من الصكوك عن الفترة التي تبدأ ببداية تاريخ استحقاق تلك الصكوك للاسترداد إلا إذا تم تقديم ما يفيد بمنع أو رفض دفع دفعة مستحقة بموجب الصكوك بشكل غير صحيح أو إذا حدث تعثر في الدفع، وفي تلك الحالة تستمر المبالغ المستحقة عن الصكوك في كونها واجبة الدفع ويكون المصدر حينها ملزماً بدفع مبلغ التأخير على الدفعات المتأخرة إلى مؤسسة خيرية مرخصة في السعودية يختارها وكيل حملة الصكوك.

(هـ) الإخطارات

تعتبر جميع الإشعارات والآراء وعمليات التحديد والشهادات والعمليات الحسابية وعروض الأسعار والقرارات المتخذة أو المقدمة أو المعطاة أو التي يتم الحصول عليها لأغراض هذا الشرط من مدير الدفعات ملزمة للمصدر ووكيل حملة الصكوك وحملة الصكوك (بشرط خلوها من الإهمال الجسيم أو سوء السلوك المتعمد أو الاحتيال أو الخطأ البين)، ومع مراعاة ما سبق ذكره، لا يتحمل مدير الدفعات أي مسؤولية قانونية تجاه أي شخص فيما يتعلق بممارسة أو عدم ممارسة صلاحياته وواجباته وسلطاته التقديرية بموجب هذا الشرط.

(٩) شراء الصكوك

(أ) الشراء الاختياري

يجوز للمصدر أو شركاته التابعة في أي وقت شراء الصكوك في السوق المفتوحة أو غيرها، وبأي ثمن متفق عليه بين حملة الصكوك والمصدر أو الشركة التابعة المعنية.

(ب) الإلغاء

عند شراء المصدر أو إحدى شركاته التابعة أيًا من الصكوك، تلغى الصكوك المشتراة ولا يجوز إعادة إصدارها أو إعادة بيعها.

(١٠) الدفعات

(أ) عام

يتم سداد الدفعات بموجب الصكوك عن طريق تحويلها إلى حساب حامل الصكوك بالريال السعودي لدى أحد المصارف في السعودية. وعلى كل حامل صكوك إبلاغ المسجل والمصدر خطياً بتفاصيل حسابه في موعد لا يتجاوز ١٥ يوماً قبل تاريخ الدفع المعني.

(ب) خضوع الدفعات للأنظمة المرعية.

تخضع كافة الدفعات الخاصة بالصكوك في كل الأحوال لأي أنظمة أو لوائح مالية أو غيرها منطبقة في مكان الدفع.

(ج) الدفعات في أيام العمل

تصدر توجيهات الدفع على أساس الدفع في تاريخ الاستحقاق، أو، إذا لم يكن تاريخ الاستحقاق يوم عمل، يؤجل الدفع إلى يوم العمل التالي مالم يقع هذا اليوم في الشهر التقويمي التالي حيث يتم في هذه الحالة تقديم تاريخ استحقاق ليقع في يوم العمل السابق له مباشرةً. ولا يستحق أي من حملة الصكوك أي توزيع أو مبلغ آخر عن التأخير في الدفع نتيجة وقوع تاريخ دفع أي مبلغ في يوم غير يوم عمل.

(د) تاريخ قيد التحويل

يتم سداد أي دفعة فيما يتعلق بالصكوك للشخص الذي يظهر اسمه في السجل كحامل للصكوك عند بدء العمل في موقع مكتب المسجل في تاريخ قيد التحويل، وتجنباً للشك يشترك لذلك أن يكون ذلك الشخص شخصاً مؤهلاً.

(١١) استرداد الصكوك

يجب على المصدر استرداد الصكوك في تاريخ الانتهاء ما لم يتم استردادها مسبقاً أو شراؤها والغاؤها. وفي تاريخ الانتهاء:

(أ) على المصدر دفع الأسعار المؤجلة بموجب اتفاقية المراجعة الرئيسية إلى حساب الصكوك؛ و

(ب) تُحل المضاربة ويدفع رأس مال المضاربة (مع إضافة أي أرباح أو خصم أي خسائر تنشأ من موجودات المضاربة) إلى حساب الصكوك؛ و

(ج) مع مراعاة الشرط ٦ (ج) (التعديل والمقاصة) يستلم حملة الصكوك رأس مال الصكوك من المبالغ القائمة في حساب الصكوك والاحتياطي بالتناسب مع حصصهم في الصكوك؛ و

(د) عند استلام حملة الصكوك حصصهم من رأس مال الصكوك بالتناسب مع حصصهم في الصكوك، بالإضافة إلى أي مبالغ توزع دورية أو مبالغ توزع دورية جزئية مستحقة وغير مدفوعة، سيتنازل حملة الصكوك عن الجزء المتبقي من موجودات الصكوك إلى المصدر وفي هذه الحالة تعود موجودات الصكوك المتبقية تلقائياً إلى المصدر (لحسابه الخاص).

(١٢) حالات الإخلال

يعتبر وقوع أي من الأحداث أو الظروف التالية "حالة إخلال":

(أ) عدم سداد مبلغ التوزيع الدوري: أن يقل المبلغ الموزع على حملة الصكوك في أي تاريخ توزيع دوري عن مبلغ التوزيع الدوري لتاريخ التوزيع الدوري المعني، وعدم سداد هذا العجز خلال خمسة أيام عمل كاملة من تاريخ استحقاقه؛

(ب) عدم سداد رأس مال الصكوك: أن يتعثر المصدر في سداد رأس مال الصكوك لحملة الصكوك في تاريخ الانتهاء وعدم سداد ذلك المبلغ خلال خمسة أيام عمل كاملة بعد تاريخ استحقاقه؛

(ج) الإخلال بالالتزامات الأخرى: تخلف المصدر عن أداء أو تنفيذ التزاماته الأخرى بموجب وثائق الصكوك أو المتعلقة بها، بما في ذلك تجنباً للشك ودون حصر تعهداته بموجب الشرط ٧ (التعهدات المالية)، واستمر الإخلال دون تصحيح لمدة ٣٠ يوماً بعد علم المصدر بهذا الإخلال أو بعد إخطار موجه ومسلم إلى المصدر من أي حامل صكوك و/أو من وكيل حملة الصكوك (ويستثنى من شرطي الاستمرار والإخطار المذكورين أعلاه: (١) أي حالة إخلال لا يمكن إصلاحها حيث لا يلزم الاستمرار أو تقديم إشعار بموجب؛ أو (٢) في حالة الإخلال بالتعهدات الواردة بالشرط ٧ (التعهدات المالية))؛

(د) إخلال مقابل: حدوث أي مما يلي:

(١) عدم سداد مديونية على المصدر في موعد استحقاقها أو خلال فترة سماح مقرر في الأصل؛

(٢) وقوع واستمرار حالة إخلال أو بند آخر له نفس أثر حالة الإخلال (كيفما جاء وصفه) بموجب أي مديونية للمصدر؛

(٣) أن تصبح أي مديونية للمصدر مستحقة وواجبة الدفع قبل تاريخ استحقاقها المقرر في الأصل نتيجة حالة تعجيل لموعد السداد (كيفما جاء وصفها) بعد حدوث حالة إخلال؛

(٤) أن يصبح أي ضمان منحها قدمه المصدر عن أي مديونية واجب التنفيذ أو اتخذت أي خطوة للتنفيذ على الضمان (بما في ذلك نزع الملكية أو تعيين حارس قضائي أو مدير أو أي شخصية مماثلة، ولكن يستثنى من ذلك صدور إشعار للمصدر بأن الضمان قد أصبح واجب التنفيذ) إلا إذا تم الوفاء بكامل المديونية المضمونة بالضمان المعني خلال تسعين (٩٠) يوماً من تاريخ (أ) اتخاذ خطوة للتنفيذ على الضمان المعني؛ أو (ب) إخطار المصدر باتخاذ خطوة للتنفيذ على الضمان المعني، أيهما يقع لاحقاً.

وكل ذلك شريطة أن تتجاوز قيمة المديونية المشار لها في الفقرات الفرعية ١، ٢، ٣ أو ٤ منفردة أو مجتمعة ٧٥,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي (أو ما يعادلها بأي عملة أو عملات أخرى):

(هـ) حكم غير منفذ: صدور حكم أو أكثر من حكم أو أمر أو أكثر من أمر أو قرار لجنة تحكيم واحد أو أكثر ضد المصدر بدفع مبلغ يزيد عن ٧٥,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي (أو ما يعادله بأي عملة أو عملات أخرى)، سواء بصورة مستقلة أو إجمالاً، واستمر ذلك الحكم أو الأمر أو القرار غير منفذ وغير معلق بالتنفيذ لمدة ثلاثين (٣٠) يوماً من تاريخ صدوره؛ ما لم يتم الاعتراض على هذه الأحكام أو الأوامر أو قرارات التحكيم بحسن نية وخصيص لها احتياط كافٍ طبقاً للمعايير المحاسبية المعمول بها.

(و) الإعسار: إذا (١) أصبح المصدر معسراً أو غير قادر على تسديد ديونه عند استحقاقها، أو (٢) تم تعيين مصفٍ أو حارس قضائي على كافة أعمال المصدر أو أصوله أو إيراداته أو على جزء كبير من أصول المجموعة (أو تم تقديم طلب لمثل هذا التعيين)،

باستثناء ما يتم ضمن إعادة هيكلة مسموح بها، ولم يتم إلغاء هذا التعيين خلال ثلاثين ٣٠ يوماً، أو (٣) اتخذ المصدر إجراءً لتعديل أو تأجيل أي من التزاماته لصالح دائنيه أو أجرى تنازلاً عاماً أو ترتيبات أو صلحاً مع دائنيه أو لصالحهم (بما في ذلك القيام بترتيب بموجب نظام التسوية الواقية من الإفلاس) أو أعلن بالتعليق بخصوص أي مديونية عليه أو أي ضمان لمديونية مقدم من قبله، أو (٤) توقف المصدر أو هدد بالتوقف عن كافة أعماله أو أي جزء من أعماله إذا كان يشمل جزءاً كبيراً من أصول المجموعة (ما عدا ما يتم لأغراض إعادة هيكلة مسموح بها)؛

(ز) إجراءات الدائنين: أي نزع أو حجز أو ضبط أو مصادرة أو تنفيذ يقع على أي أصل من أصول المصدر ولم يتم فكه خلال تسعين (٩٠) يوماً، شريطة أنه لن تحدث حالة إخلال بموجب هذه الفقرة (ز) إذا كانت القيمة الإجمالية للأصول التي وقع عليها ذلك النزع أو الحجز أو الضبط أو المصادرة أو التنفيذ أقل من ٧٥,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي في أي وقت (أو ما يعادل ذلك بأي عملة أو عملات أخرى)؛

(ح) تصفية: صدور أمر أو قرار ساري المفعول بحل المصدر أو تصفيته أو تسييله (عدا ما إذا كان ذلك لأغراض إعادة هيكلة مسموح بها)؛

(ط) حدث مشابه: أي حدث يحدث بموجب الأنظمة واللوائح والقواعد المعمول بها في السعودية مما يكون له أثر مشابه لأي من الأحداث المذكورة في الفقرات من (هـ) (حكم غير المنفذ) إلى (ح) (تصفية) أعلاه (شاملة تلك الفقرتين)؛

(ي) عدم المشروعية: إذا أصبح أو سيصبح من غير المشروع قيام المصدر بأداء أو التقيد بأي من التزاماته أو جميعها بموجب الصكوك أو وثائق الصكوك أو فيما يتعلق بها أو إذا قررت محكمة عدم صحة أو مشروعية وثائق الصكوك أو إذا أنكر المصدر أيّاً من وثائق الصكوك التي هو طرف بها أو أبدى نية في إنكار أي منها.

في حالة وقوع حالة إخلال واستمرار تلك الحالة ولم يتنازل عنها وكيل حملة الصكوك وفقاً لأحكام إعلان الوكالة، يقوم وكيل حملة الصكوك (على أن يكون معوضاً و/أو مضموناً و/أو ممولاً مسبقاً بصورة يقبلها) في أقرب فرصة عملية بعد تسلمه إشعاراً بذلك بتقديم إشعار بحدوث حالة الإخلال المعنية إلى حملة الصكوك طالباً منهم أن يبدوا خلال فترة تصل لغاية خمسة عشر (١٥) يوماً أو أي تاريخ آخر يبلغه وكيل حملة الصكوك ("فترة الممارسة") بما إذا كانوا يريدون ممارسة حقوقهم بموجب هذا الشرط رقم ١٢. ويجوز عندها لأي من حملة الصكوك أن يقدم إشعاراً ("إشعار وقوع حالة إخلال") خلال فترة الممارسة إلى وكيل حملة الصكوك.

إذا استلم وكيل حملة الصكوك إشعار وقوع حالة إخلال من حملة الصكوك المحققين لنصاب حملة الصكوك خلال فترة الممارسة وأعلن نصاب حملة الصكوك أولئك عن نيتهم ممارسة حقوقهم وفقاً لهذا الشرط رقم ١٢، يقوم وكيل حملة الصكوك (بشرط أن يكون معوضاً و/أو مضموناً و/أو ممولاً مسبقاً بصورة يقبلها) بتسليم إشعار ممارسة إلى المصدر فوراً ("إشعار الممارسة") يخطر بموجبه المصدر بذلك (مع إرسال نسخة لحملة الصكوك).

عند تسليم إشعار الممارسة بموجب هذا الشرط ١٢، يجوز لوكيل حملة الصكوك في أي وقت القيام بأي مما يلي (ويعتبر مفوضاً بذلك تفويضاً غير قابل للنقض من قبل حملة الصكوك): (١) تنفيذ كافة الحقوق التي يمتلكها بموجب وثائق الصكوك بعد حدوث حالة إخلال: و (٢) أن يطالب المصدر بالتحويل إلى وكيل حملة الصكوك، من حصيلة حل المضاربة وتصفيتهما وتعجيل الأسعار المؤجلة، مبلغاً يساوي إجمالي رأس مال الصكوك وأي مبلغ توزيع دوري جزئي، محتسباً من تاريخ إشعار الممارسة ("تاريخ حالة الإخلال")، و (٣) رفع الدعاوى وتقديم الإثباتات والاستلام واتخاذ كافة الإجراءات والقيام بجميع الأمور كما يراها وكيل حملة الصكوك مناسبة لاسترجاع رأس مال الصكوك ومبلغ التوزيع الدوري الجزئي من المصدر.

١٣) التنفيذ وممارسة الحقوق

(أ) يجوز لوكيل حملة الصكوك وفي أي وقت وفقاً لتقديره المطلق وبدون إشعار أن يتخذ أية إجراءات يراها مناسبة ضد المصدر لغرض تنفيذ أحكام الصكوك ووثائق الصكوك، ولا يكون وكيل حملة الصكوك ملزماً باتخاذ أي من هذه الإجراءات في أي ظرف إلا إذا وجّه بذلك أو طلب منه: (أ) بموجب قرار غير عادي، أو (ب) كتابةً من حملة صكوك يملكون أكثر من ٥٠ في المائة من إجمالي القيمة الاسمية للصكوك القائمة في ذلك التاريخ. وفي كلتا الحالتين لا يلزمه اتخاذ تلك الإجراءات إلا إذا كان

معضباً و/أو مضموناً و/أو ممولاً مسبقاً بصورة يقبلها ضد جميع الالتزامات التي يمكن أن يتحملها أو بتكبدتها نتيجة اتخاذه تلك الإجراءات.

(ب) لا يحق لأي من حملة الصكوك أن يتخذ إجراء ضد المصدر مباشرةً إلا إذا: (أ) تخلف وكيل حملة الصكوك عن القيام بذلك الإجراء خلال ستين ٦٠ يوماً من التاريخ الذي أصبح ملزماً فيه بذلك بموجب هذا الشرط ١٣؛ و(ب) واستمر ذلك التخلف، و(ج) وكان حامل الصك المعني (أو حامل الصك مجتمعاً مع بقية حملة الصكوك الذين طلبوا اتخاذ الإجراء مباشرة ضد المصدر) ممثلاً لخمسة وعشرين بالمائة (٢٥ في المائة) على الأقل من القيمة الاسمية الإجمالية للصكوك القائمة في تاريخه. ولا يحق لوكيل حملة الصكوك أو أي من حملة الصكوك تحت أي ظرف النسب في بيع موجودات الصكوك أو التصرف بها بأي شكل آخر إلا وفقاً للشروط، ويكون الحق الوحيد لوكيل حملة الصكوك وحملة الصكوك تجاه المصدر هو بالمطالبة بتنفيذ التزامات المصدر بسداد المبالغ المستحقة لحملة الصكوك بموجب وثائق الصكوك.

(١٤) اجتماعات حملة الصكوك، التعديل

(أ) اجتماعات حملة الصكوك

يتضمن إعلان الوكالة شروط انعقاد الاجتماعات لحملة الصكوك لمناقشة أي أمور تؤثر على مصالحهم، ويتضمن ذلك الموافقة عن طريق قرار غير عادي على تعديل الصكوك أو هذه الشروط أو أي من أحكام وثائق الصكوك شريطة الحصول أيضاً على موافقة المصدر على التعديل. ويجوز أن تعقد هذه الاجتماعات بدعوة من المصدر أو وكيل حملة الصكوك، وعلى المصدر أن يدعو إلى اجتماع إذا تسلم طلباً مكتوباً من حملة الصكوك الذي يمثلون على الأقل ١٠ في المائة من القيمة الاسمية الإجمالية للصكوك القائمة في تاريخه، ويكون النصاب اللازم لعقد أي اجتماع للتصويت على قرار غير عادي هو حضور شخصين أو أكثر يملكون أو يمثلون على الأقل ٥٠ في المائة من القيمة الاسمية الإجمالية للصكوك القائمة في تاريخه. ويكون النصاب اللازم لإعادة عقد الاجتماع (لعدم اكتمال النصاب) للتصويت على قرار غير عادي هو حضور شخصين أو أكثر يملكون أو يمثلون على الأقل ٢٥ في المائة من القيمة الاسمية الإجمالية للصكوك القائمة في تاريخه.

يكون أي قرار غير عادي يوافق عليه في الأوضاع المذكورة أعلاه ملزماً على كافة حملة الصكوك سواءً من كان حضراً منهم أم لا. كما ينص إعلان الوكالة على أن أي قرار مكتوب وموقع عليه من حملة الصكوك أو بالنيابة عنهم ممن يمثلون ستة وستين وثلثين في المائة $\frac{66}{3}$ في المائة من إجمالي القيمة الاسمية للصكوك القائمة في تاريخه يعد صحيحاً ونافذاً كما لو اتخذ كقرار غير عادي مستوفٍ للشروط.

على حملة الصكوك أن يدركوا بأن الأحكام الواردة في إعلان الوكالة بخصوص اجتماعات حملة الصكوك تخضع لأنظمة المملكة العربية السعودية ذات العلاقة، متى ما كانت تنطبق، وتعديلاتها على الوجه الذي يتم تطبيقها به عملياً، وفي حال التعارض بين الاثنين فإن أحكام الأنظمة السعودية ذات العلاقة هي التي تسود.

(ب) التعديل

ينص إعلان الوكالة على أنه يجوز لوكيل حملة الصكوك أن يوافق، دون موافقة حملة الصكوك، على أي تعديل لأي من هذه الشروط أو لأي من أحكام وثائق الصكوك أو على أي تنازل أو موافقة بخصوص أي مخالفة أو مخالفة محتملة لأي من هذه الشروط أو أي من أحكام وثائق الصكوك، وأو يقرر عدم معاملة حالة من حالات الإخلال الواقعة أو المحتملة بأنها كذلك، إذا كان أي من ذلك في رأي وكيل حملة الصكوك غير مضر مصالح حملة الصكوك بشكل جوهري، وأن يوافق على أي تعديل لأي من هذه الشروط أو لأي من أحكام وثائق الصكوك إذا كان في رأيه ذا طبيعة شكلية أو فنية أو غير مؤثر أو يهدف لتصحيح خطأ جلي أو للامتنال لأحكام نظامية ملزمة. وإن أي تعديل أو تنازل أو موافقة أو قرار مما ذكر أعلاه سيكون ملزماً لحملة الصكوك وإن هذه التعديلات، كما يجب على المصدر إشعار حملة الصكوك بأي تعديل يتم وفقاً لما سبق في أقرب وقت ممكن بعد حدوثه وفقاً للشروط ١٧ (الإشعارات) ما لم يوافق وكيل حملة الصكوك على غير ذلك.

فيما يتعلق بممارسة أي من حقوقه أو صلاحياته أو سلطاته التقديرية (بما فيها على سبيل المثال لا الحصر أي تعديل أو تنازل أو موافقة أو استبدال)، يراعي وكيل حملة الصكوك مصالح حملة الصكوك كفتة، وبوجه خاص على سبيل المثال لا الحصر، لا

يلزمه مراعاة تبعات هذه الممارسات على حملة الصكوك كأفراد نتيجة لكونهم مقيمين أو ساكنين في منطقة معينة أو على صلة بها بأي شكل من الأشكال أو خاضعين لسلطاتها النظامية، ولا يحق لوكيل حملة الصكوك إلزام المصدر أو أي شخص آخر بالتعويض أو السداد عن أي تبعات ضريبية قد تقع على أفراد من بين حملة الصكوك نتيجة الممارسة المذكورة كما لا يحق لأي حامل صكوك المطالبة بمثل ذلك التعويض أو السداد.

(١٥) الضرائب

يدفع المصدر كافة الدفعات التي تخص الصكوك خالصة من أية ضرائب أو استقطاعات في المملكة العربية السعودية ما لم تكن مفروضة بموجب الأنظمة السارية، وفي تلك الحالة يدفع المصدر لحملة الصكوك (باستثناء حملة الصكوك الذين ليسوا أشخاص مؤهلين أو لم يعودوا أشخاصاً مؤهلين) المبالغ الإضافية اللازمة لتغطية الاستقطاع، وذلك من خلال مدير الدفعات.

على حملة الصكوك أن يعوا بأن الصكوك يتم بيعها فقط للأشخاص المؤهلين وأنه لا يجوز تسجيل غير الأشخاص المؤهلين كحامل صكوك. ولن تدفع مبالغ إضافية لتغطية أي استقطاع يفرضه أي نظام أو قانون على أي شخص يحمل صكوكاً وليس شخصاً مؤهلاً.

يتحمل حملة الصكوك مسؤولية أي ضريبة أرباح رأسمالية أو ضريبة الدخل أو زكاة قد تفرض عليهم نتيجة لحياتهم للصكوك.

(١٦) التعويضات ومسؤولية وكيل حملة الصكوك

يتضمن إعلان الوكالة أحكاماً عن تعويض وكيل حملة الصكوك في ظروف معينة وإعفائه من المسؤولية، بما في ذلك أحكاماً تعفيه من اتخاذ أي إجراء ما لم يقدم له تعويض و/أو ضمان و/أو تمويل مسبق على وجه يقبل به، وبالأخص فيما يتصل بممارسة أي من حقوقه المتعلقة بموجودات الصكوك. ولا يلزم وكيل حملة الصكوك تحت أي ظرف أن يتخذ أي إجراء إلا إذا وجه بذلك وفقاً للشرط ١٣ (التنفيذ وممارسة الحقوق)، و فقط إذا قدم له تعويض و/أو ضمان و/أو تمويل مسبق على وجه يقبل به.

لا يقدم وكيل حملة الصكوك أي تأكيدات ولا يتحمل أية مسؤولية بخصوص صحة أو كفاية أو إمكانية تنفيذ التزامات المصدر بموجب أي من وثائق الصكوك التي يكون المصدر طرفاً فيها، كما لن يتحمل في أي حال أية مسؤولية تجاه حملة الصكوك بشأن أي مبلغ كان يتعين دفعه من قبل المصدر أو نيابة عنه ولم يتم دفعه، ولن يتحمل في أي حال أي مسؤولية قد تنشأ عن موجودات الصكوك سوى ما تنص عليه صراحة هذه الشروط أو إعلان الوكالة.

يعفى وكيل حملة الصكوك من (١) أي مسؤولية بخصوص أية خسارة أو سرقة لموجودات الصكوك أو أي مبلغ نقدي، و (٢) أي التزام بالتأمين على موجودات الصكوك أو أي مبلغ نقدي، و (٣) أي دعوى تنشأ عن وجود موجودات الصكوك أو أي مبلغ نقدي بحيازة وكيل حملة الصكوك أو بحيازة غيره لصالحه أو على شكل وديعة، إلا في حال كانت تلك الخسارة أو السرقة ناتجة عن إهمال جسيم أو سوء سلوك متعمد من قبل وكيل حملة الصكوك.

يتضمن إعلان الوكالة أحكاماً يحق لوكيل حملة الصكوك بموجبها ما يلي (من بين أمور أخرى): (أولاً) إبرام صفقات تجارية مع المصدر و/أو أي من الشركات التابعة للمصدر والتصرف كوكيل أو وصي لحملة أي أوراق مالية أخرى صادرة عن المصدر أو أي من شركاته التابعة أو يضمها أي منهم أو تتعلق بهم، و(ثانياً) ممارسة وتنفيذ حقوقه والقيام بالتزاماته وأداء واجباته وفقاً لهذه الصفقات أو بموجبها، أو حسب مقتضى الحال، وفقاً لأية وكالة أو وصاية دون النظر إلى مصالح حملة الصكوك أو تبعات ذلك عليهم، و(ثالثاً) الاحتفاظ بأية أرباح أو مبالغ ومزايا أخرى قد يحصل عليها فيما يتعلق بالأمور السابق ذكرها وعدم تحمل أي مسؤولية لأحد حيال ذلك.

(١٧) الإشعارات

ترسل الإشعارات إلى حملة الصكوك بالبريد المسجل على عناوينهم المقيدة في السجل. ويعتبر الإشعار في حكم المستلم في اليوم الخامس من تاريخ إرساله. ويتم إرسال الدعوة لأي اجتماع لحملة الصكوك قبل خمسة وعشرين (٢٥) يوماً على الأقل من التاريخ المحدد للاجتماع الأصلي وقبل ثلاثين (٣٠) يوماً على الأقل من التاريخ المقرر لأي اجتماع مؤجل لعدم اكتمال النصاب ويعد مراسلاً إرسالاً صحيحاً إذا أرسل إليهم عبر البريد المسجل لعناوينهم المقيدة في السجل.

١٨ النظام الحاكم والاختصاص القضائي

(أ) النظام الحاكم

تخضع وثائق الصكوك والصكوك لأنظمة المملكة العربية السعودية ولوائحها وتفسر وفقاً لها.

(ب) الاختصاص القضائي

تختص الجهات القضائية في المملكة (بما فيها اللجنتين فيما يتعلق بالمنازعات التي تقع في نطاق نظام السوق المالية ولوائحه التنفيذية) في النظر والبت في أية قضية أو دعوى أو أي إجراء قضائي وفي تسوية أي نزاعات قد تنشأ عن الصكوك أو وثائق الصكوك. ولهذا الغرض، يقر جميع الأطراف المعنية (بما فيها المصدر وحملة الصكوك) إقراراً لا رجعة فيه بخضوعهم للاختصاص القضائي للجهات القضائية في المملكة. ولا يجوز رفع أي قضية أو دعوى أو أي إجراء قضائي بخصوص الصكوك أو وثائق الصكوك لدى أية جهة خارج السعودية ولن يكون لأي محكمة أو سلطة قضائية خارج السعودية صلاحية النظر في أي دعوى بهذا الخصوص.

١٧. موجز وثائق الصكوك

في ما يلي موجز لبعض الأحكام الرئيسية لاتفاقية المضاربة واتفاقية المراجعة الرئيسية. تم إدراج هذا الموجز لغرض الاطلاع فقط ولا يُقصد منه (ولا ينبغي تفسيره) بأن يكون شاملاً. ينبغي أن يعي حملة الصكوك المحتملون أن هذا الملخص لا يُعد بديلاً عن المراجعة الكاملة لوثائق الصكوك، وهي متاحة للمعينة خلال ساعات العمل العادية في مقر الشركة المسجل، والكائن في مبنى البحري رقم ٥٦٩، شارع الستين، حي الملز، ص.ب. ٨٩٣١، الرياض ١١٤٩٢، المملكة العربية السعودية. يجدر تذكير حملة الصكوك المحتملين بأنه وفقاً للشروط فإن جميع حملة الصكوك ملزمون بكافة أحكام وثائق الصكوك ويُعتبر كل منهم على علم. يكون للمصطلحات المستخدمة في هذا القسم المعنى المحدد لها في الشروط.

اتفاقية المضاربة

إن الشركة (بصفتها المصدر والمضارب) ووكيل حملة الصكوك طرفان في اتفاقية المضاربة، التي يقوم وكييل حملة الصكوك (بالنيابة عن حملة الصكوك) بموجبها بتعيين الشركة كمضارب بصورة غير قابلة للنقض. وتتصف العلاقة بين المضارب من جهة والمصدر وحملة الصكوك من جهة أخرى بأنها علاقة بين المضارب ورب المال. يُخوّل المضارب بصورة غير قابلة للنقض من وكيل حملة الصكوك باتخاذ الإجراءات اللازمة نيابة عن حملة الصكوك للاحتفاظ بموجودات المضاربة لصالح حملة الصكوك وبالنيابة عنهم. تقتصر صلاحيات المضارب على الصلاحيات التي تنص عليها اتفاقية المضاربة ووثائق الصكوك الأخرى.

يقوم المضارب بإدارة موجودات الصكوك والتحكم بها والوفاء بالتزاماته في شأنها (مع الحرية والسلطة التقديرية المطلقة والمعقولة) وأداء الواجبات التالية فيما يتعلق بموجودات المضاربة طالما كانت الصكوك متداولة: (أ) القيام بإجراءات التحصيل المناسبة فيما يتعلق بالمبالغ المستحقة التي تخص موجودات المضاربة؛ (ب) التأكد من أن جميع أرباح المضاربة تقيد لصالح حساب التحصيل والقيام باحتساب أرباح المضاربة؛ (ج) ضمان تسجيل دفاتر المحاسبة وإيرادات ومصروفات موجودات المضاربة بانتظام، وأن يتم إعداد حساباتها وفقاً للمعايير المحاسبية المعمول بها؛ (د) التأكد من استيفاء جميع المتطلبات التنظيمية والتي تخذ والزكاة والضرائب. يحق للمضارب مزج أصوله وأمواله الخاصة مع موجودات المضاربة.

قبل يوم عمل واحد من تاريخ التوزيع الدوري أو أي تاريخ توزيع دوري جزئي، يجب على المضارب تحويل مبلغ من حساب التحصيل إلى حساب الصكوك لتغطية أي عجز في دفع أي مبلغ للتوزيع الدوري أو التوزيع الدوري الجزئي، حسب الاقتضاء، ويتعين تحويل الرصيد المتبقي في حساب التحصيل إلى رصيد الاحتياطي.

يملك كل من المضارب (لصالح المصدر وحملة الصكوك) والبحري (لحسابها الخاص) حصة مشاعة في محفظة الأعمال على أساس تقاسم الأرباح وتحمل الخسائر بالتناسب مع ملكية حصص كل منهم. يحصل كل من حملة الصكوك والمضارب على حصة متناسبة من دخل المضاربة (ويشار إليهما على التوالي بريح المضاربة وريح المضارب).

في تاريخ التصفية، سوف يتم إنهاء اتفاقية المضاربة وسوف يتم حل المضاربة. يتلقى كل حامل صكوك حصة بالتناسب من موجودات المضاربة عند التصفية. يحق لحملة الصكوك التنازل عن حصصهم من موجودات المضاربة كلياً أو جزئياً إلى البحري، وفي هذه الحالة سوف تعود تلك الموجودات تلقائياً إلى البحري.

تبدأ اتفاقية المضاربة في تاريخ الإقفال، وتنتهي في تاريخ الانتهاء أو تاريخ استرداد الصكوك أو شرائها وإلغائها أهم أقرب. وتخضع اتفاقية المضاربة للأنظمة المعمول بها في المملكة.

اتفاقية المراجعة الرئيسية

إن الشركة (بصفتها المشتري) وشركة إتش إس بي سي العربية السعودية المحدودة بصفتها البائع هما طرفان في اتفاقية المراجعة الرئيسية والتي بموجبها يستفيد المشتري من التسهيلات التمويلية المبنية على المراجعة التي سيوفرها له البائع. ومع مراعاة شروط وأحكام اتفاقية المراجعة الرئيسية، يوافق البائع على بيع السلع التي تم شرائها من الموردين المرشحين إلى المشتري بالأسعار التي تم التفاوض عليها بين المشتري والبائع، وذلك نيابة عن المصدر وحملة الصكوك وعلى أساس المراجعة. بمجرد أن يجوز البائع على

السلع، سوف يقوم البائع ببيع تلك السلع إلى المشتري بشروط الدفع المؤجل شريطة التي بموجبها يقوم المشتري بدفع السعر المؤجل إلى البائع.

يستخدم المشتري متحصلات السلع المعروضة للبيع التي يشتريها المشتري بموجب عقد مرابحة للأغراض المبينة في نشرة الإصدار هذه. ولا يكون البائع ملزماً برصد أو التحقق من الغرض أو الأغراض التي لأجلها يستخدم المشتري عائدات السلع المعروضة للبيع لشراء تلك السلع بموجب عقد المرابحة.

عند حدوث حالة إخلال، وفي أي وقت خلال أية حالة إخلال مستمرة، يجوز للبائع ممارسة جزء أو كل من الإجراءات التالية:

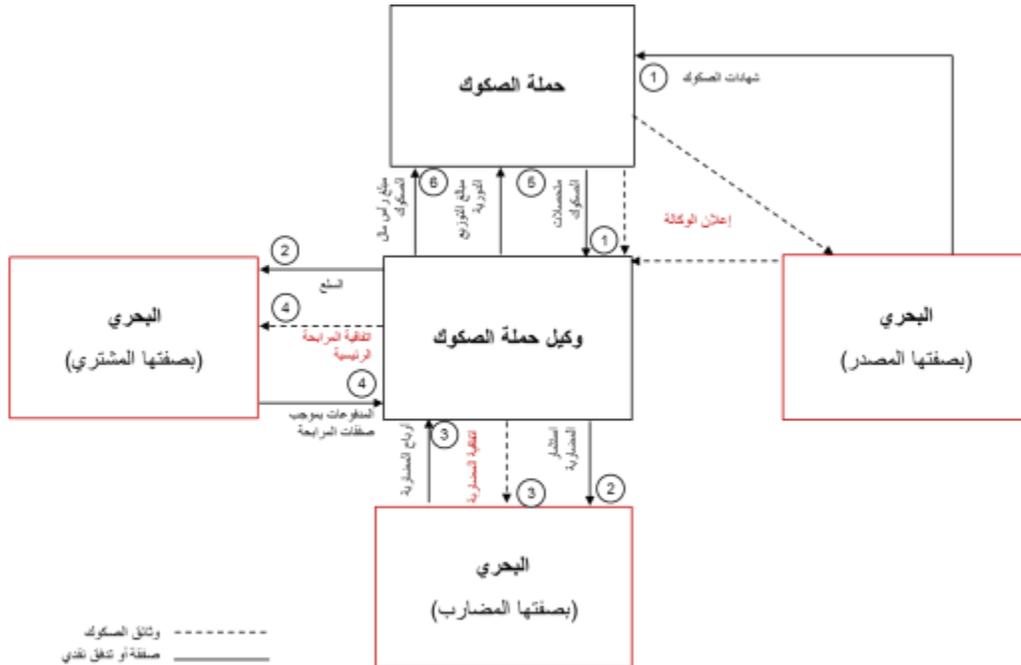
(أ) مطالبة المشتري بالسداد الفوري الكلي أو الجزئي لإجمالي الأقساط المستحقة من تسهيلات المرابحة (والمعرفة بأنها السعر المؤجل الذي لم يدفعه المشتري بعد إلى البائع) وأن يدفع المشتري فوراً أي مبالغ أخرى مستحقة إلى البائع من المشتري بموجب اتفاقية المرابحة الرئيسية؛ أو

(ب) إلغاء تسهيلات المرابحة.

تخضع اتفاقية المرابحة الرئيسية للأنظمة المعمول بها في المملكة.

رسم توضيحي لهيكل الصكوك

فيما يلي رسم توضيحي مبسط لهيكل الصكوك. على حملة الصكوك المحتملين الاطلاع على الشروط المدرجة في القسم ١٥ "شروط وأحكام الصكوك" لوصف مفصل لبعض التدفقات النقدية ولمعاني المصطلحات المستخدمة أدناه. إن الرسم التوضيحي أدناه هو رسم مبسط تم إيراده لغرض التوضيح فقط ولا يعد وصفاً شاملاً لهيكل الصكوك ولا ينبغي تفسيره كذلك. على المستثمرين المحتملين إدراك أن هذا الرسم التوضيحي لا يغني عن الاطلاع على الشروط المدرجة في نشرة الإصدار هذه وعلى وثائق الصكوك (والتي ستكون ملزمة على حملة الصكوك) بشكل كامل.



مديرو الاكتتاب ومديرو استقبال العروض

إتش إس بي سي العربية السعودية المحدودة، وعنوانها المسجل ٧٢٦٧ شارع العليا - المروج، الرياض ٢٢٥٥-١٢٢٨٣، المملكة العربية السعودية، وسامبا للأصول وإدارة الاستثمار وعنوانها: برج المملكة، المسجل شارع العليا، ص.ب. ٢٢٠٠٧، الرياض ١١٣١١، المملكة العربية السعودية، وجي بي مورقان العربية لسعودية المحدودة برج الفيصلية، طريق الملك فهد، ص ب ٥١٩٠٧، الرياض ١١٥٥٣، المملكة العربية السعودية.

اتفاقية وكالة عرض

يدخل مديرو الاكتتاب ومديرو استقبال العروض اتفاقية وكالة عرض في تاريخ الإقفال أو قبله (ويشار إليها بما يطرأ عليها من تعديلات أو إضافات أو تحديثات بعبارة "اتفاقية وكالة عرض") مع المصدر فيما يتعلق بعرض الصكوك. وطبقاً لاتفاقية وكالة العرض، يوافق مديرو الاكتتاب ومديرو استقبال العروض على بذل الجهود المعقولة لاستقطاب أشخاص لشراء الصكوك حسب الشروط المذكورة في الاتفاقية. وتخضع اتفاقية وكالة العرض لعدد من الشروط ويجوز في ظروف معينة لمديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض إنهاؤها قبل دفع صافي العائدات من إصدار الصكوك إلى المصدر، وفي حال إلغاء اتفاقية وكالة العرض قبل تاريخ الإقفال، فإن طرح الصكوك يمكن أن يلغى أيضاً وترد أي متحصلات تم استلامها إلى المكتتبين.

يوافق المصدر على تعويض مديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض عن بعض الالتزامات الناجمة عن بيع وطرح الصكوك، كما ويحق لمديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض تحصيل رسوم إدارية وعمولة بيع نظير تقديم مثل هذه الخدمات.

تقديم الطلبات من المستثمرين المحتملين

يجوز لمديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض خلال فترة الطرح العمل على استقطاب طلبات مبدئية لشراء الصكوك من المستثمرين المحتملين، بينما يتشاور المصدر ومديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض خلال نفس الفترة في تحديد الهامش ويتفقون عليه.

على كل من يرغب في شراء الصكوك أن يقدم نموذج طلب استثمار إلى أي من مديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض قبل نهاية فترة الطرح، وستكون نماذج طلب المستثمر متاحة لدى كل من مديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض. وعلى الأشخاص الراغبين في شراء الصكوك الإقرار بقراءة وفهم نشرة الإصدار (بما في ذلك القسم ٥ "عوامل المخاطرة" والقسم ١٦ "شروط وأحكام الصكوك") وأحكام وشروط نموذج طلب الاستثمار والقبول والموافقة على الأساس الذي بناء عليه طُرحت الصكوك وقبوله قبولاً تاماً. كما يتعين عليهم الإقرار بأنهم مقيمون في المملكة لأغراض الضريبة وأن جميع المعلومات الواردة في نموذج طلب الاستثمار صحيحة ودقيقة.

لا تقبل أي طلبات لشراء صكوك تقل قيمتها عن ١,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي أو بمبالغ تزيد عن هذه القيمة ولكنها ليست مضاعفات صحيحة لمبلغ ١,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي فما فوق أو من المتقدمين من غير الشركات والهيئات الاستثمارية. يمكن للأفراد الذين لا يمثلون شركات أو هيئات ولكنهم أشخاص مؤهلون شراء الصكوك لاحقاً عند إدراجها عن طريق تداول.

يكون تخصيص الصكوك وفق تقدير المصدر ومديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض وذلك بعد انتهاء فترة الطرح خلال مدة أقصاها ١٠ أيام عمل. وفي حال الانتهاء من تخصيص الصكوك، سيقوم المصدر بنشر الهامش وإجمالي القيمة الاسمية مع إجمالي صافي العائدات المتوقعة للصكوك المقرر إصدارها على الموقع الإلكتروني للمصدر وتداول. لن تصدر أية سندات ملكية مؤقتة خاصة بالصكوك.

ولا يجوز سوى للأشخاص المؤهلين وفق التعريف في الشرط ١ (التعريفات) التسجيل كحملة صكوك. وإن "الشخص المؤهل" لهذه الأغراض يعني أي ممن يلي:

(١) شخص طبيعي من مواطني المملكة بموجب نظام ضريبة الدخل؛ أو

٢) شخص معنوي يعد مقيماً في المملكة بموجب نظام ضريبة الدخل ولديه سجل تجاري ساري المفعول. ولا يسري شرط امتلاك الشخص المعنوي لسجل تجاري ساري المفعول على المنشآت الحكومية في المملكة ولا على صناديق الاستثمار التي أنشئت في المملكة ويديرها شخص مصرح له من الهيئة، على أن يكون لديه في كلا الحالتين حساب بنكي في أحد المصارف المحلية في المملكة. وعلى الرغم من جواز تسجيل الأشخاص المؤهلين كحملة صكوك، فإن الطرح الأولي لا يكون إلا للشركات والهيئات الاستثمارية (كما تنص عليه نشرة الإصدار هذه).

"الشركات والهيئات الاستثمارية" تعني أي شخص مؤهل من أحد الأشخاص التاليين:

- (أ) شخص مرخص من الهيئة لمزاولة أعمال الأوراق المالية؛
- (ب) شخص مستثنى كما هو محدد في الملحق ١ من لائحة أعمال الأوراق المالية الصادرة عن الهيئة؛
- (ج) أي مما يلي:
 ١. أي شركة تملك، أو تكون عضواً في مجموعة تملك أصولاً صافية لا تقل قيمتها عن ٥٠ مليون ريال سعودي.
 ٢. أي شراكة غير مسجلة، أو أي شركة تضامن، أو منشأة أخرى تملك أصولاً صافية لا تقل قيمتها عن ٥٠ مليون ريال سعودي.
 ٣. أي شخص ("أ") يتصرف بصفة عضو مجلس إدارة، أو مسؤول، أو موظف لدى شخص ("ب") عندما ينطبق على الشخص ("ب") التعريف الوارد في الفقرتين الفرعيتين (١)، أو (٢) حيث يكون الشخص ("أ") مسؤولاً عن أي نشاط أوراق مالية للشخص ("ب").
- (د) مؤسسة حصلت على رخصة لمزاولة الأعمال المصرفية وفقاً لأنظمة المملكة.

ويتعين على جميع المستثمرين المحتملين قراءة شروط الصكوك جيداً قبل تعبئة طلب شراء الصكوك نظراً لأن توقيع نموذج طلب الاستثمار يشكل قبولاً وموافقة من المستثمر على الشروط.

أحكام عامة

عدا الطلب المقدم لتداول لتسجيل الصكوك فإن المصدر ومديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض لم ولن يقوموا باتخاذ أي إجراء من شأنه أو يهدف إلى السماح بطرح الصكوك أو السماح بالحصول على وتوزيع نشرة الإصدار هذه أو السماح بأي مواد أخرى متعلقة بالطرح، بحيث يتطلب اتخاذ إجراءات في هذا الشأن. يلزم كل من المصدر ومديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض كل من تقع نشرة الإصدار هذه بحوزته أن يلتزم بجميع الأنظمة واللوائح ذات العلاقة بشراء الصكوك أو طرحها أو بيعها أو تداولها، وذلك على نفقته الخاصة في جميع الحالات.

المقاصة والتسوية، والتداول

تدرج الصكوك على نظام التداول حيث يجري التداول والمقاصة والتسوية وفقاً للشروط والإجراءات المتبعة في تداول. ولا يمكن للمصدر توقع تاريخ بدء التداول بالصكوك، وعلى المستثمرين المحتملين الاطلاع على الفقرة ٥-٤-٦ بعنوان "اتفاقية التسجيل" من القسم ٥ "عوامل المخاطرة" من نشرة الإصدار هذه.

التحويل والدفوعات

يحفظ المسجل بالسجل المتعلق بالصكوك وفقاً لأحكام اتفاقية التسجيل وكل التحويلات سوف تعمل وفقاً للشرط ٤ (السجل وحق الملكية والتحويل).

بالإضافة لذلك وعملاً بالشرط ١٠ (الدفوعات) فإن الدفوعات الخاصة بهذه الصكوك سوف تتم من خلال التحويل البنكي إلى الحسابات بفئة الريال السعودي في المملكة التي يحددها وكيل حملة الصكوك بموجب إشعار إلى المسجل والمصدر خلال مدة لا تزيد عن خمسة عشر (١٥) يوماً قبل الدفع المعني. وعليه يتعين على المستثمرين اتخاذ الترتيبات الملائمة لاستلام الدفوعات بموجب أية صكوك في مثل هذا الحساب. ويجب على المستثمرين استشارة مستشاريهم الخاصين بشأن متطلبات وإنشاء حسابات مثل تلك

المشار إليها أعلاه ويجب عليهم اتخاذ أية إجراءات ضرورية بأنفسهم فيما يتعلق بفتح تلك الحسابات. لن يكون أي من المصدر أو مديري الاكتتاب ومديري استقبال العروض مسؤولين عن التأكد من التزام المستثمرين باتباع الإجراءات الصحيحة والأنظمة والمتطلبات فيما يتعلق بفتح مثل تلك الحسابات لحفظ الصكوك والحصول على العائد منها ولن يتحمل أي منهم المسؤولية عن أي خسائر مباشرة أو غير مباشرة تنشأ من اتخاذ أو عدم اتخاذ أي إجراء فيما يتعلق بفتح تلك الحسابات.

١٩. اللجنة الاستشارية الشرعية والفتاوى الصادرة

على حملة الصكوك المحتملين ألا يعتمدوا على الفتاوى والمراجعة المشار إليها أدناه فيما يتعلق بقرارهم في الاستثمار في الصكوك، وينبغي عليهم أن يستشيروا مستشارهم الشرعي فيما إذا كانت العملية الاستثمارية المقترحة والموضحة في الفتوى المشار إليها أدناه متوافقة مع أحكام الشريعة الإسلامية.

الفتوى الصادرة عن اللجنة الشرعية التنفيذية لدى إتش إس بي سي العربية السعودية المحدودة سوف توزع إتش إس بي سي العربية السعودية المحدودة على حملة الصكوك المحتملين عند الطلب نسخة من الفتوى المتعلقة بالصكوك والصادرة من اللجنة الشرعية التنفيذية لدى إتش إس بي سي العربية السعودية المحدودة والتي تؤكد فيها من وجهة نظرها بأن الصكوك المقترحة والهيكل والآلية المتعلقة بهذه الصكوك والموضحين في وثائق الصكوك متوافقة مع أحكام الشريعة الإسلامية.

نبذة عن اللجنة الشرعية التنفيذية لدى إتش إس بي سي العربية السعودية المحدودة
اللجنة الشرعية التنفيذية لدى إتش إس بي سي العربية السعودية المحدودة هي لجنة مستقلة معينة من قبل مجلس إدارة إتش إس بي سي العربية السعودية المحدودة، وتجتمع بصفة دورية لمراجعة وتقييم المعاملات التي تقوم بها إتش إس بي سي العربية السعودية المحدودة أو المؤسسات التابعة لها أو عملائها للتأكد من التزام تلك المعاملات بمبادئ الشريعة الإسلامية.

أعضاء اللجنة الشرعية التنفيذية لدى إتش إس بي سي العربية السعودية المحدودة التي أصدرت الفتوى الخاصة بالصكوك
فضيلة الشيخ الدكتور محمد علي القرني

يحمل فضيلة الشيخ الدكتور محمد القرني شهادة دكتوراه في الاقتصاد من جامعة كاليفورنيا. وهو أستاذ في الاقتصاد الإسلامي ومدير مركز البحوث في الاقتصاد الإسلامي في جامعة الملك عبدالعزيز بجدة، وهو خبير في مجمع الفقه الإسلامي الدولي التابع لمنظمة المؤتمر الإسلامي ورابطة العالم الإسلامي، وقد نشر العديد من المقالات والكتب حول التمويل الإسلامي. كما ويشغل الدكتور محمد القرني عضوية عدد من لجان الرقابة الشرعية لعدة بنوك إسلامية وشركات تكافل منها إتش إس بي سي وساب وداو جونز وسوق الصناديق الإسلامية العالمية وبنك سيتي للاستثمار الإسلامي وميرل لينش.

فضيلة الشيخ نظام يعقوبي

فضيلة الشيخ نظام يعقوبي خريج كلية الاقتصاد وعلم الأديان المقارن بجامعة مكجيل وهو عالم معروف دولياً في مجال الصرافة الإسلامية، ويعمل مدرسا للتفسير منذ ١٩٧٦م ويقدم خدمات استشارية لعدد من البنوك والمؤسسات المالية ومنها إتش إس بي سي وبنك أبو ظبي الإسلامي وبنك بي إن بي باريس وداو جونز ولويدز تي إس بي وبنك سيتي للاستثمار الإسلامي إي سي البحرين وستاندرد تشارترد في الأمور المتعلقة بالصرافة الإسلامية والتمويل الإسلامي.

الفتوى الصادرة عن المستشار الشرعي المستقل لحي بي مورقان

إن هيكل المعاملات المتعلقة بالصكوك (كما هي موصوفة في نشرة الإصدار هذه) تمت مراجعتها من قبل المستشار الشرعي المستقل لحي بي مورقان الشيخ الدكتور محمد علي القرني، والذي أصدر فتوى يؤكد فيها من وجهة نظره بأن الصكوك متوافقة مع أحكام الشريعة الإسلامية. وسوف توزع حي بي مورقان العربية السعودية المحدودة على حملة الصكوك المحتملين عند الطلب نسخة من الفتوى المذكورة، وعلى حملة الصكوك المحتملين ألا يعتمدوا على هذه المراجعة و/أو الفتوى فيما يتعلق بقرارهم بالاستثمار في الصكوك، وينبغي عليهم أن يستشيروا مستشارهم الشرعي فيما إذا كانت العملية الاستثمارية المقترحة والموضحة في الفتوى المشار إليها أدناه متوافقة مع أحكام الشريعة الإسلامية.

يرجى الاطلاع على النبذة الواردة أعلاه في هذا القسم عن الشيخ الدكتور محمد علي القرني.

الفتوى الصادرة عن اللجنة الشرعية التنفيذية لدى هيئة الرقابة الشرعية في مجموعة سامبا المالية

سوف توزع سامبا للأصول وإدارة الاستثمار على حملة الصكوك المحتملين عند الطلب نسخة من الفتوى المتعلقة بالصكوك والصادرة من اللجنة الشرعية التنفيذية لدى هيئة الرقابة الشرعية في مجموعة سامبا المالية والتي تؤكد فيها من وجهة نظرها بأن الصكوك المقترحة والهيكل والآلية المتعلقة بهذه الصكوك والموضحين في وثائق الصكوك متوافقة مع أحكام الشريعة الإسلامية.

نبذة عن اللجنة الشرعية التنفيذية لدى هيئة الرقابة الشرعية في مجموعة سامبا المالية
عُينت اللجنة الشرعية التنفيذية بواسطة هيئة الرقابة الشرعية لدى مجموعة سامبا المالية، وتجتمع بصفة دورية لمراجعة
وتقييم المعاملات التي تقوم بها مجموعة سامبا المالية أو المؤسسات التابعة لها أو عملائها للتأكد من التزام تلك المعاملات بمبادئ
الشرعية الإسلامية.

أعضاء اللجنة الشرعية التنفيذية لدى هيئة الرقابة الشرعية في مجموعة سامبا المالية التي أصدرت الفتوى الخاصة
بالصكوك

فضيلة الشيخ الدكتور محمد علي القري

نبذة عن الشيخ الدكتور محمد علي القري مشار إليها أعلاه.

فضيلة الشيخ الدكتور عبد الستار أبو غدة

يحمل الدكتور أبو غدة عدة درجات علمية في الشريعة الإسلامية من جامعات مختلفة، منها جامعة دمشق وجامعة الأزهر في
القاهرة حيث نال على شهادته للدكتوراه في الشريعة الإسلامية. والدكتور أبو غدة عضو نشط في مجمع الفقه الإسلامي في جدة
وعضو مجلس معايير المحاسبة والتدقيق لعدد من المؤسسات المالية. والدكتور أبو غدة يقوم بتدريس الفقه والدراسات الإسلامية
واللغة العربية في الرياض وقام بإجراء الأبحاث وجمع المعلومات للموسوعة الفقهية في وزارة الأوقاف والشؤون الإسلامية في
الكويت (وأيضاً كان عضواً في لجنة الفتوى بالوزارة من عام ١٩٨٢م إلى عام ١٩٩٠م). كما ويشغل أبو غدة عدة مناصب
كـمستشار للشريعة الإسلامية، و أيضاً هو مدير إدارة الأدوات المالية في شركة البكرة للاستثمار في المملكة العربية السعودية
بالإضافة إلى كونه عضو في عدة لجان شرعية لعدد من المصارف الإسلامية والمؤسسات المالية.

٢٠. الضرائب والزكاة

فيما يلي وصف عام لبعض اعتبارات الزكاة/الضرائب السعودية المتعلقة بالصكوك. علماً بأن هذا الوصف لا يقصد به تقديم تحليل كامل لجميع اعتبارات الزكاة/الضرائب المتعلقة بالصكوك، ولا يقصد به معالجة الاعتبارات التي تعتمد على الظروف الفردية. يتعين على مشتري الصكوك المحتملين الحصول على مشورة من مستشاري الضرائب والزكاة الخاصين بهم لتحديد الزكاة/الضريبة المترتبة على حصولهم وامتلاكهم والتصرف في أي صكوك واستلام أي توزيعات أو مدفوعات للمبالغ أو أرباح أو أي مبالغ أخرى بموجب الصكوك وتبعات هذه الإجراءات وفقاً للوائح الزكاة/الضريبة في المملكة.

يستند هذا الملخص على الأنظمة السارية في المملكة حتى وقت إعداد هذه النشرة، ويخضع لأي تغييرات تطرأ على الأنظمة بعد هذا التاريخ والتي يمكن إجراؤها بأثر رجعي. ينبغي أن يعي حملة الصكوك المحتملون أن المصدر غير ملزم بتحديث هذا القسم في حال طرأ أي تغيير أو تعديل لاحق على الأنظمة الضريبية والزكوية المنطبقة.

(١) حملة الصكوك من مواطني دول مجلس التعاون الخليجي المقيمين في المملكة

لا يخضع حملة الصكوك من دول مجلس التعاون الخليجي والمقيمين في المملكة (كل كما هو معرف في الفقرة ٢٠-٥ أدناه) لضريبة دخل الشركات في المملكة، سواء بالاستقطاع أو التقييم المباشر، فيما يتعلق بأي دفعة أو مكسب ينتج عن الصكوك.

إلا أن أولئك الأشخاص من حملة الصكوك فيما عدا الأشخاص الطبيعيين من دول مجلس التعاون الخليجي يخضعون للزكاة. وإن الممارسة الحالية لمصلحة الزكاة والدخل ("مصلحة الزكاة والدخل") لا تسمح بخصم الاستثمارات طويلة الأجل في الصكوك من وعاء الزكاة الخاص بالمستثمر، طبقاً للقرار الوزاري رقم ١٠٠٥ بتاريخ ١٥ مايو ٢٠٠٧م، علماً بأن هذا المخلص لا يتعرض لمسألة ما إذا كان أي حامل صكوك محتمل سيخضع المحتمل للزكاة نتيجةً لامتلاكه للصكوك أو الاحتفاظ بها أو التصرف فيها.

(٢) الأشخاص من غير مواطني دول مجلس التعاون الخليجي المقيمين في المملكة

يخضع حملة الصكوك من غير مواطني دول مجلس التعاون الخليجي والمقيمين في المملكة، حسب التعريف الوارد في المادة ٣ من نظام ضريبة الدخل (كما هو معرف في الفقرة ٢٠-٥(ب) أدناه)، إلى ضريبة الدخل السعودية المقدرة بنسبة عشرين في المائة (٢٠) في المائة) من أي مدفوعات أرباح أو أي مكسب (بما في ذلك الأرباح الرأسمالية في حال عدم تداول الصكوك في السوق المالية السعودية) متحقق من الصكوك، مع عدم خضوعهم لأي زكاة في هذا الشأن.

(٣) حملة الصكوك غير المقيمين في المملكة

يخضع مواطن دول مجلس التعاون الخليجي، من غير مواطني المملكة، وممن يملكون منشأة دائمة (كما هي معرفة في الفقرة ٢٠-٥(ج) أدناه) في المملكة وأي كيان قانوني تم تأسيسه بموجب أنظمة دول مجلس التعاون الخليجي، غير أنظمة المملكة، والمالك لمنشأة دائمة في المملكة، إلى النظام الضريبي السعودي.

يخضع حملة الصكوك غير المقيمين في المملكة (سواء كانوا حاملين للجنسية السعودية أو من دول مجلس التعاون الخليجي أو غير سعوديين أو من غير دول مجلس التعاون الخليجي بما في ذلك حملة الصكوك المقيمين في دول مجلس التعاون الخليجي) والذين لا يملكون مؤسسة دائمة في المملكة لأغراض ضريبة استقطاع تُقدر بنسبة خمسة في المائة (٥ في المائة) (وهو المعدل المطبق على الرسوم وفائدة القروض استناداً على النظام الضريبي السعودي وعمل مصلحة الزكاة والدخل) على مدفوعات الأرباح (أي الجزء الذي يمثل العائد على الاستثمار في الصكوك) فيما يخص الصكوك حيث يتم اعتبارها مشابهة للرسوم أو الفائدة على القروض. يجوز لحملة الصكوك، في حالات محدودة، المطالبة برد ضرائب الاستقطاع وذلك عند وجود اتفاقية ازدواج ضريبي بين المملكة والبلد التي يمتلك حامل الصكوك إقامة ضريبية فيها والتي من شأنها توفير الإعفاء الضريبي أو إمكانية استرداد الضريبة.

يخضع حملة الصكوك من غير المقيمين في المملكة والمالكين لمنشأة دائمة في المملكة (حسب التعريف الوارد في المادة (٤) من نظام ضريبة الدخل) إلى ضريبة الدخل السعودية على دخل المنشأة الدائمة بنسبة عشرين في المائة (٢٠ في المائة)، كما وسيخضعون إلى ضريبة استقطاع بنسبة خمسة في المائة (٥ في المائة) على مدفوعات الأرباح (أي الجزء الذي يمثل العائد على الاستثمار في الصكوك) فيما يخص الصكوك.

تشكل كافة المدفوعات المتعلقة بالصكوك والتي يتم أداؤها إلى حامل الصكوك المالك لمنشأة دائمة في المملكة، وذلك إلى الحد الذي تكون فيه هذه المدفوعات عائدة إلى المنشأة الدائمة، جزءاً من الدخل الإجمالي للمنشأة الدائمة الخاضع لضريبة الدخل بعد خصم التكاليف المسموح بها وبعض التعديلات الأخرى. كما وسيخضع هذا الدخل إلى ضريبة الدخل على الشركات وضريبة الاستقطاع حسب ما هو مذكور أعلاه.

تخضع الأرباح الرأسمالية الناتجة عن بيع الصكوك (في حال عدم تداولها في سوق الأسهم السعودي) إلى ضريبة بنسبة عشرين في المائة (٢٠ في المائة).

٤) عام

لن يخضع حملة الصكوك من الأشخاص الطبيعيين عند موتهم، سواء كانوا مالكي منشأة دائمة في المملكة أم لا، إلى ضرائب على الميراث أو ضرائب مشابهة في المملكة وفقاً للنظام الضريبي السعودي. لن يعد حملة الصكوك مقيمين أو مستوطنين أو قانمين بأعمال في المملكة فقط بمجرد حملهم لأي صكوك.

٥) التعريفات

لأغراض هذا الملخص:

(أ) "شخص من دول مجلس التعاون الخليجي" يُقصد به:

١. مواطن أي دولة من دول مجلس التعاون الخليجي (المملكة العربية السعودية، دولة الإمارات العربية المتحدة، مملكة البحرين، سلطنة عمان، دولة قطر، دولة الكويت)؛ و

٢. أي منشأة نظامية مملوكة لمواطني دول مجلس التعاون الخليجي وقائمة بموجب قوانين دولة من دول مجلس التعاون الخليجي. يتضمن الشخص الذي ينتمي إلى دول مجلس التعاون الخليجي الشركة التي يمتلكها مواطنون سعوديون/مواطنون من دول مجلس التعاون الخليجي ومواطنون غير سعوديين من غير دول مجلس التعاون الخليجي ("شركات مختلطة")، إلى المدى الذي يمكن اعتبارها في نهاية المطاف مملوكة لصالح مواطنين سعوديين/ من دول مجلس التعاون الخليجي.

(ب) "نظام ضريبة الدخل" يُقصد به نظام ضريبة الدخل الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/١ بتاريخ ١٥/١٠/١٤٢٥هـ (الموافق ٢٠٠٤/٠٣/٠٦م).

(ج) "المنشأة الدائمة" يُقصد بها لغير المقيمين في المملكة - دون الإخلال بالاستثناءات المنصوص عليها في نظام ضريبة الدخل- المنشأة الدائمة للشخص غير المقيم في المملكة والتي تمثل المكان الدائم لنشاط الشخص غير المقيم الذي يباشر فيه نشاطه سواء بشكل كليّ أو جزئيّ بما في ذلك أي نشاط يجريه الشخص غير المقيم من خلال وكيل. يُعتبر الشخص غير المقيم والذي يمارس نشاطاً في المملكة من خلال فرع مرخص مالكاً لمنشأة دائمة في المملكة (كما هو محدد في المادة ٤(ب)(٤) من نظام ضريبة الدخل).

(د) "المقيم" تعرفه المادة ٣ من نظام ضريبة الدخل على النحو التالي:

١. يعتبر الشخص الطبيعي مقيماً في المملكة لمدة سنة ضريبية إذا استوفى على أيأ من الشروط التالية:

(أ) إذا كان له مسكن دائم في المملكة وكان مقيم في المملكة لمدة لا تقل عن ثلاثين (٣٠) يوماً في السنة الضريبية.

(ب) إذا كان مقيماً في المملكة لمدة لا تقل عن مائة وثلاث وثمانين يوماً (١٨٣) في السنة الضريبية.

لأغراض هذه الفقرة فإنه يعتبر التواجد في المملكة لجزء من اليوم تواجداً ليوم كامل، ما عدا في حالة الشخص المسافر بين وجهتين خارج المملكة.

٢. تعتبر الشركة مقيمة في المملكة خلال السنة الضريبية إذا كانت تفي بأي من الشروط التالية:

(أ) تم تأسيسها بموجب نظام الشركات السعودي الصادر بالمرسوم الملكي م/٦ المؤرخ في ٢٢/٠٣/١٣٨٨هـ (الموافق

٢١/٠٧/١٩٦٥م)، بتعديلاته من وقت لآخر؛ أو

(ب) يقع مركز إدارتها أو تحكمها في المملكة.

٢١. المستندات المتاحة للمعاينة

اعتباراً من تاريخ نشرة الإصدار هذه و طالما كانت أي من الصكوك قائمة فإنه يجوز معاينة نسخ الوثائق التالية خلال ساعات العمل العادية في المكتب المسجل للمصدر، وهو مبنى شركة البحري رقم #٥٦٩، شارع الستين، الملز، ص. ب ٨٩٣١، منطقة الرياض ١١٤٩٢، المملكة العربية السعودية:

- (أ) النظام الأساسي للمصدر.
- (ب) عقد التأسيس للمصدر.
- (ج) شهادة السجل التجاري للمصدر.
- (د) قرار الجمعية العامة العادية لمساهمي المصدر بتاريخ ١٢/٠٦/١٤٣٦ هـ (الموافق ٠٤/٠١/٢٠١٥ م) بالموافقة على إصدار المصدر للصكوك.

(هـ) قرار مجلس إدارة المصدر الصادر بالتمير بتاريخ ٠٢/٠٧/١٤٣٦ هـ (الموافق ٢١/٠٤/٢٠١٥ م)، بالموافقة على إصدار الصكوك.

(و) أي عقد أو إجراء ساري أو مزعم سريانه وقت تقديم نشرة الإصدار يكون فيه عضو مجلس الإدارة أو أحد كبار التنفيذيين أو أي من أقاربهم مصلحة فيما يتعلق بالأعمال الخاصة بالمصدر أو الشركات التابعة للمصدر؛

- (ز) عقود الأطراف ذوي العلاقة المحددة في القسم ١٤-٢-٦ ("الاتفاقيات مع الأطراف ذوي العلاقة") من نشرة الإصدار هذه.
- (ح) القوائم المالية الموحدة المراجعة للمصدر كما في وعن السنوات المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢ م و ٢٠١٣ م و ٢٠١٤ م والقوائم المالية المحلية المختصرة الموحدة غير المراجعة للمصدر لفترة الثلاثة أشهر المنتهية في ٣١ مارس ٢٠١٥ م.
- (ط) القوائم المالية المراجعة للشركات التابعة للمصدر كما في وعن السنوات المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢ م و ٢٠١٣ م و ٢٠١٤ م والقوائم المالية المحلية المختصرة غير المراجعة للشركات التابعة للمصدر لفترة الثلاثة أشهر المنتهية في ٣١ مارس ٢٠١٥ م
- (ي) تقرير حول قطاع النقل البحري وسوق الناقلات البحرية مقدم من ماكولينيغ ("تقرير السوق")، والذي تم استقاء المعلومات المذكورة في القسم ٦ "لمحة عامة على السوق والصناعة" من نشرة الإصدار هذه من هذا التقرير.

اعتباراً من تاريخ نشرة الإصدار هذه حتى تاريخ الإقفال، فإنه يجوز الاطلاع على مسودات الوثائق التالية خلال ساعات العمل العادية في المقر المسجل للمصدر:

- (أ) إعلان الوكالة.
- (ب) اتفاقية المضاربة.
- (ج) اتفاقية المراجعة الرئيسية.
- (د) اتفاقية إدارة الدفعات.

ابتداءً من تاريخ الإقفال و طالما ظلت الصكوك قائمة فإنه يجوز الاطلاع على نسخ موقعة لهذه الوثائق أثناء ساعات العمل العادية في المقر المسجل للمصدر.

١) تقرير مراجعي الحسابات الخارجيين

تم إعداد القوائم المالية الموحدة للمصدر كما في وعن السنوات المالية المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢ م و ٢٠١٣ م و ٢٠١٤ م وكما في وعن فترة الثلاثة أشهر المنتهية في ٣١ مارس ٢٠١٥ م من قبل المصدر وفقاً لمعايير المحاسبة الصادرة عن الهيئة السعودية للمحاسبين القانونيين (المعمول بها والمتعارف عليها في المملكة العربية السعودية). وتم مراجعة القوائم المالية الموحدة للمصدر كما في وعن السنوات المالية المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢ م و ٢٠١٣ م و ٢٠١٤ م على التوالي، والملحقة بنشرة الإصدار هذه وفقاً لمعايير المراجعة الصادرة عن الهيئة السعودية للمحاسبين القانونيين (المعمول بها والمتعارف عليها في المملكة العربية السعودية) من قبل الدكتور محمد العمري وشركاه (عضو بي دي او الدولية المحدودة) كما في وعن السنة المالية ٢٠١٢ م، ومن قبل إرنست ويونغ وشركاهم (محاسبون قانونيون) كما في وعن السنتين الماليتين ٢٠١٣ م و ٢٠١٤ م، كما هو موضح في تقاريرهما المرفقة بهذه النشرة. وتم فحص القوائم المالية الأولية الموحدة غير المراجعة للمصدر لفترة الثلاثة أشهر المنتهية في ٣١ مارس ٢٠١٥ م من قبل إرنست ويونغ وفقاً لمعايير فحص التقارير المالية الأولية الصادر من قبل الهيئة السعودية للمحاسبين القانونيين (المعمول بها والمتعارف عليها في المملكة العربية السعودية) كما هو موضح في تقريرها المرفق بهذه النشرة، وكل منها كما تم إدراجها في نشرة الإصدار هذه.

٢) الضمانات

يؤكد المصدر أنه لا ينوي توفير أي ضمانات أو رهون أو التزامات أخرى مشابهة فيما يتعلق بالصكوك.