

الفرنسية) او مع بعض الشركات المستقلة اي غير المنتسبة الى الشركات النفطية الكبرى الاعضاء في الكارنيل العالمي للنفط .

ومن المسائل المرتبطة بعملية تسويق النفط المؤمم ، مسألة تأمين نقله بالناقلات الى الاسواق العالمية . ذلك ان النفط العربي لا بد ان ينقل بالناقلات لايصاله الى مراكز الاستهلاك وأهمها أوروبا الغربية واليابان . ومن المعروف أن أسطول الناقلات العالمي يخضع في الجزء الأكبر منه لسيطرة الشركات البترولية العالمية اما عن طريق ملكيتها للناقلات أو عن طريق استئجارها لهذه الناقلات بعقود ايجار طويلة المدة (١٥ سنة ، ٢٠ سنة ... الخ) . فماذا يحدث لو أن هذه الناقلات قاطعت نقل نفطنا المؤمم الى أسواق استهلاكه؟؟

ان البلدان العربية المنتجة ليست لديها لاسف أساطيل ناقلات كافية تستطيع تأمين نقل نفطنا للأسواق العالمية وما تملكه أو تستأجره حالياً لأجل طويلة لا يكفي إلا لنقل جزء بسيط جداً من صادراتنا النفطية . ولذا فإن أحد الحلول المعقولة هو ان يقوم مشتري النفط المؤمم باحضار ناقلاته والقيام بعملية النقل على حسابه . ولكن من المتوقع أن تقوم الشركات النفطية المؤممة وحليفاتها، من أجل عرقلة نجاح عملية التأمين الى منع الناقلات الخاضعة لسيطرتها من أن تنقل النفط المؤمم حتى لحساب المشتريين الآخرين . إلا ان هذه المشكلة ليست مما يستعصي على الحل : ان من المعروف عن سوق الناقلات الدولية أنه يوجد بها عدد كبير من صغار الملاك المستقلين الذين لا يتبعون للشركات النفطية الكبرى ولا يخضعون لسيطرتها والذين تعتبر ناقلاتهم قابلة للاستئجار الفوري . وتقدر المراجع المختصة بهذا الصدد ان عدد هذه الناقلات المتوفرة دائماً للاستئجار الفوري يقدر ما بين ٢٠ ٪ في حالة ركود سوق الناقلات الدولية الى ٨ ٪ في حالة ازدهار هذه السوق أي ما معدله ١٥ ٪ من مجموع أسطول الناقلات الدولي(٦) .

وإذا أخذنا بعين الاعتبار ان مجموع حمولة أسطول الناقلات العالمي يبلغ في الوقت الحاضر (تقديرات منتصف عام ١٩٧٢) حوالي ٢٠٠ مليون طن ، فمعنى ذلك أن هنالك ناقلات حمولتها ما بين ٢٠ مليون طن الى ٤٠ مليون طن متوفرة للاستئجار الفوري على الدوام . ومعنى ذلك ان نقل النفط العربي المؤمم لا يمكن ان يتوقف حتى في ذروة مقاطعة الشركات النفطية لنا في الفترة التالية للتأمين لا سيما إذا أضفنا لذلك عدد الناقلات التي تملكها البلدان الاشتراكية والعدد القليل من الناقلات التي تملكها في الوقت الحاضر أو ستملكها في وقت قريب بعض البلدان العربية ، وأن مقاطعة نقل نفطنا لا يمكن أن تكون تامة . وهذا ما أثبتته تجربة كوبا حينما أممت ، في يوليو ١٩٦٠ ، معامل التكرير التي كانت تملكها هناك شركات اسو وشل وتكساكو . فان هذه الشركات المؤممة عمدت الى مقاطعة نقل النفط السوفياتي الى كوبا فلم تكن بالطبع تسمح لناقلاتها بنقل هذا النفط بل انها ضغطت على بعض المالكين المستقلين للناقلات لمنعهم من نقل النفط السوفياتي عن طريق تهديدهم بوضع أسمائهم في القائمة السوداء . ولكن رغم ذلك فإن عدداً كافياً من هذه الناقلات ، ربما في مقابل أجور تزيد قليلاً عن معدل الاجور السارية في السوق ، وافق على نقل النفط السوفياتي لكوبا ولم تحدث المقاطعة المطلوبة . (ومما يذكر بهذا الصدد ان نياركوس ، احد كبار الملاك اليونانيين للناقلات وافق على ابرام عقد لنقل النفط السوفياتي على ناقلاته لكوبا بينما احجم الثري اليوناني الاخر المشهور اوناسيس عن ابرام مثل هذه العقود) . وذلك يبين ان المقاطعة لا يمكن ان تكون حاسمة حتى في الفترة التالية مباشرة للتأمين والتي لا بد ان تقوم فيها الشركات الكبرى برد فعل عنيف احد مظاهره مقاطعة عمليات نقل نفطنا . ومن المؤكد ان هذه الشركات ستعود بعد اشهر قليلة عن قرار مقاطعة النقل لانها لا تستطيع ابقاء ناقلاتها مجمدة مدة طويلة دون