نشـــرة
الإصـــدار

البحري Bahri

الخاصة بدمج أسطول وعمليات شركة فيلا البحرية العالمية المحدودة مع الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري.

الشـركـة الـوطـنـيـة الـسـعـوديـة للنـقـل الـبـحـري

شركة مساهمة سعودية لسجل تجاري رقم ١٠١٠٠٢٦٠٢٦ وتاريخ ١٣٩٩/١٢/١هـ (الموافق ١٩٧٩/١٠/٢٢م)

تأسست الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري ("البحري") أو ("الشركة") بموجب المرسوم الملكي رقم م/٥ بتاريخ ١٣٩٨/٠٢/١٢هـ (الموافق ١٩٧٨/٠١/٢٢م) كشركة مساهمة في المملكة العربية السعودية، بسجل تجاري رقم ١٠١٠٠٢٦٠٢٦ وتاريخ ١٣٩٩/١٢/١هـ (الموافق ١٩٧٩/١٠/٢٢م)، وبرأس مال أولي بلغ ٥٠٠,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي مقسم إلى ٥,٠٠٠,٠٠٠ سهم بقيمة ١٠٠ ريال سعودي للسهم الواحد. وفي تاريخ ١٤٠٢/٠٨/١٠هـ (الموافق ١٩٨٢/٠٦/٠٢م)، تمت زيادة رأس مال الشركة إلى ٢,٠٠٠,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي مقسم إلى ٢٠,٠٠٠,٠٠٠ سهم بقيمة ١٠٠ ريال سعودي للسهم الواحد. وفي تاريخ ١٤١٩/٠١/٢٩هـ (الموافق ١٩٩٨/٠٥/٢٥م)، تمّ تقسيم أسهم رأس مال الشركة إلى ٤٠,٠٠٠,٠٠٠ سهم بقيمة ٥٠ ريال سعودي للسهم الواحد. وبموجب قرار مجلس الوزراء رقم ٤٠ وتاريخ ١٤٢٧/٠٢/٢٧هـ (الموافق ٢٠٠٦/٠٣/٢٧م)، تمّ تخفيض القيمة الإسمية للسهم من ٥٠ ريال سعودي للسهم إلى ١٠ ريالات سعودي للسهم، وارتفع إثر ذلك عدد أسهم الشركة من ٤٠,٠٠٠,٠٠٠ سهم بقيمة ٥٠ ريال سعودي للسهم إلى ٢٠٠,٠٠٠,٠٠٠ سهم بقيمة ١٠ ريالات سعودي للسهم. وفي تاريخ ١٤٢٧/٠٣/١٢هـ (الموافق ٢٠٠٦/٠٤/١٠م)، تمت زيادة رأس مال الشركة مرة أخرى من خلال رسملة الأرباح المبقاة إلى ٢,٢٥٠,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي مقسم إلى ٢٢٥,٠٠٠,٠٠٠ سهم بقيمة ١٠ ريالات سعودي للسهم الواحد، وفي تاريخ ١٤٢٧/١١/٠٤هـ (الموافق ٢٠٠٦/١١/٢٥م)، أجريت آخر عملية تغيير في رأس مال الشركة حيث تمت زيادة رأس مال الشركة من خلال إصدار أسهم حقوق أولوية إلى ٣,١٥٠,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي مقسم إلى ٣١٥,٠٠٠,٠٠٠ سهم بقيمة ١٠ ريالات سعودي للسهم الواحد. وبتاريخ نشرة الإصدار هذه ("نشرة الإصدار")، يبلغ رأس مال الشركة ٣,١٥٠,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي مكوّن من ٣١٥,٠٠٠,٠٠٠ سهم بقيمة ١٠ ريالات سعودي للسهم الواحد (يشار إليها بـ "السهم"، و/أو "الأسهم")، مدفوعة القيمة بالكامل.

أبرمت الشركة وشركة فيلا البحرية العالمية المحدودة ("فيلا")، وهي شركة مملوكة بالكامل لشركة الزيت العربية السعودية ("أرامكو السعودية")، اتفاقية شراء الأعمال والأصول بتاريخ ١٤٣٣/١٢/١٩هـ (الموافق ٢٠١٢/١١/٠٤م) وتعديلاتها (ويشار إليها بـ "اتفاقية شراء الأعمال والأصول") المتعلّقة بدمج كامل أسطول فيلا المؤلّف من ١٤ ناقلة نفط عملاقة مزدوجة الهيكل، ("ناقلة نفط عملاقة")، وناقلة نفط عملاقة أحادية الهيكل تستخدم كسفينة للتخزين العائم، وخمس ناقلات للمنتجات البترولية المكررة (ويشار إلى جميع هذه الناقلات مجتمعةً بـ "ناقلات فيلا")، بالإضافة إلى بعض الأصول الأخرى والعمليات المتعلّقة بها مثل برامج تقنية المعلومات وبيانات الصيانة الخاصة بالناقلات وبعض السجلات والدفاتر (ويشار إليها بالإضافة إلى ناقلات فيلا بـ "الأصول المستهدفة") مع البحري، علاوة على دخول الشركة في عقد شحن ("عقد الشحن") إضافة إلى اتفاقية إيجار على أساس الفترة الزمنية ("اتفاقية الإيجار على أساس الفترة الزمنية") (ويشار إلى اتفاقية الإيجار على أساس الفترة الزمنية وعقد الشحن مجتمعين بـ"عقود النقل") مع بعض الشركات التابعة لأرامكو السعودية (ويشار إليها بالإضافة إلى أرامكو السعودية بـ ("مجموعة أرامكو السعودية") (ويشار إلى عملية الدمج هذه والدخول في عقود النقل بـ"الصفقة"). وستصبح البحري بناءً على بنود الصفقة الناقل الحصري لأرامكو السعودية لنقل النفط الخام المباع من قبل أعضاء مجموعة أرامكو السعودية على أساس التسليم للعميل بناقلات النفط العملاقة والذي يتم شحنه من مواقع معينة تستخدمها أرامكو السعودية لشحن النفط الخام وذلك بما يتوافق مع أحكام عقد الشحن. ويعد عقد الشحن اتفاقية طويلة الأجل بين البحري وبولانتير ان.في. ("بولانتير") (وهي شركة مملوكة بالكامل لأرامكو السعودية) لمدة لا تقل عن ١٠ سنوات كحد أدنى حيث يمكن لأي طرف طلب إنهاء العقد بعد مرور خمس سنوات من تاريخ سريانه (علماً بأنه سيبدأ سريان هذا العقد في التاريخ الذي يتم فيه تسليم أولى ناقلات فيلا إلى الشركة بناء على اتفاقية شراء الأعمال والأصول) وذلك بموجب إشعار يقدم للطرف الآخر قبل خمس سنوات على الأقل من تاريخ الإنهاء المقترح. 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 خمس ناقلات للمنتجات البترولية المكررة وناقلة النفط العملاقة المستخدمة كسفينة للتخزين العائم، لمدّة لا تقل عن خمس سنوات (وفيما يتعلق بناقلة النفط العملاقة التي تستخدم للتخزين العائم، حتّى تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٦م كحد أدنى، ولمزيد من التفاصيل يرجى مراجعة القسم ١٢-١-٢-٣ "ملخص البنود الرئيسية لاتفاقية الإيجار على أساس الفترة الزمنية"). علاوة على ما تقدم، سيتمّ ضمن الصفقة نقل الطاقم العامل على متن كل من ناقلات فيلا وعدد من العاملين في مكاتبها إلى البحري أو إحدى شركاتها التابعة.

وبموجب بنود الصفقة، ستدفع البحري عوضاً إجمالياً قدره٤,٨٧٥,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي (ما يعادل ١,٣٠٠,٠٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي)، إلى فيلا. وستقوم الشركة بالوفاء بهذا العوض من خلال الآتي: (١) إصدار عدد ٧٨,٧٥٠,٠٠٠ سهم جديد (ويشار إلى هذه الأسهم فيما بعد بـ"أسهم العوض") على أن يتم تعديل هذا العدد متى ما لزم الأمر بحيث يمثل العدد الذي سيتم إصداره في كل الأحوال ما نسبته ٢٠ في المائة من رأس مال الشركة المصدر (ويشار إلى هذا التعديل المحتمل بـ"التعديل") كما هو موضح بتفصيل أكثر في القسم ١-٢ "الصفقة". وستصدر الأسهم الجديدة بالسعر المتفق عليه بموجب بنود الصفقة والبالغ ٢٢,٢٥ ريال سعودي للسهم الواحد بحيث تكون القيمة الإجمالية للأسهم المزمع إصدارها مبلغ ١,٧٥٢,١٨٧,٥٠٠ ريال سعودي (ما يعادل ٤٦٧,٢٥٠,٠٠٠ دولار أميركي)، علماً بأن تلك الأسهم ستسجل باسم شركة أرامكو السعودية للتطوير ("أرامكو للتطوير") وهي شركة مملوكة بالكامل لأرامكو السعوديّة ومؤسسة في المملكة العربية السعودية بتاريخ ١٤٣٤/٠٧/١٦هـ (الموافق ٢٠١٣/٠٥/٢٦م) بسجل تجاري رقم (٢٠٥٢٠٠٢٢١٦)؛ و(٢) دفع مبلغ نقدي إلى فيلا بقيمة ٣,١٢٢,٨١٢,٥٠٠ ريال سعودي (ما يعادل ٨٣٢,٧٥٠,٠٠٠ دولار أمريكي) (ويشار إلى هذا المبلغ فيما بعد بـ"العوض النقدي").

وبعد الحصول على موافقة هيئة السوق المالية في المملكة العربية السعودية ("هيئة السوق المالية" أو "الهيئة") على نشر نشرة الإصدار هذه، وبعد الحصول على الموافقات النظامية ذات العلاقة من وزارة التجارة والصناعة ("وزارة التجارة والصناعة")، ستعقد الشركة الجمعية العامة غير العادية ("الجمعية العامة غير العادية للصفقة") لاتخاذ القرارات اللازمة بما في ذلك (١) الموافقة على زيادة رأس مال الشركة من ٣,١٥٠,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي إلى ٣,٩٣٧,٥٠٠,٠٠٠ ريال سعودي (مع مراعاة التعديل المحتمل) وذلك من خلال إصدار أسهم العوض ("زيادة رأس المال") و(٢) الموافقة على الصفقة و(٣) الموافقة على بعض التعديلات على نظام الشركة الأساسي.

وقد أُبرمت الصفقة بعد دراسة شروطها وبنودها والقرار الخاص بها من قبل مجلس الإدارة. وقد عقد مجلس الإدارة اجتماعه رقم ٧/١٢ بتاريخ ١٤٣٣/١١/٢٩هـ (الموافق ٢٠١٢/١٠/١٥م)، ووافق بالإجماع على تفويض رئيس مجلس الإدارة والرئيس التنفيذي للشركة بإكمال المفاوضات والموافقة على الصفقة والتوقيع نيابة عن الشركة على كافة الوثائق ذات العلاقة بالصفقة. وبناء على تفويض المجلس سالف الذكر، فقد قام كل من رئيس مجلس الإدارة والرئيس التنفيذي بتوقيع اتفاقيات الصفقة بتاريخ ١٤٣٣/١٢/١٩هـ (الموافق ٢٠١٢/١١/٤م). ويرى جميع أعضاء المجلس أنّ الصفقة والقرار الخاص بها يصب في مصلحة الشركة والمساهمين ككلّ وأن من شأنها الإسهام في نجاح الشركة المستقبلي من خلال تحسين وضعها المالي والتجاري وتحقيق استراتيجيتها في النمو مع إمكانية إيجاد قيمة مضافة للمساهمين على المدى الطويل. وبناءً على ذلك، يوصي المجلس بالإجماع المساهمين كافة بالموافقة على الصفقة من خلال التصويت بالموافقة على القرار الخاص بها وذلك في اجتماع الجمعية العامة غير العادية للصفقة (راجع القسم ١-١٥ " الجمعية العامة غير العادية").

جميع الأسهم المصدرة للشركة من فئة واحدة. ويحقّ لكل مساهم ("المساهم") لا يقلّ عدد أسهمه عن عشرة أسهم حضور الجمعية العامة للشركة ("الجمعية العامة") والتصويت على قرارها. ولا يتمتع أي مساهم بأي حقوق تصويت ذات أفضلية.

وقد تقدمت الشركة بطلب للهيئة لتسجيل أسهم العوض وقبول إدراجها، وتمّ تزويد الهيئة بكافة المستندات المؤيدة المطلوبة في هذا الشأن. وبخلاف موافقة الجمعية العامة غير العادية للصفقة على القرار الخاص بالصفقة، فقد تم الحصول على جميع الموافقات ذات العلاقة بنشرة الإصدار هذه والصفقة.

يتعين دراسة قسم الـ"إشعار هام" الوارد أدناه والقسم ٢ "عوامل المخاطرة" بعناية قبل تحديد ما إذا كنت ستقوم بالتصويت في الجمعية العامة غير العادية بالموافقة من عدمها على القرار الخاص بالصفقة.

إنّ نشرة الإصدار هذه بالغة الأهمية وتتطلب انتباهكم. وفي حال كان لديكم أي شك بخصوص محتوى هذه النشرة أو فيما يتعلّق بالإجراء الذي يجب أن تتّخذه، ننصحكم بالحصول على استشارة مالية خاصّة بكم فوراً من أي مستشار مالي مستقل مرخص من قبل هيئة السوق المالية.

المستشار المالي J.P.Morgan

" تحتوي نشرة الإصدار هذه على معلومات قُدمت بحسب متطلبات قواعد التسجيل والإدراج الصادرة عن هيئة السوق المالية بالمملكة العربية السعودية (والمشار إليها بـ "الهيئة"). ويتحمل أعضاء مجلس الإدارة الذين تظهر أسماؤهم على الصفحة (د) 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 يؤدى عدم تضمينها النشرة 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 أو عن الاعتماد على أي جزء منها."

تمّ نشر هذه النشرة بتاريخ ١٤٣٥/٠٧/٢٦هـ (الموافق ٢٠١٤/٠٥/٢٥م)

Bahri
البحري

إشعار هام

تحتوي نشرة الإصدار هذه على معلومات مفصّلة عن الشركة والصفقة والأصول المستهدفة وعقود النقل وأسهم العوض. ويتمثل الغرض من هذه النشرة في توفير معلومات عن الصفقة وزيادة رأس المال المرتبطة بها للمساهمين لمساعدتهم على اتخاذ قرار بشأن التصويت على القرار الخاص بالصفقة. وعندما يتم جمع أصوات المساهمين في اجتماع الجمعية العامة غير العادية على القرار الخاص بالصفقة، سيتم اعتبار أن المساهمين قاموا بالتصويت بناءً على المعلومات التي تحتويها هذه النشرة فقط والتي يمكن الحصول على نسخ منها من المقر الرئيسي للشركة أو عبر زيارة الموقع الإلكتروني للشركة (www.bahri.sa)، والموقع الإلكتروني لهيئة السوق المالية (www.cma.org.sa).

ولقد تمّ تعيين جي بي مورجان العربية السعودية المحدودة ("**جي بي مورجان العربية السعودية**" أو "**المستشار المالي**") من قبل الشركة ليكون المستشار المالي فيما يتعلّق بإصدار وتسجيل أسهم العوض وقبول إدراجها. وتعمل جي بي مورجان العربية السعودية – وهي شركة مرخّص لها في المملكة السعودية العربية من قبل هيئة السوق المالية- كمستشار حصري للشركة بخصوص إصدار أسهم العوض وتسجيلها وقبول إدراجها، ولن تكون مسؤولة تجاه أي طرف بخلاف الشركة عن توفير الحماية الممنوحة لعملاء جي بي مورجان العربية السعودية ولن تكون مسؤولة عن تقديم المشورة حول الصفقة أو أي مسألة أخرى مشار إليها في هذه النشرة.

تتضمّن هذه النشرة معلومات تمّ تقديمها وفقاً لمتطلّبات قواعد التسجيل والإدراج الصادرة عن هيئة السوق المالية. ويتحمل أعضاء مجلس الإدارة الذين تظهر أسماؤهم على الصفحة (د) 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 النشرة إلى جعل أي إفادة واردة فيها مضللة.

على الرغم من أن الشركة قد اتخذت كافة الإجراءات المعقولة للتحري عن دقّة المعلومات الواردة في هذه النشرة كما في تاريخ إعدادها، إلا أنّ جزءاً كبيراً من المعلومات الواردة في هذه النشرة المتّعلقة بالسوق والقطاع الذي تعمل فيه الشركة مأخوذ من مصادر خارجية، وفي حين لا تملك الشركة أو أي من مستشاريها الذين تظهر أسماؤهم في هذه النشرة ("**المستشارون**")، أي سبب للاعتقاد بأنّ أي من معلومات السوق والقطاع غير دقيقة بشكل جوهري، إلا أنه لم يتم التحقق من هذه المعلومات من قبل الشركة أو أي من مستشاريها بشكل مستقل، ولم يتم تقديم أي إقرار أو ضمان بشأن صحة أو اكتمال أي من تلك المعلومات.

وتعتبر كل المعلومات الواردة في هذه النشرة في تاريخ إصدارها عرضةً للتغيير. وعلى وجه الخصوص، قد تتأثّر الأوضاع المالية الفعلية للشركة وقيمة الأصول المستهدفة وعقود النقل وقيمة الأسهم بشكل سلبي بالتغيرات المستقبلية في معدلات التضخم أو أسعار الفائدة أو الضرائب أو غيرها من العوامل الاقتصادية والسياسية وأي من العوامل الأخرى الخارجة عن سيطرة الشركة (للمزيد من التفاصيل حول المخاطر المحتملة راجع القسم ٢ "عوامل المخاطرة"). ولا ينبغي اعتبار أو تفسير تقديم هذه النشرة أو أي معلومات شفهية أو خطية تتعلّق بالشركة أو بالأصول المستهدفة أو عقود النقل أو بالأسهم بأي شكل من الأشكال على أنها وعد أو تأكيد أو إقرار فيما يتعلّق بالأرباح أو النتائج أو الأحداث المستقبلية.

علاوةً على ما تقدم، لا تعد هذه النشرة ولا يمكن اعتبارها بمثابة توصية من هيئة السوق المالية أو أي من المستشارين للتصويت بالموافقة على القرار الخاص بالصفقة. فضلاً عن ذلك، إنّ المعلومات الواردة في هذه النشرة هي ذات طابع عام وتمّ إعدادها دون الأخذ في الاعتبار أهداف الاستثمار الفردية أو الوضع المالي أو الاحتياجات الاستثمارية الخاصة لكل مساهم. وقبل اتّخاذ أي قرار في شأن التصويت على القرار الخاص بالصفقة، يكون كل قارئ لهذه النشرة (بمن فيهم كل مساهم مؤهّل) مسؤولاً عن الحصول على مشورة مهنيّة مستقلّة فيما يتعلّق بالصفقة، كما يجب أن يعتمد على تقييمه المستقل للمعلومات الخاصّة بالشركة، والأصول المستهدفة، وعقود النقل ومدى ملائمة كلّ من الصفقة المقترحة والمعلومات الواردة هنا للأهداف الفردية له، ووضعه المالي، واحتياجاته.

ويحظر صراحةً توزيع هذه النشرة في أي دولة أخرى غير المملكة العربية السعودية. وتطلب الشركة والمستشار المالي من كل من يتلقى هذه النشرة أن يطّلع على القيود القانونية أو النظامية في هذا الشأن ويراعي التقيد بها.

إن زيادة رأس مال الشركة من خلال إصدار أسهم العوض مشروطة بالحصول على موافقة المساهمين في الجمعية العامة غير العادية. ويتعين على المساهمين معرفة أنّه في حال عدم الموافقة على القرار الخاص بالصفقة، فستلغى الصفقة وستعتبر هذه النشرة لاغية فوراً وبالتالي لن يترتب عليها أي آثار. وفي حال حدوث هذا الأمر، ستقوم الشركة بإشعار المساهمين بذلك.

معلومات عن القطاع والسوق

إن البيانات والمعلومات الواردة في هذه النشرة عن قطاع النقل البحري مأخوذة أو مستمدة من الآتي: (١) أبحاث حول سوق قطاع النقل البحري والتي أعدت بالنيابة عن الشركة من قبل شركة ماكويلنج سيرفيسز إل إل سي ("ماكويلنج") (McQuilling)، وهي شركة استشارات مستقلّة متخصّصة في قطاع النقل البحري، و (٢) المعلومات المتاحة للجمهور حول قطاع النقل البحري.

وتعتقد الشركة أنّ المعلومات والبيانات التي تمّ الحصول عليها من أطراف أخرى والواردة في هذه النشرة –بما فيها المعلومات التي تمّ الحصول عليها أو المستمدة من أبحاث السوق فيما يتعلّق بقطاع النقل البحري التي أجرتها ماكويلنج (McQuilling)– هي معلومات وبيانات موثوقة وليس لديها أي سبب للاعتقاد أنّ مثل هذه المعلومات غير دقيقة جوهرياً، ولكن لم تقم الشركة أو أي من أعضاء مجلس الإدارة أو مستشاريها بالتحقّق من هذه المعلومات والبيانات بشكل مستقلّ، ولا يمكن تقديم أي ضمان بشأن دقة هذه المعلومات أو اكتمالها.

ولا تمتلك ماكويلنج (McQuilling)، أو أي من شركاتها التابعة، أو المساهمين فيها، أو أعضاء مجلس إدارتها، أو أقاربهم من الدرجة الأولى أي أسهم أو مصلحة في الشركة. ولقد أعطت ماكويلنج (McQuilling) موافقتها الخطية ولم تسحبها لاستخدام المعلومات التي قدّمتها إلى الشركة على النحو والشكل الوارد في هذه النشرة، ويعتقد أعضاء مجلس الإدارة أنّ هذه المعلومات والمصادر والتقديرات صحيحة ولا يملكون أي سبب للاعتقاد أنّ النتائج التي توصّلوا إليها غير دقيقة جوهرياً.

المعلومات المالية والإحصائية

إن القوائم المالية الموحدة المراجعة من قبل برايس ووترهاوس كوبرز للسنة المالية المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م، والقوائم المالية الموحدة المراجعة من قبل مكتب الدكتور محمد العمري وشركائه BDO للسنة المالية المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م، والقوائم المالية الموحدة المراجعة من قبل إرنست ويونغ للسنة المالية المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣ م- موضحة في القسم ١٥ من هذه النشرة "القوائم المالية"، وتمّ إعدادها بما يتوافق مع معايير المحاسبة الصادرة عن الهيئة السعودية للمحاسبين القانونيين ("الهيئة السعودية للمحاسبين القانونيين"). علماً بأن الشركة تنشر قوائمها المالية بالريال السعودي.

وتجدر الإشارة إلى أن المعلومات المالية والإحصائية في النشرة خضعت للتقريب وبالتالي فإن مجموع الأرقام التي تم تقريبها (سواءً للرقم الأعلى أم الأدنى) قد لا يصل إلى ١٠٠ في المائة.

وفيما يتعلق بأي معلومات إحصائية مستخدمة في هذه النشرة، فإن الشركة تعتقد أن تلك المعلومات تمثل أحدث المعلومات المتاحة الصادرة عن الجهة المصدرة للمعلومات.

أي إشارة إلى "ريال" أو "ريال سعودي" تعد إشارة إلى الريال السعودي، العملة الرسمية الحالية للمملكة العربية السعودية. كما أن أي إشارة إلى الدولار أو$ أمريكي أو$ تعد إشارة إلى الدولار الأمريكي، العملة الرسمية الحالية للولايات المتّحدة الأمريكية.

ومن المعلوم أنه تم ربط الريال السعودي بالدولار الأمريكي منذ نوفمبر ١٩٨٦م وإنّ المتوسّط الحالي لأسعار شراء وبيع الريال الرسمية مقابل الدولار مثبتة عند ٣,٧٥ ريال سعودي لكل ١,٠٠ دولار أمريكي. وتمّ استخدام هذا السعر لتحويل المبالغ الواردة في هذه النشرة من الريال السعودي إلى الدولار الأمريكي والعكس كذلك.

التوقعات والبيانات المستقبلية

لقد تمّ إعداد التوقعات الواردة في هذه النشرة على أساس افتراضات محددة تم ذكرها في المواضع ذات العلاقة. و قد تختلف ظروف التشغيل المستقبلية عن الافتراضات المستخدمة، وبالتالي لا يمكن إعطاء أي تأكيد أو ضمان حول دقة أو اكتمال أي من تلك التوقعات.

وتشكّل بعض الإفادات الواردة في هذه النشرة "إفادات مستقبلية". ويمكن معرفة هذه الإفادات المستقبلية من خلال اشتمالها على بعض المفردات المستقبلية مثل "تعتزم"، أو "تقدّر"، أو "تعتقد"، أو "تتوقّع"، أو "تستبق"، أو "قد"، أو "سوف"، أو "ينبغي"، أو "من المتوقّع"، أو "من شأنها"، أو الصيغ النافية لهذه المفردات وغيرها من المفردات المقاربة أوالمشابهة لها في المعنى. وتعكس هذه الإفادات المستقبلية آراء الشركة الحالية فيما يتعلّق بالأحداث المستقبلية، ولكنها لا تشكّل ضماناً للأداء المستقبلي. ويمكن أن تؤدي العديد من العوامل إلى التأثير على الأداء الفعلي أو الإنجازات أو النتائج الفعلية للشركة بحيث تكون مختلفة عن أي نتائج أو أداء أو إنجازات مستقبلية تم الإشارة لها في تلك الإفادات. وقد تم وصف بعض المخاطر والعوامل التي يمكن أن يكون لها مثل هذا التأثير بمزيد من التفصيل في أقسام أخرى من هذه النشرة (راجع القسم ٢ "عوامل المخاطرة"). وفي حال تحقق أي من المخاطر أو حدوث أي من الأمور المستقبلية غير المعروفة حالياً أو إذا ثبت عدم صحة أو دقة أياً من الافتراضات الرئيسة التي تم استخدامها، فإن النتائج الفعلية للشركة قد تختلف بصورة جوهرية عن النتائج المذكورة في نشرة الإصدار هذه.

بناءً على متطلبات قواعد التسجيل والإدراج، ينبغي على الشركة تقديم نشرة إصدار تكميلية إلى هيئة السوق المالية إذا نما إلى علم الشركة في أي وقت بعد نشر نشرة الإصدار هذه-وقبل إدراج أسهم العوض- أي مما يلي: (١) حصول تغيير مهم في أي أمور جوهرية واردة في نشرة الإصدار هذه أو أي مستند مطلوب بموجب قواعد التسجيل والإدراج، أو (٢) ظهور أي مسائل مهمة كان يجب تضمينها في نشرة الإصدار هذه.

وباستثناء الحالتين المذكورتين أعلاه، فإن الشركة لا تعتزم تحديث أو تعديل أي معلومات بخصوص القطاع والسوق الواردة في نشرة الإصدار هذه، سواء كان ذلك نتيجة لمعلومات جديدة أو أحداث مستقبلية أو غير ذلك. وبناءً على ذلك وكنتيجة للمخاطر الأخرى والأمور المستقبلية الغامضة والافتراضات المستخدمة، فإن الأحداث والظروف المستقبلية الواردة في هذه النشرة قد لا تتحقق بالشكل الذي تتوقعه الشركة، أو قد لا تتحقق على الإطلاق. وعليه، يجب على المساهمين الذين سيقومون بالتصويت على القرار الخاص بالصفقة أن ينظروا إلى الإفادات المستقبلية في ضوء ذلك، وألا يعتمدوا على تلك الإفادات بصورة مبالغ فيها.

التعاريف والاختصارات

للاطلاع على معاني بعض المصطلحات والاختصارات المعرفة والواردة في هذه النشرة، يرجى مراجعة "التعاريف والاختصارات" في الصفحة (ي).

دليل الشركة

أعضاء مجلس الإدارة

الاسم	الجنسية	المنصب	الصفة	الاستقلالية	الأسهم المملوكة بشكل مباشر أو غير مباشر بعد إتمام الصفقة
عبدالرحمن بن محمد المفضي *	سعودي	رئيس مجلس الإدارة	غير تنفيذي	غير مستقلّ	لا يوجد
محمّد بن عبدالعزيز السرحان	سعودي	نائب رئيس مجلس الإدارة	غير تنفيذي	مستقلّ	٢٠٢,٠٠٠
عصام بن حمد المبارك*	سعودي	عضو مجلس الإدارة	غير تنفيذي	غير مستقلّ	٨٠,٠٠٠
عبدالعزيز بن عبدالرحمن المديميغ	سعودي	عضو مجلس الإدارة	غير تنفيذي	مستقلّ	٧,٥٠٧,٨١٥
صالح بن عبدالله الدباسي*	سعودي	عضو مجلس الإدارة	غير تنفيذي	غير مستقلّ	٢,٥٠٠
فراج بن منصور أبوثنين	سعودي	عضو مجلس الإدارة	غير تنفيذي	مستقلّ	٢٥,٠٠٠
عبدالله بن علي العجاجي	سعودي	عضو مجلس الإدارة	غير تنفيذي	مستقلّ	لا يوجد

المصدر: الشركة كما في تاريخ ١٤٣٥/٥/٣٠هـ (الموافق ٢٠١٤/٣/٣١م).

* تم تعيين هؤلاء الأعضاء من قبل صندوق الاستثمارات العامة وهو أحد كبار مساهمي الشركة.

المقرّ الرئيسي

البحري Bahri

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: ٤٧٧ ٨٠٣٦ (١١) ٩٦٦+
www.bahri.sa
investorrelations@bahri.sa

ممثّلو الشركة

عبدالرحمن بن محمد المفضي
رئيس مجلس الإدارة
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: ٤٧٧ ٨٠٣٦ (١١) ٩٦٦+
www.bahri.sa
investorrelations@bahri.sa

صالح بن ناصر الجاسر
الرئيس التنفيذي
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: ٤٧٧ ٨٠٣٦ (١١) ٩٦٦+
www.bahri.sa
investorrelations@bahri.sa

سكرتير مجلس الإدارة

أحمد بن سليمان العيدان

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: ٤٧٧ ٨٠٣٦ (١١) ٩٦٦+

www.bahri.sa

investorrelations@bahri.sa

مسجّل الأسهم

السوق المالية السعودية (تداول)

أبراج التعاونية، البرج الشمالي

٧٠٠ طريق الملك فهد

ص ب ٦٠٦١٢، الرياض ١١٥٥٥

المملكة العربية السعودية

هاتف : ٢١٨ ٩٩٩٩ (١١) ٩٦٦+

فاكس: ٢١٨ ١٢٢٠ (١١) ٩٦٦+

www.tadawul.com.sa

webinfo@tadawul.com.sa

المستشارون

المستشار المالي للبحري

J.P.Morgan

جي بي مورجان العربية السعودية المحدودة

برج الفيصلية، الطابق ٨، طريق الملك فهد

ص ب ٥١٩٠٧، الرياض ١١٥٥٣

المملكة العربية السعودية

هاتف: ٢٩٩ ٣٨٠٠ (١١) ٩٦٦+

فاكس: ٢٩٩ ٣٨٤٠ (١١) ٩٦٦+

project_riyadh@jpmorgan.com

www.jpmorgan.com

المستشار القانوني السعودي للبحري

شركة كليفورد تشانس محامون ومستشارون قانونيون

المبنى ١٥، البوابة الاقتصادية

ص ب ٩٠٢٣٩، الرياض ١١٦١٣

المملكة العربية السعودية

هاتف: ٩٧٠٠ ٤٨١ (١١) ٩٦٦+

فاكس: ٩٧٠١ ٤٨١ (١١) ٩٦٦+

bahri@cliffordchance.com

www.cliffordchance.com

المستشار القانوني الدولي للبحري

شركة كليفورد تشانس أل أل بي

الطابق ٢، المبنى ٦، مبنى البوابة

مركز دبي المالي العالمي

ص ب ٩٣٨٠، دبي، الإمارات العربية المتحدة

هاتف: ٠٤٤٤ ٣٦٢ (٤) ٩٧١+

فاكس: ٠٤٤٥ ٣٦٢ (٤) ٩٧١+

bahri@cliffordchance.com

www.cliffordchance.com

مراجع الحسابات للبحري للسنة المالية المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م

إرنست ويونغ - الرياض

برج الفيصلية الدور الرابع عشر ، طريق الملك فهد

ص ب ٢٧٣٢، الرياض ١١٤٦١، المملكة العربية السعودية

هاتف: ٤٧٤٠ ٢٧٣ (١١) ٩٦٦+

فاكس: ٤٧٣٠ ٢٧٣ (١١) ٩٦٦+

riyadh@sa.ey.com

www.ey.com

مراجع الحسابات للبحري للسنة المالية المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م

بي دي أو الدكتور محمد العمري وشركاه

ص ب ٨٧٣٦، الرياض ١١٩٤٢

المملكة العربية السعودية

هاتف: ٠٦٠٨ ٢٧٨ (١١) ٩٦٦+

فاكس: ٢٨٨٣ ٢٧٨ (١١) ٩٦٦+

info@alamri.com

www.alamri.com

مراجع الحسابات للبحري للسنة المالية المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م

برايس ووترهاوس كوبرز

مبنى مؤسّسة الملك فيصل

ص ب ٨٢٨٢، الرياض ١١٤٨٢

المملكة العربية السعودية

هاتف: ٠٤٠٠ ٢١١ (١١) ٩٦٦+

فاكس: ٠٤٠١ ٢١١ (١١) ٩٦٦+

khalid.mahdhar@sa.pwc.com

www.pwc.com/middle-east

مستشار العناية المهنية المالية

كي بي ام جي الفوزان والسدحان

شارع صلاح الدين، برج كي بي ام جي

ص ب ٩٢٨٧٦، الرياض، ١١٦٣

المملكة العربية السعودية

هاتف: ٨٥٠٠ ٨٧٤ (١١) ٩٦٦+

فاكس: ٨٦٠٠ ٨٧٤ (١١) ٩٦٦+

marketingsa@kpmg.com

www.kpmg.com

مستشار دراسة السوق

ماكويلنج سيرفسز إل إل سي

أوشن هاوس

١٠٣٥ جادة ستيوارت

جاردن سيتي

نيويورك ١١٥٣٠

الولايات المتّحدة الأمريكية

هاتف: ٥٧٠٠ ٢٢٧ (٥١٦) ١+

فاكس: ٦١٩٨ ٧٤٥ (٥١٦) ١+

services@mcquilling.com

www.mcquilling.com

البنوك الرئيسية للشركة

البنك السعودي الفرنسي

شارع المعذر

الرياض

المملكة العربية السعودية

هاتف: ٢٨٩٩٩٩٩ ١١ ٩٦٦+

فاكس: ٤٠٤٢٣١١ ١١ ٩٦٦+

communications@alfransi.com.sa

www.alfransi.com.sa

البنك الأهلي التجاري

ص ب ٣٥٥٥

جدّة ٢١٤٨١

المملكة العربية السعودية

هاتف: ٢٩٩ ٩٥١٥ (١١) ٩٦٦+

فاكس: ٢٩٩ ٩٥٩٢ (١١) ٩٦٦+

alahli@alahli.com

www.alahli.conm

ساب

المقر الرئيسي - تقديم الخدمات

ص ب ٩٠٨٤

الرياض ١١٤١٣

المملكة العربية السعودية

هاتف: ٨٨٨٨-١٢٤-٨٠٠ (رقم مجاني داخل المملكة العربية السعودية)؛ ٨٨٨٨-٤٤٠-١١-٩٦٦+ (دول الخارج)

فاكس: ٤٣٥٦ ٢٧٦ ١١ ٩٦٦+

sabb@sabb.com

www.sabb.com

مجموعة سامبا المالية

ص ب ٨٣٣

الرياض ١١٤٢١

المملكة العربية السعودية

هاتف: ٤٧٧٠ ٤٧٧ ١١ ٩٦٦+

فاكس: ٩٤٠٢ ٤٧٩ ١١ ٩٦٦+

customercare@samba.com

www.samba.com

تنويه: أعطى المستشارون المذكورون أعلاه موافقتهم الخطية ولم يسحبوا هذه الموافقة حتّى تاريخ إصدار هذه النشرة فيما يتعلّق بنشر أسمائهم، وعناوينهم، وشعاراتهم والتصريحات المنسوبة إليهم في السياق التي تظهر فيه في هذه النشرة. كما تجدر الإشارة إلى أن كل المستشارين الذين تمت الإشارة إلى إفاداتهم ضمن هذه النشرة قد أعطوا تأكيداً بأنّ المستشارين أنفسهم والعاملين لديهم وأي من أقاربهم من الدرجة الأولى لا يملكون أسهما أو مصلحة مهما كان نوعها في الشركة.

الجدول ١-١:

الجدول الزمني المتوقّع لإتمام الصفقة

الحدث	الزمن المتوقع
١) الإجراءات الخاصة بعقد الجمعية العامة غير العادية للصفقة	
موافقة وزارة التجارة والصناعة على الدعوة لعقد الجمعية العامة غير العادية الخاصة بالصفقة	ستتقدم الشركة إلى وزارة التجارة والصناعة بطلب عقد الجمعية العامة غير العادية للصفقة فور الحصول على موافقة الهيئة على نشرة الإصدار هذه
دعوة المساهمين إلى اجتماع الجمعية العامة غير العادية للشركة للتصويت على القرار الخاص بالصفقة	فور الحصول على موافقة وزارة التجارة والصناعة على عقد الجمعية العامة غير العادية للصفقة والموافقة على جدول أعمالها
توفير المستندات المتاحة للمعاينة في مقرّ الشركة الرئيسي	أول يوم عمل بعد تاريخ الدعوة لانعقاد الجمعية العامة غير العادية للصفقة وحتى آخر يوم عمل قبل انعقاد الجمعية العامة غير العادية للصفقة (ما بين التاسعة صباحاً وحتى الخامسة مساءً من الأحد إلى الخميس باستثناء أيام العطل الرسمية في المملكة العربية السعودية)
فترة التصويت الإلكتروني لمساهمي الشركة على الصفقة	خلال الأربعة أيام التي تسبق موعد انعقاد الجمعية العامة غير العادية للصفقة وحتى الساعة الحادية عشرة صباحاً من يوم انعقاد الجمعية العامة غير العادية للصفقة
انعقاد الجمعية العامة غير العادية (للتصويت على القرار الخاص بالصفقة)	ما لا يقل عن ٢٥ يوم من تاريخ الدعوة لاجتماع الجمعية العامة غير العادية للصفقة
إعلان الشركة عن نتائج الجمعية العامة غير العادية للصفقة، أو الإعلان عن عدم انعقاد الجمعية إذا لم يتحقق النصاب القانوني في الاجتماع الأول	أول يوم عمل بعد تاريخ اجتماع الجمعية العامة غير العادية للصفقة
الخطوات التي ستتبع في حال عدم تحقق النصاب القانوني لاجتماع الجمعية العامة غير العادية للصفقة :	
موافقة وزارة التجارة والصناعة على الدعوة لعقد الاجتماع الثاني للجمعية العامة غير العادية	ستتقدم الشركة إلى وزارة التجارة والصناعة بطلب عقد اجتماع ثاني للجمعية العامة غير العادية للصفقة خلال ١٠ أيام من تاريخ الاجتماع الأول
دعوة المساهمين إلى الاجتماع الثاني للجمعية العامة غير العادية للصفقة	فور الحصول على موافقة وزارة التجارة والصناعة على عقد الاجتماع الثاني للجمعية العامة غير العادية للصفقة
انعقاد اجتماع الجمعية العامة غير العادية للصفقة الثاني	خلال ١٠ أيام من تاريخ الدعوة للاجتماع الثاني للجمعية العامة غير العادية للصفقة
إعلان الشركة عن نتائج الاجتماع الثاني للجمعية العامة غير العادية للصفقة	أول يوم عمل بعد تاريخ الاجتماع الثاني للجمعية العامة غير العادية للصفقة
٢) الإجراءات التي لا بد من القيام بها بعد انعقاد الجمعية العامة غير العادية للصفقة	
نشر قرار الجمعية العامة غير العادية وتعديلات النظام الأساسي للشركة في الجريدة الرسمية	خلال أسبوع من تاريخ موافقة الجمعية العامة غير العادية على القرار الخاص بالصفقة
نقل الملكية القانونية لأول ناقلة من ناقلات فيلا (على أن تكون ناقلة نفط عملاقة) إلى الشركة والذي سيمثل إتمام المرحلة الأوّلى للصفقة	سيتم نقل أول ناقلة من ناقلات فيلا من فيلا إلى الشركة عند استيفاء كافة شروط إتمام المرحلة الأولى من الصفقة أو التنازل عنها (إما من قبل فيلا أو الشركة بحسب طبيعة الشرط المتنازل عنه)، وإكمال جميع الإجراءات ذات العلاقة. وفي جميع الأحوال، لا بد أن يتم تسليم أولى ناقلات فيلا قبل تاريخ التنفيذ النهائي (كما هو معرف)، ولمزيد من التفاصيل يرجى مراجعة القسم ١٢-١-١-١ "ملخص البنود الرئيسية لاتفاقية شراء الأعمال والأصول"
بدء سريان كل من عقد الشحن واتفاقية الإيجار على أساس الفترة الزمنية	تاريخ تسليم أولى ناقلات النفط العملاقة من فيلا إلى الشركة وفقاً لاتفاقية شراء الأعمال والأصول والاتفاقيات الأخرى ذات العلاقة، والمتوقع أن يكون في نفس تاريخ إتمام المرحلة الأوّلى للصفقة أو بعده بفترة قصيرة.

الحدث	الزمن المتوقع
إتمام المراحل اللاحقة للمرحلة الأولى	في أقرب وقت ممكن من تاريخ إتمام المرحلة الأولى للصفقة، سيتم نقل كل من ناقلات فيلا إلى الشركة (أو من تسميه) على مراحل متعددة على مدى ستة أشهر تقريباً.
انتقال ملكية آخر ناقلة من ناقلات أسهم العوض ("ناقلة أسهم العوض النهائية")	التاريخ الذي سيتم فيه انتقال الملكية القانونية لآخر ناقلة من ناقلات أسهم العوض (والتي عند إضافتها إلى الناقلات الأخرى التي تم نقل ملكيتها إلى الشركة، يكون مجموع قيمة الناقلات التي انتقلت إلى الشركة مساوياً لقيمة أسهم العوض).
موافقة وزارة التجارة والصناعة على تحديث السجل التجاري	ستقوم الشركة بتقديم طلب إلى وزارة التجارة والصناعة في أقرب وقت ممكن بعد تاريخ انتقال ملكية ناقلة أسهم العوض النهائية.
إصدار وتسجيل أسهم العوض باسم شركة أرامكو السعودية للتطوير	بعد تاريخ انتقال ملكية ناقلة أسهم العوض النهائية وبما لا يتجاوز تاريخ التنفيذ النهائي لتسليم أسهم العوض.
الموافقة على إدراج أسهم العوض وتداولها في "تداول"	بعد تاريخ انتقال ملكية ناقلة أسهم العوض النهائية وبما لا يتجاوز تاريخ التنفيذ النهائي لتسليم أسهم العوض.
إتمام المرحلة النهائية من الصفقة	انتقال الملكية القانونية لآخر ناقلة من ناقلات فيلا التي من المتوقع استكمالها خلال فترة تقارب ستة أشهر من تاريخ إتمام المرحلة الأولى للصفقة.

إن الجدول الزمني أعلاه والتواريخ الواردة فيه تقريبية ومبنية على توقعات الشركة كما في تاريخ هذه النشرة. وسيتم الإعلان عن التواريخ الفعلية من خلال الإعلان في الصحف المحلية و/أو عبر موقع تداول الإلكتروني (www.tadawul.com.sa) في موعد قريب من موعد انعقاد الجمعية العامة غير العادية للصفقة.

التعريفات والاختصارات

يبيّن الجدول أدناه بعض التعريفات والاختصارات المستخدمة في هذه النشرة:

المصطلح أو الاختصار المعرّف	المعنى
أسلوب التصويت التراكمي	أسلوب تصويت لاختيار أعضاء مجلس الإدارة يمنح كل مساهم قدرة تصويتية بعدد الأسهم التي يملكها؛ بحيث يحق له التصويت بها لمرشح واحد أو تقسيمها بين من يختارهم من المرشحين دون وجود أي تكرار لهذه الأصوات. ويزيد هذا الأسلوب من فرص حصول مساهمي الأقلية على تمثيل لهم في مجلس الإدارة عن طريق الأصوات التراكمية لمرشح واحد.
التعديل	التعديل الذي قد يجري على عدد أسهم العوض التي سيتمّ إصدارها إلى شركة أرامكو السعودية للتطوير في حالة إعادة تعديل رأس المال وذلك لضمان تمثيل أسهم العوض في كل الأحوال ٢٠ في المائة من رأس مال الشركة المصدر.
قبول الإدراج	تسجيل أسهم العوض لدى الهيئة وقبول إدراجها وفقاً للمادة ١٩ من قواعد التسجيل والإدراج.
المستشارون	مستشارو الشركة فيما يتعلّق بالصفقة.
درهم إماراتي	الدرهم، العملة الرسمية لدولة الإمارات العربية المتحدة.
ناقلة أفراماكس	ناقلة ذات حجم أصغر من ناقلات النفط العملاقة وتستخدم عادةً لنقل النفط الخام للمسافات المتوسطة والقصيرة ويبلغ إجمالي حمولتها الساكنة ما بين ٧٥,٠٠٠ و١٢٠,٠٠٠ طن متري.
السعر المتّفق عليه	٢٢,٢٥ ريال سعودي.
القيمة المتفق عليها للناقلة	القيمة المتفق عليها لكل ناقلة من ناقلات فيلا كما هو موضح في القسم ١-٤ ("الأصول المستهدفة").
نموذج البيع النرويجي المعدّل	النموذج المعدّل من مذكّرة الاتفاق الخاصة بسماسرة السفن النرويجية لشراء وبيع السفن، والمعروف باسم نموذج البيع النرويجي للعام ٢٠١٢م (وهو مستند نموذجي معتمد ومقبول كمعيار لنقل ملكية السفن المستعملة) الذي أبرمته فيلا مع الشركة بتاريخ ١٤٣٣/١٢/١٩هـ (الموافق ٢٠١٢/١١/٠٤م) فيما يتعلّق بكل ناقلة من ناقلات فيلا، كما هو مبين في القسم ١٢-١، "ملخّص الاتفاقيات الجوهرية".

المصطلح أو الاختصار المعرّف	المعنى
شركة أرامكو السعودية للتطوير	شركة أرامكو السعودية للتطوير، وهي شركة مملوكة بالكامل لأرامكو السعودية، ومؤسسة في المملكة العربية السعودية بتاريخ ١٤٣٤/٠٧/١٦هـ (الموافق ٢٠١٣/٠٥/٢٦م) بسجل تجاري رقم (٢٠٥٢٠٠٢٢١٦).
مراجع الحسابات	مراجع الحسابات الذي قامت الشركة بتعيينه لإصدار وتسليم شهادة مراجع الحسابات المرحلية وشهادة مراجع الحسابات النهائية.
الهيئة أو هيئة السوق المالية	هيئة السوق المالية في المملكة العربية السعودية.
خطاب رئيس مجلس إدارة البحري	خطاب موقع من رئيس مجلس إدارة الشركة موجه إلى فيلا يتم إصداره عند نقل ملكية أي ناقلة من ناقلات أسهم العوض، ويتضمن تأكيداً وتعهداً بتسليم شركة أرامكو السعودية للتطوير (قبل حلول تاريخ التنفيذ النهائي لتسليم أسهم العوض) أسهم العوض التي تساوي قيمة الناقلة التي تم نقل ملكيتها إلى الشركة.
مجموعة البحري	البحري، وشركة إن إس سي إس إيه (أمريكا)،، وشركة الشرق الأوسط لإدارة السفن المحدودة، وشركة البحري للبضائع السائبة المحدودة، والشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة.
يوم مصرفي	يوم تكون فيه البنوك مفتوحة في لندن على النحو المعتاد. ولأغراض قيام أي طرف بتسديد دفعة بالدولار الأمريكي (باستثناء الإفراج عن الضمان)، اليوم الذي تكون فيه البنوك في مدينة نيويورك مفتوحة على النحو المعتاد أيضاً. تستثنى من أيام العمل المصرفية العطل الرسمية في دبي، الإمارات العربية المتحدة.
اتفاقية شراء الأعمال والأصول	اتفاقية شراء الأعمال والأصول الخاصة بشراء أعمال وأصول فيلا، المبرمة بين فيلا والشركة بتاريخ ١٤٣٣/١٢/١٩هـ (الموافق ٢٠١٢/١١/٠٤م)، والمعدلة بتاريخ ١٤٣٤/٩/٣هـ (الموافق ٢٠١٣/٧/١١م) وتاريخ ١٤٣٤/١٢/٢٥هـ (الموافق ٢٠١٣/١٠/٣٠م) وتاريخ ١٤٣٥/٢/٢٨هـ (الموافق ٢٠١٣/١٢/٣١م) وتاريخ ١٤٣٥/٥/٣٠هـ (الموافق ٢٠١٤/٣/٣١م) وتاريخ ١٤٣٥/٦/١٤هـ (الموافق ٢٠١٤/٤/١٤م) والوارد ملخص عنها في القسم ١٢-١، "ملخّص الاتفاقيات الجوهرية".
إيجار أو استئجار الناقلة أو السفينة بهيكلها (حديد عاري)	هو اتفاقية يقوم بموجبها المؤجر بتأجير الهيكل الفارغ والآلات الموجودة في السفينة، لفترة زمنية ممتدة تصل في الغالب إلى فترة حياة السفينة كاملةً مقابل سعر إيجار يتم سداده بشكل دوري.
المجلس أو مجلس الإدارة	مجلس إدارة الشركة.
بولانتير	شركة بولانتير أن في، وهي شركة مملوكة بالكامل لأرامكو السعودية.
يوم عمل	يوم (ما عدا الجمعة أو السبت) تكون فيه البنوك في مدينة الرياض مفتوحة للقيام بالأعمال المصرفية على النحو المعتاد (ولأغراض قيام أي من فيلا أو الشركة بتسديد دفعة بالدولار الأمريكي، يوم تكون فيه البنوك في نيويورك عاملة، ولأغراض أي مدفوعات صادرة أو واردة من أو إلى حساب الضمان النقدي بموجب اتفاقية الضمان النقدي، يوم تكون فيه البنوك في لندن ونيويورك عاملة).
النظام الأساسي	النظام الأساسي للشركة، والذي يرد ملخّص عنه في القسم ١١ "ملخّص النظام الأساسي للشركة".
زيادة رأس المال	زيادة رأس مال الشركة من ٣,١٥٠,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي إلى ٣,٩٣٧,٥٠٠,٠٠٠ ريال سعودي من خلال إصدار أسهم العوض.
العوض النقدي	مبلغ ٣,١٢٢,٨١٢,٥٠٠ ريال سعودي (ما يعادل ٨٣٢,٧٥٠,٠٠٠ دولار أمريكي).
وكيل حساب الضمان النقدي	بنك جي بي مورجان تشيس، ان. ايه.، فرع لندن.
اتفاقية الضمان النقدي	الاتفاقية التي سيتم إبرامها بين فيلا والشركة ووكيل حساب الضمان النقدي خلال ما لا يزيد عن ثلاثين يوماً قبل إنهاء المرحلة الأولى من الصفقة.
مجلس حماية المنافسة	مجلس حماية المنافسة في المملكة العربية السعودية.
الرئيس التنفيذي	الرئيس التنفيذي للشركة.
المدير المالي	المدير المالي للشركة.
رئيس المجلس	رئيس مجلس إدارة الشركة.

المصطلح أو الاختصار المعرّف	المعنى
مؤسسة التصنيف	منظّمة غير حكومية تقوم بوضع المعايير الفنية لبناء وتشغيل السفن والهياكل البحرية وصيانتها (مثل سجل لويدز للشحن).
السجل التجاري	شهادة التسجيل التجاري للشركة الصادرة بموجب نظام السجل التجاري الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/١ وتاريخ ١٤١٦/٢/٢١هـ (وأي تعديلات جرت عليه).
نظام الشركات	نظام الشركات السعودي الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/٦ وتاريخ ١٣٨٥/٣/٢٢هـ (وأي تعديلات جرت عليه).
الشركة أو البحري	الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري، شركة مساهمة سعودية مدرجة في تداول.
الأعمال المنافسة	الأعمال التي تنطوي على امتلاك، أو تشغيل أو تأجير ناقلات النفط العملاقة لنقل النفط الخام المنتج في المملكة العربية السعودية.
العوض	٤,٨٧٥,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي (أي ما يعادل ١,٣٠٠,٠٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي) يمثّل إجمالي العوض الذي ستدفعه الشركة إلى فيلا بموجب بنود الصفقة، والذي يعكس أيضاً تقييم الشركة لقيمة عقود النقل بالنسبة للشركة.
أسهم العوض	٧٨,٧٥٠,٠٠٠ سهماً جديداً (مع مراعاة التعديل المحتمل)، والتي ستمثّل ٢٠ في المائة من إجمالي رأس مال الشركة المصدر بعد عملية زيادة رأس المال، والتي سيتم إصدارها بسعر متفق عليه يبلغ ٢٢,٢٥ ريال سعودي للسهم الواحد وبقيمة إجمالية تبلغ ١,٧٥٢,١٨٧,٥٠٠ (ما يعادل ٤٧٦,٢٥٠,٠٠٠ دولار أمريكي).
تاريخ التنفيذ النهائي لتسليم أسهم العوض	عشرة أيام عمل من تاريخ انتقال ملكية ناقلة أسهم العوض النهائية.
ناقلة أو ناقلات أسهم العوض	ناقلات فيلا التي يتم نقل ملكيتها عند إتمام المرحلة الأولى والمراحل اللاحقة من الصفقة والتي تساوي قيمتها الإجمالية قيمة أسهم العوض.
ناقلة أسهم العوض النهائية	آخر ناقلات أسهم العوض التي تنتقل ملكيتها إلى الشركة (مع العلم أنه في حال لم تغطي أسهم العوض كامل القيمة المتفق عليها لهذه الناقلة فسيتم سداد الجزء الإضافي من قيمتها من العوض النقدي).
عقد الشحن	عقد الشحن الذي تمّ إبرامه بتاريخ ١٤٣٣/١٢/١٩هـ (الموافق ٢٠١٢/١١/٤م) والمعدلة بتاريخ ١٤٣٥/٦/١٤هـ (الموافق ٢٠١٤/٤/١٤م) بين الشركة وبولانتير والذي سيبدأ سريانه اعتباراً من تاريخ إتمام المرحلة الأولى من الصفقة، كما هو مبين في القسم ١٢-١، "ملخّص الاتفاقيات الجوهرية".
لائحة حوكمة الشركات	لائحة حوكمة الشركات الصادرة عن مجلس هيئة السوق المالية بموجب القرار رقم ٢٠٠٦/٢١٢/١ وتاريخ ١٤٢٧/١٠/٢١هـ (الموافق ٢٠٠٦/١١/١٢م)، وأي تعديلات جرت عليها.
النفط الخام	النفط الخام العربي الثقيل، أو العربي المتوسّط، أو العربي الخفيف، أو العربي الخفيف جدّاً، أو العربي السوبر خفيف.
مدّة مجلس الإدارة الحالي	من تاريخ ١٤٣٥/٢/٢٩هـ (الموافق ٢٠١٤/١/١م) إلى تاريخ ١٤٣٨/٤/٢هـ (الموافق ٢٠١٦/١٢/٣١م).
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 المجلس	أعضاء مجلس إدارة الشركة.
تاريخ سجل الأرباح	اليوم الذي تقوم فيه الشركة بتحديد مساهميها المستحقين لاستلام أي أرباح سنوية تعلن عنها الشركة لأي سنة مالية.
التسفين	رفع السفينة من الماء بغرض الفحص و/أو الإصلاح.
الحمولة الساكنة	مقياس للحمولة التي يمكن للسفينة حملها وهي عدد أطنان الحمولة والمخازن والوقود ومياه الصابورة ومياه الشرب والطاقم والركاب والأمتعة التي يمكن للسفينة نقلها. ويتم قياس هذه الحمولة من خلال حساب الفرق بالطن ما بين (أ) وزن السفينة خالية (أي وزنها كما هي مبنية بما في ذلك مياه السخان وزيوت التشحيم ومياه التبريد) و (ب) حمولة السفينة القصوى بحيث يكون خط الحمولة القصوى لها (خط علامة بليمسول – مقياس يستخدم في قطاع الشحن لتحديد الحد القانوني لحمولة السفينة) ملامساً لسطح الماء.
المساهم المؤهّل	المساهم المسجل في سجل المساهمين في نهاية تداول يوم انعقاد الجمعية العامة غير العادية.
أسطول الطوارئ	الأسطول المشار إليه في القسم ٢-١-١٢ "المخاطر المتعلّقة بموافقات المساهمين والموافقات النظامية".

المصطلح أو الاختصار المعرّف	المعنى
حادثة تلوث بيئي	الحالات التي تتعرض فيها إحدى الناقلات التي تملكها أو تشغّلها مجموعة البحري أو مجموعة فيلا لحادثة تتعلق بنقل النفط أو المواد الهيدروكربونية أو مشتقاتها مما يلحق أو قد يلحق ضرراً بالبيئة أو يؤدي إلى تحمّل الطرف المتسبب بالتلوث لنفقات وقاية و/أو إزالة ويؤدّي إلى (١) أضرار تساوي قيمتها ٥٦٢,٥٠٠,٠٠٠ ريال سعودي (ما يعادل ١٥٠,٠٠٠,٠٠٠دولار أمريكي)، أو (٢) أضرار تجارية جوهرية للطرف المتسبب بالتلوث أو إحدى الشركات التابعة له.
السوق	السوق المالية السعودية.
تاريخ التوقيع	١٤٣٣/١٢/١٩هـ (الموافق ٢٠١٢/١١/٠٤م).
الجمعية العامة غير العادية	اجتماع الجمعية العامّة غير العادية للشركة، كما هو موضح في القسم ٩ "الأسهم والمساهمون".
شهادة مراجع الحسابات النهائية	الشهادة التي سيقوم مراجع الحسابات بإصدارها وتسليمها إلى الشركة بعد تسليم ناقلة أسهم العوض النهائية إلى الشركة، والتي يؤكد فيها أن الشركة قد حازت على ملكية كامل ناقلات أسهم العوض بقيمة تساوي القيمة المتفق عليها لتلك الناقلات.
المستشار المالي	جي بي مورجان العربية السعودية المحدودة.
إتمام مرحلة	إتمام نقل الملكية القانونية لأي ناقلة من ناقلات فيلا محل الصفقة من قبل فيلا إلى الشركة.
إتمام المرحلة الأولى	إتمام نقل الملكية القانونية لأول ناقلة من ناقلات فيلا (على أن تضم على الأقل ناقلة نفط عملاقة) من قبل فيلا إلى الشركة، ومن المتوقّع أن تتم هذه العملية بعد استيفاء شروط إتمام المرحلة الأولى من الصفقة أو التنازل عنها، والتي تشتمل على انعقاد الجمعية العامة غير العادية لأغراض الموافقة على القرار الخاص بالصفقة.
إتمام الصفقة أو إتمام المرحلة النهائية	إتمام نقل الملكية القانونية لآخر ناقلة من ناقلات فيلا إلى الشركة.
شروط إتمام المرحلة الأولى	الشروط الواجب استيفاؤها أو التنازل عنها لإتمام المرحلة الأولى من الصفقة كما هي محددة في اتفاقية شراء الأعمال والأصول، والتي يرد ملخّص عنها في القسم ١-٨ "شروط إتمام المرحلة الأولى من الصفقة".
تاريخ إتمام المرحلة الأولى	التاريخ الذي يتم فيه نقل الملكية القانونية لأولى ناقلات فيلا إلى الشركة، ومن المتوقّع أن يكون في أقرب وقت ممكن بعد اجتماع الجمعية العامة غير العادية للصفقة، وفي كل الأحوال يجب ألا يتجاوز تاريخ التنفيذ النهائي (كما هو معرف أدناه).
تاريخ إتمام المرحلة النهائية	التاريخ الذي يتمّ فيه تسليم آخر ناقلة من ناقلات فيلا.
تاريخ تسليم ناقلة أسهم العوض النهائية	التاريخ الذي تنتقل فيه الملكية القانونية لناقلة أسهم العوض النهائية إلى الشركة.
تاريخ تسليم أسهم العوض	التاريخ الذي يتم فيه إدراج شركة أرامكو السعودية للتطوير كمالك لأسهم العوض في سجل الأسهم الإلكتروني الخاص بالشركة لدى تداول.
التسليم على ظهر السفينة	تسليم الشحنات على أساس تسليمها على ظهر السفينة حيث يقوم البائع بدفع قيمة نقل السلع إلى ميناء الشحن بالإضافة إلى تكلفة التحميل. ويدفع المشتري تكلفة شحن السلع بالبحر وتأمينها وتفريغها ونقلها من ميناء الوصول إلى الوجهة النهائية.
حدث قوّة قاهرة	حدث خارج عن سيطرة الشركة أو فيلا (بما في ذلك -على سبيل المثال لا الحصر- أي صراع إقليمي أو عمل حربي أو إرهابي أو إعلان قانون الطوارئ أو الزلازل أو غيرها من الكوارث الطبيعية من أي نوع كانت أو تضرّر الموانئ أو المصانع أو الماكينات أو الآلات أو المعدّات بشكل كبير أو انهيارها أو انقطاع التيار الكهربائي أو إمدادات المياه عنها أو التدخلات القانونية أو الحكومية أو التحركات أو النزاعات العمالية مهما كانت طبيعتها أو الحظر أو الحصار أو الحجر الصحّي)، والذي من شأنه أن يؤثر سلباً وبشكل جوهري على (١) قدرتهم على تنفيذ التزاماتهم بموجب اتفاقية شراء الأعمال والأصول و/أو نموذج البيع النرويجي المعدّل أو (٢) ناقلات فيلا التي لم يتمّ نقلها إلى الشركة بتاريخ وقوع مثل ذلك الحدث باستثناء (أ) حوادث التلوّث البيئي و(ب) عدم قدرة الشركة على تمويل أو تسليم كل أو أي جزء من العوض (بما في ذلك عدم القدرة على تسليم أسهم العوض بسبب يعود إلى طرف ثالث له دور في عملية إصدار وتسليم أسهم العوض).
الجمعية العامّة	جمعية عامة غير عادية و/أو جمعية عامة عادية (بحسب الحال).
الحكومة	حكومة المملكة العربية السعودية.

المصطلح أو الاختصار المعرّف	المعنى
شهادات مراجع الحسابات المرحلية	الشهادات التي سيتم إصدارها من قبل مراجع الحسابات وتسليمها للشركة بعد انتقال ملكية كل ناقلة من ناقلات أسهم العوض (باستثناء ناقلة أسهم العوض النهائية)، لتأكيد أن الشركة حازت، في كل مرة، على ملكية الناقلة المعنية التي تمثل جزء من أسهم العوض بقيمة تساوي القيمة المتفق عليها.
السعودية أو المملكة	المملكة العربية السعودية.
قواعد التسجيل والإدراج	قواعد التسجيل والإدراج الصادرة عن مجلس هيئة السوق المالية بموجب قرارها رقم ٣-١١-٢٠٠٤ وتاريخ ١٤٢٥/٨/٢٠هـ (الموافق ٢٠٠٤/١٠/٤م)، والمعدلة بموجب القرار رقم ١-٣٦-٢٠١٢ بتاريخ ١٤٣٤/١/١١هـ (الموافق ٢٠١٢/١١/٢٥م).
لجنة لندن لوسطاء ناقلات النفط	هيئة مستقلة ومحايدة 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	الرحلة التي تقوم ناقلة النفط العملاقة بنقل النفط الخام لمسافة أكثر من ١,٥٠٠ ميل بحري حسب المقياس العالمي ما بين الموانئ ذات العلاقة.
تاريخ التنفيذ النهائي	١٤٣٥/١٠/٤هـ (الموافق ٢٠١٤/٧/٣١م)، أو أي تاريخ لاحق تتفق عليه الشركة وفيلا كتابياً، مع مراعاة الحالات التي يقع فيها حادث تلوّث بيئي أو حدث قوّة قاهرة والنتائج المترتّبة عليهما بحسب ما جاء في اتفاقية شراء الأعمال والأصول (كما هو مبين في القسم ١٢-١ "ملخّص الاتفاقيات الجوهرية").
شركات النفط الكبرى	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 فاليرو انرجي أو أي من الشركات التابعة لأي منهم.
تغير جوهري ذو أثر سلبي	أي تغير سلبي جوهري (سواءً مالي أم غير ذلك) يمس (١) مجموعة البحري أو أي من أعضائها أو الأصول المستهدفة (بحسب الحال) ويؤثر على وضعهم التجاري أو الأصول والالتزامات التابعة لهم، أو وضعهم المستقبلي أو نتائج عملياتهم، أو (٢) أعمال أو أصول أو التزامات فيلا أو وضع الأصول المستهدفة (ككل) بقيمة تساوي ٥٦٢,٥٠٠,٠٠٠ ريال سعودي (ما يعادل ١٥٠,٠٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي) ويستثنى من (١) و (٢) أعلاه أي حدث أو ظرف أو تغيير ناتج عن الأمور التالية: • أي حدث قوّة قاهرة أو حادث تلوّث بيئي. • تغير في التطورات السياسية أو الاقتصادية، أو التغييرات في القوانين أو اللوائح أو الممارسات المحاسبية في المملكة أو المؤثّرة فيها. • تغير مؤثّر بشكل عام على أسواق الأسهم، أو أسعار الفائدة، أو أسعار الصرف، أو أسعار السلع في المملكة أو المؤثّرة فيها. • تغير في ظروف السوق التي تؤثر على قطاع النقل البحري عموما في المملكة أو المؤثرة فيها. • تغير في غير ذلك من الظروف الاقتصادية في المملكة أو العوامل التي تؤثر في اقتصاد المملكة.
شركة الشرق الأوسط	شركة الشرق الأوسط لإدارة السفن المحدودة – جي إل تي، شركة تابعة مملوكة بالكامل للشركة ومؤسسة في دبي، الإمارات العربية المتحدة.
الوزارة	وزارة البترول والثروة المعدنية في المملكة.
وزارة التجارة والصناعة	وزارة التجارة والصناعة في المملكة.
مذكرة التفاهم	مذكرة التفاهم غير الملزمة المبرمة بين الشركة وأرامكو السعودية بتاريخ ١٤٣٢/٨/٧هـ (الموافق ٢٠١٢/٦/٢٧م) التي تتضمن الشروط الأساسية للصفقة ومن بينها الشروط الأساسية لاتفاقية شراء الأعمال والأصول واتفاقيات الشحن.
الناقل الوطني	الشركة التي ستكون مسؤولة عن الحفاظ على أسطول الطوارئ وتحمّل التزامات الناقل الوطني البحري.
مقياس الاتحاد الوطني للنفط	علامة إسناد لتصنيف المنتجات البترولية إما كنظيفة أو غير نظيفة، حيث يمثل الرقم ١ الدرجة الأكثر نظافة ويمثل الرقم ٩ الدرجة الأقل نظافة.
التزامات الناقل الوطني البحري	التزامات الناقل الوطني البحري كما هي موضحة في القسم ٢-١-١٢ "المخاطر المتعلّقة بموافقات المساهمين والموافقات النظامية".

المصطلح أو الاختصار المعرّف	المعنى
الشركة الوطنية لنقل الكيماويات	شركة تابعة للبحري، تأسست في المملكة العربية السعودية كشركة ذات مسؤولية محدودة.
الجمعية العامة العادية	جمعية عامة عادية للمساهمين منعقدة وفقاً للنظام الأساسي للشركة.
صندوق الاستثمارات العامة	صندوق الاستثمارات العامة في المملكة العربية السعودية، الذي تمّ إنشاؤه وفقاً للمرسوم الملكي رقم م/٢٤ وتاريخ ١٣٩١/٠٦/٢٥هـ (الموافق ١٩٧١/٠٨/١٧م).
تاريخ السجل	تاريخ إقفال السوق في يوم انعقاد الجمعية العامة غير العادية للصفقة أو أي تأجيل له في حال لم يكتمل النصاب في الاجتماع الأول.
اتفاقية العلاقة	اتفاقية العلاقة لبحث سبل التعاون المستقبلي التي تمّ إبرامها بين أرامكو السعودية والشركة بتاريخ ١٤٣٣/١٢/١٩هـ (الموافق ٢٠١٢/١١/٤م)، والتي تنص، ضمن أمور أخرى، على ترتيبات حصرية وفرص التعاون المستقبلي في مجالات أخرى بين الشركة ومجموعة أرامكو السعودية كما هو موضح في القسم ١٢-١ "ملخّص الاتفاقيات الجوهرية".
تاريخ التقييم	التاريخ الذي قدم فيه المستشار المالي تحليله للقيمة إلى مجلس الإدارة وهو ١٤٣٣/١١/٢٩هـ (الموافق ٢٠١٢/١٠/١٥م).
القرار الخاص بالصفقة	القرار الذي سيطلب من المساهمين في تاريخ السجل أن يصوتوا عليه أثناء الجمعية العامة غير العادية للصفقة، والذي يشمل الموافقة على (أو رفض) جميع ما يلي: (أ) الصفقة. (ب) زيادة رأس المال. (ج) إصدار الشركة لأسهم العوض وسداد العوض النقدي من قبل الشركة بموجب بنود الصفقة مقابل نقل الأصول المستهدفة. (د) تعديل النظام الأساسي كما هو ملخّص في القسم ١-١٦ "ملخّص التعديلات المقترحة على النظام الأساسي للشركة". مع العلم أن هذا القرار سيكون مضمن في جدول أعمال الجمعية العامة غير العادية للصفقة والذي يلزم الموافقة عليه من قبل وزارة التجارة والصناعة بعد نشر نشرة الإصدار هذه.
ناقلة روكون	ناقلة نشطة تجمع بين ميزات ناقلة الدحرجة وناقلة الحاويات.
ناقلات الدحرجة (رورو)	ناقلة دحرجة مصمّمة لنقل البضائع التي تحتوي على عجلات مثل السيارات، والشاحنات.
هيئة الاستثمار	الهيئة العامة للاستثمار في المملكة العربية السعودية.
شركة أرامكو السعودية للتطوير	شركة أرامكو السعودية للتطوير، وهي شركة مملوكة بالكامل لأرامكو السعودية، ومؤسسة في المملكة العربية السعودية بتاريخ ١٤٣٤/٠٧/١٦هـ (الموافق ٢٠١٣/٠٥/٢٦م) بسجل تجاري رقم (٢٠٥٢٠٠٢٢١٦).
أرامكو السعودية لإدارة الاستثمار	شركة أرامكو السعودية لإدارة الاستثمار، هي شركة مملوكة بالكامل لأرامكو السعودية.
أرامكو للتجارة	شركة أرامكو السعودية لتجارة المنتجات البترولية، وهي شركة مملوكة بالكامل لمجموعة أرامكو السعودية.
ريال سعودي	الريال السعودي، العملة الرسمية في المملكة العربية السعودية.
أرامكو السعودية	شركة الزيت العربية السعودية.
مجموعة أرامكو السعودية	أرامكو السعودية وشركاتها التابعة.
المجلس الأعلى لشؤون البترول والمعادن	المجلس الأعلى لشؤون البترول والمعادن في المملكة العربية السعودية.
موافقة المجلس الأعلى لشؤون البترول والمعادن	موافقة المجلس الأعلى لشؤون البترول والمعادن في المملكة العربية السعودية على الصفقة.
اتفاقية الإعارة	اتفاقية الإعارة المبرمة بين الشركة وأرامكو السعودية بتاريخ ١٤٣٣/١٢/١٩هـ (الموافق ٢٠١٢/١١/٤م)، والتي بموجبها يتم إعارة بعض موظّفي مجموعة أرامكو السعودية العاملين بالمكاتب إلى مجموعة البحري، كما هو موضح في القسم ١٢-١، "ملخّص الاتفاقيات الجوهرية".

المصطلح أو الاختصار المعرّف	المعنى
الأوراق المالية	(أ) أسهم الشركة. (ب) أي فئة أخرى من أسهم الشركة تحمل حقوق تصويت. (ج) أي أوراق مالية صادرة عن الشركة تمنح حقوق تحويل إلى أو الاكتتاب في (أ) أو (ب) أعلاه.
السكرتير	سكرتير مجلس الإدارة
كبار التنفيذيين	موظّفو الشركة الذين تمّ تحديدهم في القسم ٦-٤ "كبار التنفيذيين".
اتفاقية الخدمات	اتفاقية الخدمات المبرمة بين فيلا والشركة بتاريخ ١٤٣٣/١٢/١٩هـ (الموافق ٢٠١٢/١١/٤م) والمعدّلة بتاريخ ١٤٣٥/٦/١٤هـ (الموافق ٢٠١٤/٤/١٤م)، والتي تمنح بموجبها مجموعة البحري وظائف لبعض الموظّفين العاملين بالمكاتب وعلى متن السفن في شركة فيلا، كما هو مبين في القسم ١٢-١، "ملخّص الاتفاقيات الجوهرية".
إعادة تعديل رأس المال	أي تغيير في رأس مال الشركة المصدر في تاريخ التوقيع أو بعده، بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر، نتيجة لإصدار أوراق مالية (سواء عن طريق الرسملة، أو إصدار حقوق أولوية، أو عن طريق إدراج أو ممارسة أي حق خيار او غير ذلك)، أو لتجزئة، أو لتخفيض، أو لشراء، أو لاندماج، أو خلاف ذلك، أو أي تغيير في الحقوق المرتبطة بأي جزء من الأوراق المالية.
المساهمون	المساهمون المسجّلون.
الأسهم	الأسهم العادية بقيمة اسمية تبلغ ١٠ ريالات سعودية لكل سهم في رأس مال الشركة.
عقود النقل	عقد الشحن واتفاقية الإيجار على أساس الفترة الزمنية.
الهيئة السعودية للمحاسبين القانونيين	الهيئة السعودية للمحاسبين القانونيين في المملكة العربية السعودية.
الإيجار على أساس الرحلة	الإيجار على أساس الرحلة من ميناء التحميل إلى ميناء التفريغ.
تداول	شركة السوق المالية السعودية بما في ذلك النظام الآلي لتداول الأسهم في السوق.
الأصول المستهدفة	١٤ ناقلة نفط عملاقة مزدوجة الهيكل، وناقلة نفط عملاقة أحادية الهيكل تستخدم كسفينة للتخزين العائم، و٥ ناقلات للمنتجات البترولية المكررة، مع كل ما يعود لهذه الناقلات بما في ذلك: • أنظمة تقنية المعلومات الخاصة بتلك الناقلات. • وبيانات الصيانة الخاصة بكل ناقلة والمحفوظة إلكترونياً)ولكن باستثناء أية حقوق ملكية مرتبطة بها(• الدفاتر والسجلات (بما في ذلك، على سبيل المثال لا الحصر، مستندات الملكية والشهادات .(كما هو موضح في القسم ١-٤ "الأصول المستهدفة".
الإيجار على أساس الفترة الزمنية	اتفاقية يتمتع المستأجر بموجبها بالحق في استخدام السفينة وطاقمها بالكامل لفترة محددة من الزمن ووفقاً لمجال تجاري معين.
اتفاقية الإيجار على أساس الفترة الزمنية	اتفاقية مبرمة ما بين الشركة وأرامكو للتجارة بتاريخ ١٤٣٣/١٢/١٩هـ (الموافق ٢٠١٢/١١/٤م) تقوم بموجبها أرامكو للتجارة باستئجار بعض ناقلات فيلا (بمجرد انتقالها إلى الشركة) تتمثل في خمس ناقلات للمنتجات البترولية المكررة وناقلة النفط العملاقة المستخدمة كسفينة للتخزين العائم لفترة محدّدة من الزمن، والتي سيبدأ سريانها عند إتمام المرحلة الأولى من الصفقة، كما هو موضح في القسم ١٢-١ "ملخّص الاتفاقيات الجوهرية".
طن ميل	وحدة قياس للشحن تساوي طن واحد من البضاعة يتم نقلها لمسافة ميل واحد.
الصفقة	دمج الأصول المستهدفة والعمليات المرتبطة بها والتابعة لفيلا مع الشركة، ودخول الشركة في عقود نقل مع مجموعة أرامكو السعودية، بالإضافة إلى نقل بعض موظّفي أعضاء مجموعة أرامكو السعودية إلى الشركة.
اتفاقيات الصفقة	اتفاقية شراء الأعمال والأصول، واتفاقية العلاقة، واتفاقية الخدمات، واتفاقية الإعارة، وعقد الشحن، واتفاقية الإيجار على أساس الفترة الزمنية، ونماذج البيع النرويجية المعدّلة، كما هو موضح في القسم ١٢-١ "ملخّص الاتفاقيات الجوهرية".
اجتماع الجمعية العامة غير العادية للصفقة	اجتماع الجمعية العامة غير العادية الذي سيُطلب خلاله من المساهمين كما في تاريخ السجل بالتصويت بالموافقة من عدمها على القرار الخاص بالصفقة.

المصطلح أو الاختصار المعرّف	المعنى
الموظفون المنقولون	موظفو فيلا الذين سيتمّ نقلهم من فيلا إلى مجموعة البحري كجزء من الصفقة.
فيلا	شركة فيلا البحرية العالمية المحدودة، وهي شركة مملوكة بالكامل لأرامكو السعودية.
مجموعة فيلا	فيلا وشركاتها التابعة.
ناقلة فيلا أو ناقلات فيلا	جميع الناقلات التي تتضمّنها الأصول المستهدفة.
نائب الرئيس	نائب رئيس مجلس إدارة البحري.
ناقلة النفط العملاقة	ناقلة نفط عملاقة ذات حمولة ساكنة تتراوح ما بين ٢٠٠,٠٠٠ إلى ٣١٩,٩٩٩ طن متري.

ملخّص الصفقة وزيادة رأس المال المقترح

يهدف الملخّص أدناه إلى إعطاء نبذة عن الملامح الرئيسية للصفقة ولزيادة رأس المال المتعلقة بها، وهو بذلك لا يحتوي على كلّ المعلومات التي قد تكون مهمّة بالنسبة للمساهمين ليتمكّنوا من التصويت على القرار الخاص بالصفقة الذي سيتمّ طرحه للتصويت في اجتماع الجمعية العامّة غير العادية للصفقة. وعليه، فإنه يتعين قراءة الملخّص أدناه كمقدمة للصفقة فقط، وعلى المساهمين قراءة هذه النشرة كاملة وبناء أي قرار يتعلق بالتصويت على القرار الخاص بالصفقة الذي سيتمّ طرحه للتصويت في اجتماع الجمعية العامّة غير العادية للصفقة على هذه النشرة كاملةً. كما يتعين دراسة قسم "إشعار هام" الوارد أعلاه والقسم ٢ "عوامل المخاطرة" بعناية قبل تحديد ما إذا كنت ستقوم بالتصويت في الجمعية العامة غير العادية بالموافقة من عدمها على القرار الخاص بالصفقة.

الشركة	الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري، وهي شركة سعودية مساهمة، بسجل تجاري رقم ١٠١٠٠٢٦٠٢٦، وتمّ تأسيسها بموجب المرسوم الملكي رقم م/٥ بتاريخ ١٣٩٨/٠٢/١٢هـ (الموافق ١٩٧٨/٠١/٢٢م) وهي تمارس نشاط النقل البحري. وللمزيد من التفاصيل حول أنشطة الشركة، يرجى مراجعة القسم ١-١ "الشركة (البحري)" والقسم ٥-٧ "نبذة عن أنشطة البحري التجارية".
رؤية الشركة واستراتيجيتها العامة	تتمثّل رؤية الشركة في ربط الاقتصادات ونشر الإزدهار، وقيادة التميز في الخدمات اللوجستية العالمية، وتتمثّل استراتيجيتها العامّة بتنمية نطاق أعمالها من خلال توسيع أسطولها البحري والاستخدام الأمثل للموارد وذلك لتحقيق عدة أهداف تشمل تعزيز قدرتها التنافسية في الأسواق العالمية (لمزيد من التفاصيل، يرجى مراجعة القسم ٥-٤ "الرؤية والاستراتيجية").
نقاط القوة الرئيسية والمزايا التنافسية للشركة	ترى الشركة أن ميزتها التنافسية تكمن بشكل رئيسي في إدارتها العليا ذات الكفاءة والخبرة العاليتين، وأسطولها الحديث والمتكامل، إضافة إلى تركيزها على سلامة موظفيها على متن ناقلاتها. ولمزيد من التفاصيل، يرجى مراجعة القسم ٥-٩ "مزايا تنافسية".
رأس مال الشركة الحالي	٣,١٥٠,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي.
إجمالي عدد الأسهم المصدرة	٣١٥,٠٠٠,٠٠٠ سهم جميعها مدرجة ومتداولة في السوق المالية.
القيمة الإسمية لكل سهم مصدر	١٠ ريالات سعودية.
عدد أسهم العوض التي سيتمّ إصدارها	٧٨,٧٥٠,٠٠٠ سهماً (مع مراعاة التعديل المحتمل) (للمزيد من التفاصيل، يرجى الاطلاع على القسم ١٢-١-١-١ ("ملخص البنود الرئيسية لاتفاقية شراء الأعمال والأصول").
القيمة الإسمية لكل سهم من أسهم العوض	١٠ ريالات سعودية.
قيمة كل سهم من أسهم العوض	٢٢,٢٥ ريال سعودي.
قيمة علاوة الإصدار لكل سهم من أسهم العوض	١٢,٢٥ ريال سعودي.
إجمالي قيمة أسهم العوض	١,٧٥٢,١٨٧,٥٠٠ ريال سعودي (ما يعادل ٤٦٧,٢٥٠,٠٠٠ دولار أمريكي).

إجمالي قيمة علاوة الإصدار **إجمالي الزيادة في رأس المال**	٩٦٤,٦٨٧,٥٠٠ ريال سعودي (ما يعادل ٢٥٧,٢٥٠,٠٠٠ دولار أمريكي) باعتبار قيمة إسمية تبلغ ١٠ ريالات سعودية لكل من أسهم العوض. ٧٨٧,٥٠٠,٠٠٠ ريال سعودي.
إجمالي عدد الأسهم المصدرة بعد زيادة رأس المال	٣٩٣,٧٥٠,٠٠٠ سهم (مع مراعاة التعديل المحتمل).
رأس مال الشركة بعد زيادة رأس المال	٣,٩٣٧,٥٠٠,٠٠٠ ريال سعودي (مع مراعاة التعديل المحتمل).
نسبة أسهم العوض إلى إجمالي عدد الأسهم المصدرة قبل وبعد زيادة رأس المال	تمثّل نسبة أسهم العوض ٢٥ في المائة من رأس مال الشركة المصدر الحالي (أي قبل زيادة رأس المال) وستمثّل ٢٠ في المائة من رأس مال الشركة المصدر بعد زيادته.
نوع الأسهم التي سيتمّ إصدارها	أسهم عادية.
الصفقة	تشتمل الصفقة على دمج الأصول المستهدفة والعمليات المرتبطة بها والتابعة لفيلا مع شركة البحري، إضافة إلى دخول الشركة في عقود النقل التي تعطي البحري الحق الحصري مع مجموعة ارامكو السعودية (وتحديداً مع شركة بولانتير كما في تاريخ هذه النشرة) فيما يتعلق بنقل النفط الخام المنتج في المملكة والمباع من مجموعة أرامكو السعودية من مواقع محددة تستخدمها أرامكو السعودية لشحن النفط الخام على أساس التسليم للعميل بناقلات النفط العملاقة. كما تشتمل الصفقة أيضاً على نقل الطاقم العامل على متن كل من ناقلات فيلا وعدد من العاملين في مكاتبها إلى مجموعة البحري.
الترتيبات الحصرية الخاصّة بالشحن	تنطوي الصفقة على حصول الشركة على حقوق حصرية بموجب عقد الشحن حيث ستصبح البحري الناقل الحصري لنقل النفط الخام المباع على أساس التسليم للعميل بناقلات النفط العملاقة من قبل مجموعة أرامكو السعودية (وتحديداً مع شركة بولانتير كما في تاريخ هذه النشرة) والذي يتم شحنه من مواقع محددة تستخدمها ارامكو السعودية لشحن النفط الخام. ولا تسري الحقوق الحصرية على شحنات النفط الخام المباعة من قبل أي من أعضاء مجموعة أرامكو السعودية التي لا تكون على أساس التسليم للعميل. 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 بعد مرور خمس سنوات من تاريخ سريانه (علماً بأنه سيبدأ سريان هذا العقد بتاريخ تسليم أولى ناقلات فيلا إلى الشركة وفقاً لاتفاقية شراء الأعمال والأصول) وذلك بموجب إشعار يقدم للطرف الآخر قبل خمس سنوات على الأقل من تاريخ الإنهاء المقترح. وبموجب عقد الشحن، تلتزم بولانتير بضمان حد أدنى لتسعيرة الشحن التي تحصل عليها الشركة مقابل توفير خدمات الشحن للرحلات الطويلة والتي يتم تنفيذها باستخدام الناقلات المملوكة للشركة، مما سيحد من تعرّض الشركة لتقلّبات أسعار الشحن السوقية لاسيما في حال انخفاض أسعار الشحن عن التسعيرة المضمونة للشركة بموجب العقد. 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 متّفق 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 بشرط ألا يتجاوز ما تسدده الشركة لبولانتير إجمالي المبالغ الإضافية التي استلمتها الشركة في السابق عملاً بتسعيرة الشحن المضمونة. وتعتقد الشركة أن الإفصاح عن الحد الأدنى المضمون لتسعيرة الشحن والسعر الأعلى المتفق عليه في هذه النشرة ليس في مصلحة الشركة أو مساهميها، 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 يكون له تأثير سلبي على العملاء الحاليين للشركة (ومن ضمنهم شركات النفط الكبرى) حيث قد يتخذون قراراً بالتعامل مع شركات شحن أخرى إذا لم تتمكن الشركة من عرض أسعار مشابهة لهم، كما يمكن اعتبارها معياراً للشركة في حال قررت الدخول في عقود شحن طويلة الأجل في المستقبل، مما قد يمنعها من الاستفادة من أي زيادة تحدث في المستقبل على أسعار الشحن في السوق. كما في تاريخ هذه النشرة، تستخدم أرامكو السعودية شركة فيلا المملوكة لها بالكامل كذراع لشحن النفط الخام المباع على أساس التسليم للعميل. كما تتضمن الصفقة تأجير الشركة -على أساس الفترة الزمنية - جزءاً من الأصول المستهدفة يتمثل في ٥ ناقلات للمنتجات البترولية المكررة وناقلة النفط العملاقة المستخدمة كسفينة للتخزين العائم إلى شركة تابعة لأرامكو السعودية وذلك لمدّة لا تقل عن خمس سنوات (باستثناء ناقلة النفط العملاقة التي تستخدم للتخزين العائم حيث أن إيجارها على أساس الفترة الزمنية سيمتدّ حتّى ١٤٣٧/٠٣/٢٠هـ (الموافق ٢٠١٦/١٢/٣١م) كحدّ أدنى. أو لفترة أطول، ولمزيد من التفاصيل يرجى مراجعة القسم ١٢-١-٢-٣ "ملخص البنود الرئيسية لاتفاقية الإيجار على أساس الفترة الزمنية").

الأصول المستهدفة	تتضمّن الأصول المستهدفة ١٤ ناقلة نفط عملاقة مزدوجة الهيكل، وناقلة نفط عملاقة أحادية الهيكل، وخمس ناقلات للمنتجات البترولية المكررة (التي تمثّل كامل أسطول فيلا) إضافة إلى بعض الأصول ذات الصلة. وللمزيد من التفاصيل، يرجى مراجعة القسم ١-٤ "الأصول المستهدفة".
نقل الملكية القانونية لناقلات فيلا	يعتبر استكمال عملية نقل الملكية القانونية لكل ناقلة من ناقلات فيلا إلى الشركة عملية معقّدة، وتستغرق وقتاً طويلاً وتخضع لاعتبارات تجارية وعملية مختلفة، بالإضافة إلى ضرورة إتمام عدد من عمليات الفحص الأساسية قبل نقل ملكية أي ناقلة. وبناءً على ذلك، اتفقت الشركة وفيلا على أنّ تتم عملية نقل الملكية القانونية لناقلات فيلا على مراحل متعددة بحيث يتم نقل ملكية كل ناقلة إلى الشركة (أو من تسميه) في أوقات مختلفة على مدى فترة تقارب ستة أشهر تبدأ من تاريخ إتمام المرحلة الأولى للصفقة.
العوض مقابل الأصول المستهدفة وعقود النقل	ستدفع الشركة عوضاً بقيمة ٤,٨٧٥,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي (أي ما يعادل ١,٣٠٠,٠٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي) مقابل الأصول المستهدفة، والذي يعكس أيضاً تقييم الشركة لقيمة عقود النقل بالنسبة للشركة. ومن المقترح أن يتمّ استيفاء العوض جزئياً من خلال إصدار أسهم، وسداد المتبقي من العوض نقداً، وذلك بحسب الآتي: (١) إصدار أسهم العوض إلى شركة أرامكو السعودية للتطوير البالغ عددها ٧٨,٧٥٠,٠٠٠ سهم جديد (مع مراعاة التعديل، إذا لزم الأمر) والبالغ قيمتها -بناءً على السعر المتّفق عليه بين الشركة وفيلا- ٢٢,٢٥ ريال سعودي لكل سهم بحيث تكون قيمتها الإجمالية تعادل ١,٧٥٢,١٨٧,٥٠٠ ريال سعودي (ما يعادل ٤٦٧,٢٥٠,٠٠٠ دولار أمريكي)، وذلك عن طريق زيادة رأس مال الشركة من ٣,١٥٠,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي إلى ٣,٩٣٧,٥٠٠,٠٠٠ ريال سعودي. علماً بأن عدد الأسهم المزمع إصدارها قد يخضع للتعديل متى ما لزم الأمر (بحسب ما هو موضح بتفصيل أكثر في القسم ١-٢ "الصفقة") بحيث يمثل العدد الذي سيتم إصداره في كل الأحوال ما نسبته ٢٠ في المائة من رأس المال المصدر للشركة عند تاريخ إتمام المرحلة النهائية للصفقة، و(٢) دفع العوض النقدي البالغ قيمته ٣,١٢٢,٨١٢,٥٠٠ ريال سعودي (ما يعادل ٨٣٢,٧٥٠,٠٠٠ دولار أمريكي) إلى شركة فيلا. وسيتمّ استيفاء العوض بدايةً عبر إصدار الشركة لأسهم العوض إلى شركة أرامكو السعودية للتطوير. وبعد تاريخ تسليم ناقلة أسهم العوض النهائية، سيتمّ استيفاء المتبقي من العوض من خلال دفع الشركة العوض النقدي إلى فيلا عند نقل ملكية ناقلات فيلا المتبقية إلى الشركة (كما هو موضح أدناه). وللمزيد من التفاصيل، يرجى مراجعة القسم ١-٦ "أسهم العوض".
أسهم العوض	سيتم إصدار أسهم العوض وتسجيلها باسم شركة أرامكو السعودية للتطوير (وهي شركة مملوكة بالكامل لأرامكو السعودية) بما لا يتجاوز تاريخ التنفيذ النهائي لتسليم أسهم العوض. وبموجب اتفاقية شراء الأعمال والأصول، قامت فيلا بتوجيه الشركة بإصدار كامل أسهم العوض لصالح شركة أرامكو السعودية للتطوير (وهي شركة مملوكة بالكامل لأرامكو السعودية). وللمزيد من التفاصيل، يرجى مراجعة القسم ١-٦ "أسهم العوض".
الحقوق المرتبطة بأسهم العوض	ستحمل أسهم العوض نفس الحقوق والالتزامات المرتبطة بأسهم الشركة الأخرى وفقاً لنظام الشركات ونظام الشركة الأساسي.
الأرباح	بموجب اتفاقية شراء الأعمال والأصول، اتفقت الشركة وفيلا على ترتيبات تعاقدية فيما يتعلق بكيفية حصول شركة أرامكو السعودية للتطوير على أرباح تعلن عنها الشركة لسنة مالية يتم فيها نقل الملكية القانونية لأي من ناقلات أسهم العوض من قبل فيلا إلى الشركة، ولمزيد من التفاصيل حول هذه الترتيبات يرجى مراجعة القسم ١٢-١-١-١ "ملخص البنود الرئيسية لاتفاقية شراء الأعمال والأصول".
ترتيبات العوض النقدي والضمان النقدي	بعد تاريخ تسليم أسهم العوض، ستدفع الشركة العوض النقدي المحدّد لفيلا بشكل تدريجي عند استلام كل ناقلة. وبناءً على ذلك، أبرمت الشركة وفيلا اتفاقية الضمان النقدي مع بنك جي بي مورجان تشيس، ان. ايه.، فرع لندن (كوكيل الضمان النقدي). بعد تقديم فيلا إشعاراً إلى الشركة (والذي سيكون قبل خمسة أيام من التاريخ الذي تتوقّع فيه فيلا نقل ملكية ناقلة فيلا المعنية إلى الشركة) ستقوم الشركة خلال فترة لا تتجاوز ثلاثة أيام عمل من تاريخ الإشعار المذكور بتحويل مبلغ من العوض النقدي يساوي قيمة الناقلة التي سيتم نقلها (بالإضافة إلى مبلغ إضافي يعادل القيمة المقدرة لوقود السفن و / أو مواد التشحيم للناقلة المنقولة)، إلى حساب مصرفي للشركة مدار من قبل وكيل الضمان النقدي. وعند اكتمال نقل ناقلة فيلا المعنية إلى الشركة، تطلب الشركة وفيلا معاً من وكيل الضمان النقدي تسديد هذا المبلغ إلى فيلا.
الترتيبات الخاصّة بالموظّفين والموظفين المعارين	بموجب بنود اتفاقية شراء الأعمال والأصول واتفاقيات الصفقة الأخرى، وكما في تاريخ النشرة قدمت الشركة عروض عمل في مجموعة البحري لـ ٤٠٩ موظّفاً (٣١٧ من العاملين على متن السفن و٩٢ من العاملين بالمكاتب) منهم ٣٨٧ موظفاً (٢٩٦ من العاملين على متن السفن و٩١ من العاملين بالمكاتب) قبلوا العروض و٢٢ موظف (٢١ من العاملين على متن السفن و١ من العاملين بالمكاتب) رفضوا العروض المقدمة لهم. ويتوقع بأن ينتقل موظفو فيلا إلى مجموعة البحري بشكل تدريجي وذلك في سبيل ضمان الاندماج السهل لناقلات فيلا في أسطول ناقلات الشركة الحالي. وبالإضافة إلى ذلك، تنطوي الصفقة على إعارة بعض الموظفين من غير العاملين على الناقلات من أعضاء مجموعة أرامكو السعودية إلى مجموعة البحري لتقديم المساعدة الفنية للشركة فيما يتعلّق بالأصول المستهدفة. وللمزيد من التفاصيل يرجى مراجعة القسم ١-١١ "ترتيبات التوظيف". وضعت الشركة وفيلا هدفاً لنقل كافة الأصول المستهدفة إلى الشركة خلال ١٨٠ يوماً من تاريخ إتمام المرحلة الأولى من الصفقة.

التغييرات في مجلس إدارة الشركة	بموجب بنود اتفاقية شراء الأعمال والأصول، سيحقّ لشركة أرامكو السعودية للتطوير تعيين ممثّلين لها في مجلس إدارة الشركة ابتداءً من تاريخ تسليم أسهم العوض. وفي سبيل ذلك، سيُطلب من المساهمين الموافقة على تعديل النظام الأساسي للشركة لزيادة عدد أعضاء المجلس من سبعة إلى تسعة أعضاء ومنح شركة أرامكو السعودية للتطوير الحق في تعيين عضوين في مجلس إدارة الشركة. وتتضمن التعديلات المقترحة على النظام الأساسي –من بين أمور أخرى– تعديل طريقة تعيين أعضاء مجلس الإدارة بحيث يتم انتخاب جميع أعضاء مجلس الإدارة من خلال الجمعية العامة عن طريق التصويت التراكمي على أن يبدأ استخدام هذه الطريقة بعد انتهاء مدة مجلس الإدارة الحالي في ٣١ ديسمبر ٢٠١٦م. وللمزيد من التفاصيل، يرجى مراجعة القسم ١-١٤ "التغييرات في مجلس الإدارة بعد الصفقة". والجدير بالذكر أن التعديلات المقترحة على النظام الأساسي للشركة بما فيها التغييرات في مجلس الإدارة ستكون مضمنة في جدول أعمال الجمعية العامة غير العادية الخاصة بالصفقة.
الاتفاقيات الرئيسية الخاصة بالصفقة	تتمثل الاتفاقيات الرئيسية الخاصة بالصفقة فيما يلي: • اتفاقية شراء الأعمال والأصول. • اتفاقية العلاقة. • اتفاقية الخدمات. • اتفاقية الإعارة. • عقد الشحن. • اتفاقية الإيجار على أساس الفترة الزمنية. • نماذج البيع النرويجية المعدّلة. وللحصول على شرح إضافي حول الاتفاقيات الخاصة بالصفقة. يرجى الاطلاع على القسم ١٢-١ "ملخّص الاتفاقيات الجوهرية".
ترتيبات التمويل	أبرمت الشركة مذكرة شروط تمويل غير ملزمة للحصول على تسهيلات مرابحة جسرية بقيمة ٣,١٨٢,٨١٢,٥٠٠ ("تسهيلات المرابحة الجسرية") بتاريخ ١٤٣٤/٤/٩هـ (الموافق ٢٠١٣/٠٢/١٩م) مع كل من بنك جي بي مورجان تشيس، ان. ايه.، فرع الرياض، ومجموعة سامبا المالية والبنك السعودي البريطاني لتمويل العوض النقدي والمصاريف المتعلقة بالصفقة. وتعتزم الشركة تسديد تسهيلات المرابحة الجسرية إما من خلال إصدار صكوك أو عن طريق الحصول على تسهيلات طويلة الأجل متوافقة مع الشريعة الإسلامية. وللمزيد من التفاصيل، يرجى مراجعة القسم ١-١٣ "ترتيبات التمويل".
التاريخ المتوقّع لإتمام الصفقة أو المرحلة النهائية	حوالي ستّة أشهر من تاريخ إتمام المرحلة الأولى للصفقة.
مبرّرات الصفقة	تمثّل هذه الصفقة نقلة نوعية للشركة لا سيما أنه من شأنها تعزيز المركز المالي والتجاري للشركة بالإضافة إلى الإسهام بشكل جوهري في توسيع أعمال الشركة وتنميتها. كما تتوقع الشركة بأنّ التوسّع في أسطول الشركة من المفترض أن يضاعف حجم البضائع المنقولة والنفط الخام المنقول بموجب عقد الشحن مما سيساعد في تعزيز مركز الشركة الريادي في السوق العالمية لنقل النفط الخام. وستستفيد الشركة من بعض الترتيبات الحصرية بموجب عقد الشحن (كما هو موضح أعلاه في "الترتيبات الحصرية الخاصة بالشحن") والتي تعتقد الشركة أنّها ستسهم في زيادة إيراداتها بشكل كبير. وبموجب عقد الشحن، تلتزم بولانتير بضمان حد أدنى لتسعيرة الشحن التي تحصل عليها الشركة مقابل توفير خدمات الشحن للرحلات الطويلة والتي يتم تنفيذها باستخدام الناقلات المملوكة للشركة، مما سيحد من تعرّض الشركة لتقلّبات أسعار الشحن السوقية لاسيما في حال انخفاض الأسعار عن التسعيرة المضمونة للشركة بموجب العقد. مع العلم أنه في حال انخفضت أسعار الشحن السوقية عن الحد الأدنى المضمون وبالتالي التزمت بولانتير بدفع الحد الأدنى إلى الشركة بالرغم من زيادته عن سعر السوق ومن ثم ارتفعت أسعار الشحن السوقية وتجاوزت سعراً متّفق عليه في عقد الشحن، تلتزم الشركة بتسديد جزء 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. وتعتقد الشركة أن الإفصاح عن الحد الأدنى المضمون لتسعيرة الشحن والسعر الأعلى المتفق عليه في هذه النشرة ليس في مصلحة الشركة أو مساهميها، 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 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، كما يمكن 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. كما تعتقد الشركة بوجود فرصة –بعد إتمام الصفقة– لمناقشة المزيد من فرص التعاون المستقبلي في مجالات أخرى مع أرامكو السعودية متى ما كان ذلك مجدياً تجارياً، وبالتالي إيجاد فرص إضافية للنمو المستقبلي للشركة. وللمزيد من التفاصيل، يرجى مراجعة القسم ١-٣ "مبرّرات الصفقة".
إدراج الأسهم	تمّ تقديم طلب إلى هيئة السوق المالية للموافقة على تسجيل أسهم العوض وقبول إدراجها في تداول، وتمّ تزويد الهيئة بكافة المستندات المؤيدة المطلوبة في هذا الشأن.

نبذة عن السوق	يقدم القسم ٤ "لمحة عامة عن السوق" نبذة عن قطاع النقل البحري وسوق ناقلات النفط.
عوامل المخاطرة	هناك بعض المخاطر المرتبطة بالصفقة وزيادة رأس المال. ويمكن تصنيف المخاطر على النحو التالي: (١) المخاطر المتعلقة بعمليات الشركة، (٢) المخاطر المتعلقة بالأصول المستهدفة وعقود النقل، (٣) المخاطر المتعلقة بالصفقة، (٤) المخاطر السياسية والنظامية. يجب النظر في هذه المخاطر بعناية قبل اتّخاذ قرار يتعلق بالتصويت على الصفقة والقرار الخاص بها. وللمزيد من التفاصيل حول عوامل المخاطرة يرجى مراجعة القسم ٢ "عوامل المخاطرة".
التكاليف	تتوقّع الشركة أن تبلغ إجمالي التكاليف المرتبطة بالصفقة وزيادة رأس المال المتعلقة بها مبلغ ٥١,٠٠٠,٠٠٠ مليون ريال سعودي تقريباً (ما يعادل ١٣,٦٠٠,٠٠٠ مليون دولار أمريكي)، علماً بأن ما يقارب ٤٠ في المائة من هذا المبلغ يتعلق بالتكاليف التي ستتحملها الشركة في سبيل إبرام اتفاقيات التمويل اللازمة لتمويل العوض النقدي (للمزيد من التفاصيل راجع القسم ١-١٣ "ترتيبات التمويل") بينما يتعلق الجزء المتبقي بأتعاب المستشارين الماليين والقانونيين للشركة والمحاسبين ومستشاري وسائل الإعلام والعلاقات العامة، إضافة إلى الرسوم المدفوعة إلى بنك جي بي مورجان تشيس، ان. ايه. فرع لندن كوكيل ضمان فيما يتعلّق بالعوض النقدي، ومصاريف التسويق ومصاريف الطباعة والتوزيع وغيرها من المصاريف الأخرى ذات العلاقة.
الخطوات الأساسية المطلوبة لإتمام الصفقة	تتضمّن الخطوات الرئيسية المطلوبة لإتمام المرحلة الأولى للصفقة الحصول على موافقة وزارة التجارة والصناعة لعقد اجتماع الجمعية العامة غير العادية للصفقة، ومن ثم إقرار الصفقة (وزيادة رأس المال المتعلقة بها) في ذلك الاجتماع، وبعد ذلك استيفاء أية شروط أخرى متفق عليها لإتمام المرحلة الأولى من الصفقة أو التنازل عنها من قبل الشركة أو فيلا بحسب الحال عند حلول تاريخ إتمام المرحلة الأولى. علماً بأنه يجب ألا تتجاوز مدة إتمام المرحلة الأولى للصفقة تاريخ التنفيذ النهائي الذي يوافق تاريخ ١٤٣٥/١٠/٤هـ (الموافق ٢٠١٤/٧/٣١م)، مع مراعاة بعض الشروط ذات العلاقة. بعد إتمام المرحلة الأولى من الصفقة، سيتم نقل كل من ناقلات أسهم العوض إلى الشركة على مراحل متعددة مع إصدار وتسجيل أسهم العوض باسم شركة أرامكو السعودية للتطوير في تاريخ التنفيذ النهائي لتسليم أسهم العوض (والذي سيكون بعد نقل الملكية القانونية لناقلة أسهم العوض النهائية إلى الشركة). وسيتم استيفاء باقي العوض نقداً بعد تاريخ انتقال ملكية آخر ناقلات أسهم العوض. ومن المتوقع انتقال كامل ناقلات فيلا إلى الشركة خلال فترة تقارب ستة اشهر من نقل ملكية أولى ناقلات فيلا إلى الشركة والذي يمثل إتمام المرحلة الأولى من الصفقة. وللمزيد من التفاصيل، يرجى مراجعة القسم ١-١٧ "الخطوات التالية لإتمام الصفقة".

هيكل ملكية الأسهم

هيكل ملكية الأسهم الحالي قبل الصفقة وبعد إتمامها

يلخّص الجدول التالي هيكلة ملكية الأسهم في الشركة قبل تاريخ التوقيع وبعد إتمام المرحلة النهائية للصفقة مباشرة (على افتراض عدم إصدار أسهم أخرى غير أسهم العوض بين هذين التاريخين):

المساهم	الحالي (قبل الصفقة)				بعد زيادة رأس المال (بعد الصفقة)		
	عدد الأسهم	رأس المال (ريال سعودي)	نسبة الملكية	عدد أسهم العوض	عدد الأسهم	رأس المال (ريال سعودي)	نسبة الملكية
صندوق الاستثمارات العامة	٨٨,٨٠٨,٢٠٢	٨٨٨,٠٨٢,٠٢٠	٢٨,١٩ في المائة	صفر	٨٨,٨٠٨,٢٠٢	٨٨٨,٠٨٢,٠٢٠	٢٢,٥٥ في المائة
شركة أرامكو السعودية للتطوير	صفر	صفر	صفر	٧٨,٧٥٠,٠٠٠**	٧٨,٧٥٠,٠٠٠	٧٨٧,٥٠٠,٠٠٠**	٢٠,٠٠ في المائة
الجمهور	٢١٨,١٦٣,٦٤٨	٢,١٨١,٦٣٦,٤٨٠	٦٩,٢٦ في المائة	صفر	٢١٨,١٦٣,٦٤٨	٢,١٨١,٦٣٦,٤٨٠	٥٥,٤١ في المائة
أعضاء مجلس الإدارة* وكبار التنفيذيين	٨,٠٢٨,١٥٠	٨٠,٢٨١,٥٠٠	٢,٥٥ في المائة	صفر	٨,٠٢٨,١٥٠	٨٠,٢٨١,٥٠٠	٢,٠٤ في المائة
المجموع	**٣١٥,٠٠٠,٠٠٠**	**٣,١٥٠,٠٠٠,٠٠٠**	**١٠٠,٠٠ في المائة**	**٧٨,٧٥٠,٠٠٠**	**٣٩٣,٧٥٠,٠٠٠**	**٣,٩٣٧,٥٠٠,٠٠٠**	**١٠٠,٠٠ في المائة**

المصدر: الشركة كما في تاريخ ١٤٣٥/٥/٣٠هـ (الموافق٢٠١٤/٣/٣١م)

* يمكن الاطلاع على تفاصيل ملكية أعضاء مجلس الإدارة في أسهم الشركة في الصفحة (د) من نشرة الإصدار هذه.

** يتم تعديل هذا الرقم متى ما كان ذلك لازماً بحسب ما هو موضح في هذه النشرة.

يتضمن القسم ٩ "الأسهم والمساهمون" لمحة عامّة عن كبار المساهمين في الشركة.

تجدر الإشارة إلى أن شركة أرامكو السعودية لإدارة الاستثمار تمتلك عدد ١,٠١٦,٣٥٩ سهم في الشركة أي ما يعادل نسبة ٠,٣٢ في المائة كما في تاريخ ١٤٣٥/٥/٣٠هـ (الموافق ٢٠١٤/٣/٣١م). وقامت أرامكو السعودية بتأكيد أن شركة أرامكو السعودية لإدارة الاستثمار وشركة أرامكو السعودية للتطوير مملوكتين لها بالكامل بتاريخ ١٤٣٥/٦/٢٧هـ (الموافق ٢٠١٤/٤/٢٧م). كما أن شركة أرامكو السعودية لإدارة الاستثمار قدمت تأكيداً خطياً للشركة بتاريخ ١٤٣٥/٦/٢٧هـ (الموافق ٢٠١٤/٤/٢٧م) بأنها لن تصوت في الجمعية العامة غير العادية للصفقة. هذا وقدمت شركة أرامكو السعودية تأكيداً بتاريخ ١٤٣٤/٦/٦هـ (الموافق ٢٠١٣/٤/١٦م) بأن شركة أرامكو السعودية والشركات التابعة لمجموعة أرامكو السعودية لا تملك أي حصة مباشرة أو غير مباشرة في الشركة باستثناء الحصة التي تملكها شركة أرامكو السعودية لإدارة الاستثمار في الشركة (والمذكورة أعلاه)، وذلك كما في تاريخ هذه النشرة.

توصية مجلس الإدارة للمساهمين فيما يتعلّق بالصفقة

بعد دراسة شروط الصفقة وبنودها والقرار الخاص بها، عقد مجلس الإدارة اجتماعه رقم ٧/١٢ بتاريخ ١٤٣٣/١١/٢٩هـ (الموافق ٢٠١٢/١٠/١٥م)، ووافق بالإجماع على تفويض رئيس مجلس الإدارة والرئيس التنفيذي للشركة بإكمال المفاوضات والموافقة على الصفقة والتوقيع نيابة عن الشركة على كافة الوثائق ذات العلاقة بالصفقة. وبناءً على هذا التفويض، قام كل من رئيس مجلس الإدارة والرئيس التنفيذي بتوقيع الاتفاقيات الخاصة بالصفقة في ١٤٣٣/١٢/١٩هـ (الموافق ٢٠١٢/١١/٤م). ويرى كافة أعضاء المجلس أنّ الصفقة والقرار الخاص بها يصب في مصلحة الشركة والمساهمين ككلّ وأن من شأنها الإسهام في نجاح الشركة المستقبلي من خلال تحسين وضعها المالي والتجاري وتحقيق استراتيجيتها في النمو مع إمكانية إيجاد قيمة مضافة للمساهمين على المدى الطويل. وبناءً على ذلك، يوصي المجلس بالإجماع المساهمين كافة بالموافقة على الصفقة من خلال التصويت بالموافقة على القرار الخاص بالصفقة وذلك في اجتماع الجمعية العامة غير العادية للصفقة (ولمزيد من التفاصيل حول القرار واجتماع الجمعية العامة يرجى مراجعة القسم ١-١٥ "الجمعية العامّة غير العادية").

أســئلة وأجــوبة بشأن الصفقة

إنّ الأسئلة والأجوبة الواردة في هذا القسم هي ذات طابع عام، وعليه فإنه يتعين على من يستلم هذه النشرة قراءتها كاملة لمعرفة كافة تفاصيل الصفقة وعملية زيادة رأس المال المتعلقة بها. وفي حال عدم تأكد المساهم من القرار الذي يجب اتخاذه، فمن المستحسن أن يحصل فوراً على استشارة مالية وقانونية مستقلّة.

١. ما سبب إصدار نشرة الإصدار هذه؟

تتطلّب قواعد التسجيل والإدراج أن يتمّ نشر نشرة إصدار عندما تقوم شركة مساهمة مدرجة في تداول بزيادة رأس مالها بنسبة أكثر من ١٠ في المائة خلال فترة اثني عشر شهراً. وحيث إن بنود الصفقة تتضمن زيادة الشركة لرأس مالها من ٣,١٥٠,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي إلى ٣,٩٣٧,٥٠٠,٠٠٠ ريال سعودي عن طريق إصدار أسهم العوض إلى شركة أرامكو السعودية للتطوير، وهي شركة مملوكة بالكامل لأرامكو السعودية، ونظراً لأن أسهم العوض عند إصدارها ستمثّل ٢٠ في المائة من رأس مال الشركة المُصدر، فقد تم نشر نشرة الإصدار هذه استيفاءً لمتطلبات قواعد التسجيل والإدراج.

٢. كيف ستساعد هذه النشرة مساهم الشركة؟

توفّر هذه النشرة للمساهمين معلومات كافية عن كل ما يتعلق بالصفقة لمساعدتهم على اتّخاذ قرارهم حول التصويت بالموافقة من عدمها على القرار الخاص بالصفقة والتي تشمل زيادة رأس مال الشركة.

٣. ماذا تشمل الصفقة؟

تشمل الصفقة دمج أسطول ناقلات فيلا والعمليات المتصلة بتلك الناقلات مع البحري. علماً بأن أسطول فيلا يشمل ١٤ ناقلة نفط عملاقة مزدوجة الهيكل، وناقلة نفط عملاقة أحادية الهيكل تستخدم كسفينة للتخزين العائم، و٥ ناقلات للمنتجات البترولية المكررة، وأنظمة تقنية المعلومات الخاصة بتلك الناقلات، وبيانات الصيانة الخاصة بكل ناقلة والمحفوظة الكترونياً بالإضافة إلى كافة المواد الأخرى التي تملكها فيلا والموجودة على متن تلك الناقلات. بالإضافة إلى ذلك، تشمل الصفقة قيام فيلا بنقل بعض موظفيها العاملين على متن السفن وفي مكاتبها إلى مجموعة البحري، كما تشمل أيضاً دخول الشركة في اتفاقيات شحن تجارية حصرية مع مجموعة أرامكو السعودية كما هو موضح بتفصيل أكثر في الإجابة على السؤال "لماذا ترغب الشركة بإبرام الصفقة؟" أدناه. كما اتفقت الشركة مع أرامكو السعودية على مناقشة المزيد من فرص التعاون المستقبلي متى ما كان ذلك مجدياً تجارياً في مجال الكيماويات، والبضائع السائبة، والمحطّات وخطوط النقل اللوجستية الخاصة بالأعمال التجارية والتي يمكن أن تشكّل فرصاً للنمو المستقبلي للشركة.

٤. لماذا ترغب الشركة بإبرام الصفقة؟

تمثّل هذه الصفقة نقلة نوعية للشركة لا سيما أنه من شأنها تعزيز المركز المالي والتجاري للشركة بالإضافة إلى الإسهام بشكل جوهري في توسيع أعمال الشركة وتنميتها. كما تتوقع الشركة بأنّ حجم التوسّع في أسطول الشركة من المفترض أن يضاعف حجم البضائع المنقولة والنفط الخام المنقول بموجب عقد الشحن مما سيساعد في تعزيز مركز الشركة الريادي في السوق العالمية لنقل النفط الخام.

كما ستصبح الشركة، بموجب هذه الصفقة، المزوّد الحصري لخدمات نقل النفط الخام عبر ناقلات النفط العملاقة لمجموعة أرامكو السعودية عملاً بشروط عقد الشحن فيما يتعلق بشحنات ناقلات النفط العملاقة من النفط الخام المنتج في المملكة العربية السعودية والمباع من قبل مجموعة أرامكو السعودية (وتحديداً من قبل شركة بولانتير كما في تاريخ هذه النشرة) على أساس التسليم للعميل والذي يتم شحنه من مواقع محددة تستخدمها أرامكو السعودية لشحن النفط الخام وفقاً لبنود عقد الشحن. ولا تسري الترتيبات الحصرية الواردة في عقد الشحن على شحنات النفط الخام المباعة من قبل أي من أعضاء مجموعة أرامكو السعودية إذا لم تكن على أساس التسليم للعميل (أي أن عملية البيع لا تتطلب من أرامكو السعودية أو بولانتير تسمية ناقلة لنقل النفط المباع أو ترتيب عملية النقل). ويعد عقد الشحن اتفاقية طويلة الأجل بين البحري وبولانتير (وهي شركة مملوكة بالكامل لأرامكو السعودية)، حيث إن المدة المبدئية لعقد الشحن لا تقل عن ١٠ سنوات كحد أدنى، بحيث يمكن لأي طرف طلب إنهاء العقد بعد مرور خمس سنوات من تاريخ سريانه (علماً بأنه يبدأ سريان هذا العقد بتاريخ تسليم أولى ناقلات فيلا إلى الشركة بموجب اتفاقية شراء الأعمال والأصول) وذلك بموجب إشعار يقدم للطرف الآخر قبل خمس سنوات على الأقل من تاريخ الإنهاء المقترح.

وبموجب عقد الشحن، تلتزم بولانتير بضمان حد أدنى لتسعيرة الشحن التي تحصل عليها الشركة مقابل توفير خدمات الشحن للرحلات الطويلة والتي يتم تنفيذها باستخدام الناقلات المملوكة للشركة، مما سيحد من تعرّض الشركة لتقلّبات أسعار الشحن السوقية لاسيما في حال انخفاض أسعار الشحن عن التسعيرة المضمونة للشركة بموجب العقد.

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 متّفق 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. وتعتقد الشركة أن الإفصاح عن الحد الأدنى المضمون لتسعيرة الشحن والسعر الأعلى المتفق عليه في هذه النشرة ليس في مصلحة الشركة أو مساهميها، 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 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، كما يمكن 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. كما أن الحق الحصري طويل الأجل الممنوح للشركة بموجب هذا العقد يتيح لها أيضا فرصة الدخول في عقود إيجار على أساس الفترة الزمنية (سواءً قصيرة أم متوسّطة الأجل) بهدف الوفاء بالتزاماتها بموجب عقد الشحن وذلك كبديل عن إيجار الناقلات على أساس الرحلة والذي يعد أكثر عرضة لتقلبات أسعار السوق الفوري. كما أن الإيجار على أساس الفترة الزمنية في الغالب سيمكن الشركة من الحصول على أسعار أفضل، مما قد يقلّل من تكاليف الشركة وبالتالي زيادة ربحيتها.

كما تتضمن الصفقة تأجير الشركة -على أساس الفترة الزمنية - جزءاً من الأصول المستهدفة يتمثل في ٥ ناقلات للمنتجات البترولية المكررة وناقلة النفط العملاقة المستخدمة كسفينة للتخزين العائم إلى شركة تابعة لأرامكو السعودية وذلك لمدّة لا تقل عن خمس سنوات (باستثناء ناقلة النفط العملاقة التي تستخدم للتخزين العائم حيث إن إيجارها على أساس الفترة الزمنية سيمتدّ حتّى ١٤٣٧/٠٣/٢٠هـ (الموافق ٢٠١٦/١٢/٣١م) أو لفترة أطول ولمزيد من التفاصيل يرجى مراجعة القسم ١٢-١-٢-٣ "ملخص البنود الرئيسية لاتفاقية الإيجار على أساس الفترة الزمنية").

٥. ما هو العوض الإجمالي الذي ستدفعه الشركة بموجب الصفقة؟

وفقاً لبنود الصفقة، ستدفع الشركة عوضاً تبلغ قيمته ٤,٨٧٥,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي (أي ما يعادل ١,٣٠٠,٠٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي) مقابل الأصول المستهدفة والذي يعكس أيضاً تقييم الشركة لقيمة عقود النقل بالنسبة للشركة. ومن المقترح أن يتمّ استيفاء العوض جزئياً من خلال إصدار أسهم، وسداد المتبقي من العوض نقداً، وذلك بحسب الآتي: (١) إصدار أسهم العوض البالغ عددها ٧٨,٧٥٠,٠٠٠ سهماً والبالغ قيمتها -بناءً على السعر المتّفق عليه بين الشركة وفيلا- ٢٢,٢٥ ريال سعودي للسهم الواحد بحيث تكون قيمتها الإجمالية تعادل ١,٧٥٢,١٨٧,٥٠٠ ريال سعودي (ما يعادل ٤٦٧,٢٥٠,٠٠٠ دولار أمريكي)، وذلك عن طريق زيادة رأس مال الشركة من ٣,١٥٠,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي إلى ٣,٩٣٧,٥٠٠,٠٠٠ ريال سعودي. علماً بأن عدد الأسهم المزمع إصدارها قد يخضع للتعديل متى ما لزم الأمر بحيث يمثل العدد الذي سيتم إصداره في كل الأحوال ما نسبته ٢٠ في المائة من رأس مال الشركة، و(٢) دفع العوض النقدي الذي البالغ قيمته ٣,١٢٢,٨١٢,٥٠٠ ريال سعودي (ما يعادل ٨٣٢,٧٥٠,٠٠٠ دولار أمريكي).

٦. كيف تمّ احتساب العوض؟

تمّ التوصل إلى مبلغ العوض الإجمالي والاتفاق عليه مع فيلا بعد التفاوض على مدى عدّة أشهر استناداً إلى تقييم الشركة لقيمة الأصول المستهدفة وعقود النقل. وقد عيّن مجلس إدارة الشركة جي بي مورجان العربية السعودية (كمستشار مالي للشركة) لمساعدة الشركة في هذه العملية من خلال إعداد تحليل لتقييم الأصول المستهدفة وعقود النقل وذلك بناءً على خطة عمل الشركة والتوقعات المستقبلية لنتائج أعمالها بعد الأخذ في الاعتبار امتلاك الشركة للأصول المستهدفة ودخولها في عقود النقل بالإضافة إلى ظروف السوق والظروف الاقتصادية السائدة والظروف الأخرى ذات العلاقة وذلك عند وقت إعداد التحليل.

٧. كيف سيتمّ إصدار أسهم العوض؟

إن استكمال عملية نقل الملكية القانونية لكل ناقلة من ناقلات فيلا إلى الشركة، عملية معقّدة وتخضع لاعتبارات تجارية وعملية مختلفة، بالإضافة إلى ضرورة إتمام عدد من عمليات الفحص الأساسية قبل نقل ملكية أي ناقلة. وبناءً على ذلك، اتفقت الشركة وفيلا على أنّ تتم عملية نقل الملكية القانونية لناقلات فيلا على مراحل متعددة بحيث يتم نقل ملكية كل ناقلة إلى الشركة (أو من تسميه الشركة) في أوقات مختلفة على مدى فترة تقارب ستة أشهر تبدأ من تاريخ إتمام المرحلة الأولى للصفقة. وتماشياً مع هذه الطريقة المتفق عليها لتسليم ناقلات فيلا، فقد اتفقت الشركة وفيلا على قيام مراجع الحسابات بإصدار شهادة مراجع الحسابات المرحلية (التي سيتم توفير نسخة منها إلى فيلا) للشركة بعد انتقال ملكية كل من ناقلات أسهم العوض إلى الشركة (باستثناء ناقلة أسهم العوض النهائية) وقيام الشركة بإرسال خطاب رئيس مجلس إدارة البحري (كما هو معرف) إلى فيلا فيما يتعلق بناقلة أسهم العوض التي تم نقل ملكيتها. وبالنسبة لتاريخ تسليم ناقلة أسهم العوض النهائية، سيقوم مراجع الحسابات بإصدار شهادة مراجع الحسابات النهائية للشركة (التي سيتم توفير نسخة منها إلى فيلا) وستقوم الشركة بتقديم خطاب رئيس مجلس إدارة البحري بخصوص تلك الناقلة، وبعد ذلك ستقوم الشركة بالتقدم إلى وزارة التجارة والصناعة لتحديث سجلها التجاري بما يعكس زيادة رأس المال، واتخاذ كافة الإجراءات الضرورية لإصدار أسهم العوض باسم شركة أرامكو السعودية للتطوير وتسجيل تلك الأسهم في سجل الأسهم الآلي الخاص بالشركة لدى تداول قبل تاريخ التنفيذ النهائي لتسليم أسهم العوض.

٨. كيف سيتمّ تمويل العوض النقدي؟

أبرمت الشركة مذكرة شروط تمويل غير ملزمة للحصول على تسهيلات مرابحة جسرية بقيمة ٣,١٨٢,٨١٢,٥٠٠ ريال سعودي ("تسهيلات المرابحة الجسرية") بتاريخ ١٤٣٤/٤/٩ هـ (الموافق ٢٠١٣/٠٢/١٩م) مع كل من بنك جي بي مورجان تشيس، ان. ايه.، فرع الرياض، ومجموعة سامبا المالية والبنك السعودي البريطاني لتمويل العوض النقدي والمصاريف المتعلقة بالصفقة. وتعتزم الشركة تسديد تسهيلات المرابحة الجسرية إما من خلال إصدار صكوك أو عن طريق الحصول على تسهيلات طويلة الأجل متوافقة مع الشريعة الإسلامية. وللمزيد من التفاصيل، يرجى مراجعة القسم ١-١٣ "ترتيبات التمويل".

٩. من هو المالك الحالي للأصول المستهدفة وهل سيكون له دور في الشركة بعد إتمام الصفقة؟

تعود ملكية الأصول المستهدفة حالياً لفيلا، وهي شركة مملوكة بالكامل لأرامكو السعودية، مسجلة في ليبريا. وتعمل فيلا على نقل النفط الخام والمنتجات المكرّرة لمجموعة أرامكو السعودية. ووفقاً لبنود الصفقة، سيتمّ إصدار أسهم العوض إلى شركة أرامكو السعودية للتطوير وتسجيلها باسمها، وهي شركة مملوكة بالكامل لأرامكو السعودية ومسجلة في المملكة العربية السعودية. وكنتيجة للصفقة، ستمتلك أرامكو السعودية – من خلال شركة أرامكو السعودية للتطوير–٢٠ في المائة من أسهم الشركة، وستتمكّن أيضا – من خلال شركة أرامكو السعودية للتطوير– من تعيين عضوين من أعضاء مجلس إدارة الشركة بحسب ما هو موضح في الإجابة على السؤال رقم ١٠ أدناه. وسيتمّ أيضاً نقل الطاقم العامل على متن كل من ناقلات فيلا وعدد من العاملين في مكاتبها إلى البحري والذين سيكون لهم دور في تشغيل ناقلات فيلا. علماً بأنه لن يكون لفيلا علاقة بعمليات الشركة بعد إتمام الصفقة.

١٠. هل سيطرأ تغيير على إدارة الشركة بعد إتمام الصفقة؟

بموجب نظام الشركات والنظام الأساسي للشركة، يتولى مجلس الإدارة مسؤولية إدارة الشركة، وبالتالي يتمتع بصلاحية مراقبة أداء الإدارة التنفيذية للشركة وإجراء أي تغييرات عليها متى ما رأى ملائمة ذلك. وعلى الرغم من أنه سيطرأ تغيير على أعضاء مجلس إدارة الشركة بعد الصفقة (كما هو موضح في الفقرة أدناه)، إلا أنه من غير المتوقع أن يطرأ أي تغيير على الإدارة التنفيذية للشركة.

وبموجب بعض التعديلات المقترحة على نظام الشركة الأساسي –التي ستطرح للتصويت في الجمعية العامة غير العادية للصفقة– سيتم زيادة عدد أعضاء المجلس من سبعة إلى تسعة أعضاء وسيحقّ لشركة أرامكو السعودية للتطوير (بحسب ما تم الاتفاق عليه في اتفاقية شراء الأعمال والأصول) تعيين عضوين إضافيين في مجلس الإدارة ابتداءً من تاريخ تسليم أسهم العوض. كما تتضمن التعديلات المقترحة على النظام الأساسي تعديل طريقة تعيين أعضاء مجلس الإدارة بحيث يتم انتخاب جميع أعضاء مجلس الإدارة من خلال الجمعية العامة عن طريق التصويت التراكمي (دون أن يكون لأي مساهم الحق في تعيين أي عضو بموجب النظام الأساسي) على أن يبدأ استخدام هذه الطريقة بعد انتهاء مدة مجلس الإدارة الحالي في ٣١ ديسمبر ٢٠١٦م. وللمزيد من التفاصيل، يرجى مراجعة القسم ١-١٤ "التغييرات في مجلس الإدارة بعد الصفقة".

١١. ما هي توصية مجلس الإدارة بشأن الصفقة؟

بعد دراسة شروط الصفقة وبنودها والقرار الخاص بها، يرى جميع أعضاء مجلس الإدارة أنّ الصفقة والقرار الخاص بها تصب في صالح الشركة والمساهمين ككلّ. كما يرى المجلس أنّ الصفقة من شأنها الإسهام في نجاح الشركة المستقبلي من خلال تحسين وضعها المالي والتجاري وتحقيق استراتيجيتها في النمو مع إمكانية إيجاد قيمة مضافة للمساهمين على المدى الطويل. وبناءً على ذلك، يوصي المجلس بالإجماع المساهمين كافة بالموافقة على الصفقة من خلال التصويت بالموافقة على القرار الخاص بالصفقة وذلك في اجتماع الجمعية العامة غير العادية للصفقة.

١٢. هل ستؤثّر الصفقة على نسبة ملكيتي في أسهم الشركة؟

بعد إتمام الصفقة، ستتملك شركة أرامكو السعودية للتطوير نسبة ٢٠ في المائة من أسهم الشركة. وفي حين أنّ عدد الأسهم التي يملكها المساهمون الحاليون لن يتغيّر، إلا أن نسبة الملكية التي تمثّلها تلك الأسهم في الشركة ستنخفض وبالتالي ستنخفض حصة ملكية كل مساهم في الشركة وذلك بالتناسب مع ملكيتهم الحالية، مما سينتج عنه أيضاً انخفاض القدرة التصويتية لكل مساهم بنفس القدر. وعلى ضوء ذلك، يمتلك المساهمون الحاليون -كما في تاريخ نشرة الإصدار هذه- نسبة ١٠٠ في المائة من رأس مال الشركة المصدر، إلا أنه بعد إتمام الصفقة ستنخفض ملكية المساهمين الحاليين إلى ٨٠ في المائة من رأس مال الشركة المصدر، وستمتلك شركة أرامكو السعودية للتطوير نسبة الـ٢٠ في المائة المتبقّية من رأس مال الشركة المصدر.

ولتوضيح ذلك بمثالٍ عملي، فإنّ المساهم الذي يملك حالياً ١٠,٠٠٠ سهم تكون له حصة ملكية بنسبة ٠,٠٠٣٢ في المائة من رأس مال الشركة. وبعد إتمام الصفقة، سيظل هذا المساهم مالكاً لـ١٠,٠٠٠ سهم ولكن بما إن إجمالي رأس مال الشركة سيرتفع من ٣,١٥٠,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي إلى ٣,٩٣٧,٥٠٠,٠٠٠ ريال سعودي من خلال إصدار أسهم العوض، فإنّ الـ١٠,٠٠٠ سهم التي يملكها المساهم ستمثّل بعد الصفقة حصّة ملكية بنسبة ٠,٠٠٢٥ في المائة من رأس مال الشركة مما يعني أيضا انخفاض القدرة التصويتية للمساهم بما يتناسب مع حصته الجديدة.

١٣. هل سيكون بالإمكان شراء أسهم جديدة كجزء من الصفقة؟

لن يستطيع أي مساهم شراء أي من الأسهم الجديدة المزمع إصدارها، حيث سيتم إصدار أسهم العوض فقط لصالح شركة أرامكو السعودية للتطوير مقابل الأصول المستهدفة، التي تشمل كامل أسطول ناقلات فيلا (المكوّن من ١٤ ناقلة مزدوجة الهيكل، وناقلة نفط عملاقة أحادية الهيكل تستخدم كسفينة للتخزين العائم، و٥ ناقلات للمنتجات البترولية المكررة)، وأنظمة تقنية المعلومات الخاصة بتلك الناقلات، وبيانات الصيانة الخاصة بكل ناقلة والمحفوظة الكترونياً بالإضافة إلى كافة المواد الأخرى التي تملكها فيلا والموجودة على متن تلك الناقلات. وغني عن القول أنه يمكن للمساهمين والمستثمرين شراء وبيع أسهم الشركة المدرجة في تداول حسب الإجراءات المتبعة في هذا الشأن.

١٤. كم تبلغ نسبة التصويت المطلوبة في الجمعية العامة غير العادية لغرض الموافقة على الصفقة وزيادة رأس المال؟

يلزم لإتمام الصفقة موافقة المساهمين على القرار الخاص بالصفقة وجميع الأمور الواردة فيه. وفي حال لم يوافق المساهمون على أي من الأمور الواردة في القرار الخاص بالصفقة ، فإن القرار الخاص بالصفقة لن يصدر وبالتالي لن تتم الصفقة.

وحيث إن القرار الخاص بالصفقة يتضمن الموافقة على زيادة رأس مال الشركة، فإنه يلزم الحصول على موافقة نسبة ٧٥ في المائة من الأسهم الممثّلة في اجتماع الجمعية العامة غير العادية على الأقل (ولمزيد من التفاصيل حول ما سيتم التصويت عليه في اجتماع الجمعية العامة غير العادية للصفقة يرجى مراجعة الملحق رقم ١ "نموذج الدعوة إلى الجمعية العامة غير العادية الخاصة بالصفقة").

وليتحقّق النصاب في اجتماع الجمعية العامة غير العادية للصفقة يجب حضور مساهمين يملكون على الأقل ما نسبته ٥٠ في المائة من الأسهم المصدرة، ويكون الحضور إما شخصياً أو بالوكالة أو عن طريق خدمة التصويت الإلكتروني عن بعد. وفي حال عدم اكتمال النصاب، سيكون النصاب للاجتماع الثاني للجمعية العامة غير العادية ما نسبته ٢٥ في المائة من الأسهم المصدرة، ويكون الحضور إما شخصياً أو بالوكالة أو عن طريق خدمة التصويت الإلكتروني عن بعد.

١٥. ما المطلوب لإتمام الصفقة؟

تشمل الخطوات الرئيسية اللازمة لإتمام الصفقة ما يلي:

- موافقة وزارة التجارة والصناعة على عقد اجتماع الجمعية العامة غير العادية لغرض الموافقة على الصفقة وزيادة رأس المال، بما في ذلك الموافقة على جدول أعمال الاجتماع الذي سيتضمن القرار الخاص بالصفقة بما في ذلك التعديلات المقترحة على النظام الأساسي.
- انعقاد الجمعية العامة غير العادية والموافقة على القرار الخاص بالصفقة.
- نقل ملكية أولى ناقلات فيلا إلى الشركة والذي سيمثل إتمام المرحلة الأولى للصفقة.
- إتمام المراحل اللاحقة للصفقة (والمتمثلة في نقل ملكية ناقلات أسهم العوض) إلى حين نقل الملكية القانونية لناقلة أسهم العوض النهائية إلى الشركة.
- موافقة وزارة التجارة والصناعة على تحديث السجل التجاري للشركة.
- إصدار وتسجيل أسهم العوض باسم شركة أرامكو السعودية للتطوير.
- قبول وإدراج أسهم العوض في تداول.
- إتمام المراحل الأخرى من الصفقة (والمتمثلة في نقل ملكية الناقلات التي لا تمثل أسهم العوض) إلى حين إتمام المرحلة النهائية وبالتالي اتمام الصفقة ككل.

وللمزيد من التفاصيل، يرجى مراجعة القسم ١-١٧ "الخطوات التالية لإتمام الصفقة".

١٦. ما هو الوقت المتوقع لإتمام الصفقة؟

وافقت الشركة وفيلا على نقل الأصول المستهدفة على عدة مراحل إلى الشركة (أو من تسميه الشركة) خلال فترة تمتد إلى ما يقارب الستة أشهر بدءاً من تاريخ إتمام المرحلة الأولى للصفقة.

١٧. هل تزيد هذه الصفقة من تعرّض البحري لتقلبات أسعار الشحن في قطاع ناقلات النفط العملاقة؟ وكيف تسهم الصفقة في جعل استثمارات البحري أكثر تنوّعا وبالتالي أقل عرضة للتقلبات السوقية؟

من شأن الترتيبات الحصرية الواردة في عقود النقل التجارية طويلة الأجل مع مجموعة أرامكو السعودية الحد من تعرض الشركة لتقلبات أسعار الشحن في قطاع ناقلات النفط العملاقة، وبالتالي من شأنها تخفيف الأثر السلبي لإنخفاض أسعار الشحن مما يسهم في استقرار أرباح الشركة. وهذا صحيح خاصة بالنظر إلى أن الشركة حصلت على حد أدنى مضمون لتسعيرة الشحن مقابل تقديم خدمات الشحن وفقاً لعقد الشحن (لمزيد من التفاصيل، يرجى الاطلاع على القسم ١٢-١-٢-٢ "ملخص البنود الرئيسية لعقد الشحن"). وستستمر الشركة بتنفيذ خططها الاستراتيجية والخاصة بالنمو في أنشطتها الأخرى. كما تتيح الصفقة مزيداً من سبل التعاون بين الشركة ومجموعة أرامكو السعودية فيما يتعلق بأنشطتها التجارية، الأمر الذي يمكن الشركة من تنويع أعمالها بشكل أكبر.

١٨. ماذا يحصل لو لم يتمّ نقل إحدى الناقلات إلى الشركة؟

في حال لم تقم فيلا بنقل الملكية القانونية لإحدى ناقلاتها إلى الشركة خلال الفترة المشار إليها في السؤال ١٦ أعلاه، سيحق للطرف غير المتسبب بالتأخير بمطالبة الطرف الآخر بتعويضه عن تجاوز الطرف المتأخر لالتزاماته بموجب اتفاقية شراء الأعمال والأصول مالم يكن التأخير نتيجة لحدث قوة قاهرة أو ضرر تعرضت له ناقلة فيلا التي تأخر تسليمها.

وفي حال تم إيقاف تنفيذ اتفاقية شراء الأعمال والأصول بعد إتمام المرحلة الأولى من الصفقة ولكن قبل أن تقوم فيلا بنقل الملكية القانونية لعدد كافٍ من الناقلات تكون قيمتها مساوية لقيمة أسهم العوض، فإن الشركة ستقوم بإصدار عدد من أسهم العوض إلى شركة أرامكو السعودية للتطوير مساوي لقيمة ناقلات فيلا التي تم نقلها إلى الشركة قبل إيقاف تنفيذ اتفاقية شراء الأعمال والأصول. وتجدر الإشارة إلى أن عقود النقل ستظل نافذة في هذه الحالة.

١٩. ما هو تأثير هذه الصفقة على شركاء الشركة في المشاريع المشتركة؟

لا يتوقع أن يكون هناك أي تأثير جوهري للصفقة على المشاريع القائمة المشتركة للشركة. وفي هذا الإطار، تؤكد الشركة على تعزيز علاقاتها مع شركائها في المشاريع المشتركة وعملائها وموردِيها، وستحرص على الاستمرار في ضمان درجة عالية من الجودة والثقة عند تقديم الخدمات لعملائها كافة.

٢٠. هل ستؤثّر هذه الصفقة على سياسة توزيع الأرباح الخاصّة بالبحري؟

يقرّر مجلس الإدارة سياسة توزيع أرباح الشركة استناداً إلى عدّة عوامل مختلفة (للمزيد من التفاصيل، يرجى مراجعة القسم ١٠ "سياسة توزيع الأرباح"). وفي الوقت الحالي، ليس هناك أي تغيير متوقّع لسياسة توزيع الأرباح نتيجة للصفقة.

٢١. ما هي الطرق المتاحة للمساهمين للتصويت في اجتماع الجمعية العامة غير العادية؟

يمكن للمساهمين التصويت عبر الطرق التالية: (١) الحضور شخصياً لاجتماع الجمعية العامة غير العادية أو (٢) القيام بتوكيل مساهم آخر من غير أعضاء مجلس الإدارة وموظفي الشركة لحضور اجتماع الجمعية العامة غير العادية والتصويت فيها أو (٣) استخدام خدمة التصويت الإلكتروني. وللمزيد من التفاصيل، يرجى مراجعة القسم ١٥-١ "الجمعية العامة غير العادية".

٢٢. ما الذي سيحدث في حال عدم إدلائي بصوتي؟

يحثّ ويوصي مجلس إدارة الشركة جميع المساهمين الذين يحق لهم التصويت بممارسة حقّهم بالتصويت والمشاركة في عملية اتخاذ القرار حول الصفقة، لاسيما أن إتمام الصفقة بنجاح هو عامل رئيسي لتحقيق أهداف خطة الشركة الاستراتيجية على المدى البعيد. وفي حال عدم حصول الشركة على موافقة المساهمين على إتمام الصفقة، يعتقد مجلس الإدارة أن الشركة ستكون قد خسرت فرصة قيّمة لتعزيز مكانتها كشركة رائدة في سوق النقل البحري.

٢٣. من هي الجهة المسؤولة بالرد على استفساراتي بشأن الصفقة؟

يرجى التواصل عبر البريد الإلكتروني التالي الخاص بالشركة: investorrelations@bahri.sa. ولأسباب قانونية ونظامية، فإن الشركة ستقوم فقط بالرد على الاستفسارات المتعلقة بالمعلومات الواردة في هذه النشرة دون إعطاء أي مشورة أو توصية بشأن مزايا الصفقة أو مشورة من نوع آخر سواء كانت مالية أم قانونية أم استثمارية.

ملخّص المعلومات المالية

يجب أن تقرأ البيانات المالية المختارة الموضحة أدناه بالإضافة إلى القوائم المالية المراجعة للسنوات المالية المنتهية في ٣١ ديسمبر من الأعوام ٢٠١١م و ٢٠١٢م و٢٠١٣م، بما في ذلك، الملاحظات الملحقة بها، والتي تم توضيحها كافة في القسم ١٥ "القوائم المالية". تجدر الإشارة إلى أنه تم إعادة تصنيف بعض الأرقام عن ما هو موجود في القوائم المالية الموحدة لتتوافق مع السنوات المالية المقارنة.

أبرز البيانات المالية (ألف ريال سعودي)

	السنوات المالية المنتهية بتاريخ ٣١ ديسمبر		
	٢٠١١م	٢٠١٢م	٢٠١٣م
إجمالي الإيرادات	١,٩٩١,٠٨٤	٢,٤٦٤,٦٢٨	٢,٨٤٦,٦٩٨
مصاريف التشغيل	(١,٦٨٧,٩٦٦)	(١,٩٢٧,٧٧٩)	(٢,٢٥٠,٢٥٥)
إجمالي دخل التشغيل	٣٠٣,١١٨	٥٣٦,٨٤٩	٥٩٦,٤٤٣
المصاريف العمومية والإدارية	(٧٣,٦٠٥)	(٨٣,٠٦٣)	(٩٤,١٥٠)
صافي الدخل	٢٨٧,٧٦٨	٥٠٣,٩٩٣	٧٥٢,٢٦٢
المركز المالي			
الأصول المتداولة	١,٠٤٢,٢٨٠	١,١٤٣,١٠٩	١,٤٢٦,٨٤٢
الأصول غير المتداولة	٩,٥٨٠,٩٣١	٩,٩١٩,٤٤٩	١٠,٥٦٩,٦٨٦
مجموع الأصول	١٠,٦٢٣,٢١١	١١,٠٦٢,٥٥٨	١١,٩٩٦,٥٢٨
الخصوم المتداولة	٩٤٤,٢٤٨	١,٠٠٦,١١٧	١,٣٥٥,٠٥٢
مجموع الخصوم	٥,٢٦٧,٢٧٤	٥,٣٣٦,٨١٣	٥,٨٠٩,١٠٥
مجموع حقوق الملكية	٥,٣٥٥,٩٣٧	٥,٧٢٥,٧٤٥	٦,١٨٧,٤٢٣
المؤشرات الرئيسية			
إجمالي هامش دخل التشغيل	١٥,٢٠ في المائة	٢١,٧٨ في المائة	٢٠,٩٥ في المائة
صافي هامش الدخل	٥,١٤ في المائة	٢٠,٤٥ في المائة	٢٦,٤٣ في المائة
صافي النقد الناتج من الأنشطة التشغيلية	٣٩٨,٣١٩	٦٨٦,٥٩٤	٦٤٠,١٣٠
صافي النقد الناتج من (المستخدم في) الأنشطة الاستثمارية	(١,٤٣٩,٤٩٧)	(٦٥٨,٤٧٤)	(٧٦٥,٢٤٠)
صافي النقد الناتج من (المستخدم في) الأنشطة التمويلية	(٣٤٠,٦٤٩)	(٩٢,٤٧٤)	٧٤,٢١٠
صافي التدفقات النقدية	(٧٠٠,٥٢٩)	(٦٤,٣٥٤)	(٥٠,٩٠٠)
نسبة التداول (x)	١,١٠	١,١٤	١,٠٥
نسبة مجموع الخصوم إلى مجموع الأصول	٠,٥٠	٠,٤٨	٠,٤٨
نسبة مجموع الخصوم إلى إجمالي حقوق الملكية	٠,٩٨	٠,٩٣	٠,٩٤
العائد على حقوق الملكية	٥,٣٧ في المائة	٨,٨٠ في المائة	١٢,١٦ في المائة
العائد على الأصول	٢,٧١ في المائة	٤,٦٠ في المائة	٦,٢٧ في المائة
معدل نمو الإيرادات	(٢,٨٧ في المائة)	٢٣,٧٨ في المائة	١٥,٥٠ في المائة
معدل نمو الأرباح	(٣٠,٦٤ في المائة)	٧٥,١٤ في المائة	٤٩,٢٦ في المائة

المصدر: البيانات المالية الموحدة المراجعة للسنوات المالية المنتهية بتاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١١م و٢٠١٢م و٢٠١٣م.

ملخص قائمة المركز المالي الافتراضية لمجموعة البحري كما بتاريخ ١ يناير ٢٠١٤م

تم إعداد قائمة المركز المالي الافتراضية الموحدة غير المراجعة التالية لإبراز تأثير الصفقة كما لو أنها تمت بتاريخ ١ يناير ٢٠١٤م. وقد تم إعدادها وفقاً لمعايير الهيئة السعودية للمحاسبين القانونيين لأغراض التوضيح فقط، ونظراً لطبيعتها، فهي تتناول وضعاً افتراضياً، وعليه فهي لا تمثل المركز المالي الفعلي بعد الصفقة.

		التعديلات (ألف ريال سعودي)			
	البحري	فيلا	العوض	صافي العائد من التمويل الجسري	صافي الأصول الافتراضية غير المراجعة
الأصول					
الأصول المتداولة					
نقد بالصندوق ولدى البنوك	١٠٦,٥٢٥	--	(٣,١٢٢,٨١٢)	٣,١٢٢,٨١٢	١٠٦,٥٢٥
استثمارات في مرابحات وودائع قصيرة الأجل	٢٣٧,٩٤٠	--	--	--	٢٣٧,٩٤٠
صافي مدينون تجاريون وأرصدة مدينة أخرى	٦٠٨,٦٢٣	--	--	--	٦٠٨,٦٢٣
مصاريف مدفوعة مقدماً	٧٩,٦١٦	--	--	--	٧٩,٦١٦
صافي حساب مدين من تأجير سفن على هيئة حديد عاري	١٥,٢٥٦	--	--	--	١٥,٢٥٦
جاري الوكالات	٢٧,٥٢٣	--	--	--	٢٧,٥٢٣
المخزون	٢٢٣,٠٢٣	--	--	--	٢٢٣,٠٢٣
إستثمارات للأتجار		--	--	--	
صافي إعانة الوقود المستحقة	١٢٣,٨٨٠	--	--	--	١٢٣,٨٨٠
رحلات غير المكتملة	٤,٤٥٦	--	--	--	٤,٤٥٦
مجموع الأصول المتداولة	١,٤٢٦,٨٤٢	--	(٣,١٢٢,٨١٢)	٣,١٢٢,٨١٢	١,٤٢٦,٨٤٢
الأصول غير المتداولة					
استثمارات في اصول مالية	٤٠,٥٨٧	--	--	--	٤٠,٥٨٧
صافي حساب مدين من تأجير سفن على هيئة حديد عاري	٣٧٩,٤٢٣	--	--	--	٣٧٩,٤٢٣
استثمارات متاحة للبيع	١٤,٣٩٩	--	--	--	١٤,٣٩٩
استثمارات في شركات شقيقة	٨٤١,٩٨٥	--	--	--	٨٤١,٩٨٥
صافي تكاليف التسفين المؤجلة	١٠٤,٦٧٢	--	--	--	١٠٤,٦٧٢
صافي أصول ثابتة	٨,٥١٢,١٥٢	٣,٦٥٢,٥٠٠	--	--	١٢,١٦٤,٦٥٢
ناقلات تحت الإنشاء وأخرى	٦٧٦,٤٦٨	--	--	--	٦٧٦,٤٦٨
أصول غير ملموسة	--	١,٢٢٢,٥٠٠	--	--	١,٢٢٢,٥٠٠
مجموع الأصول غير المتداولة	**١٠,٥٦٩,٦٨٦**	**٤,٨٧٥,٠٠٠**	**--**	**--**	**١٥,٤٤٤,٦٨٦**

		التعديلات (ألف ريال سعودي)			
	البحري	فيلا	العوض	صافي العائد من التمويل الجسري	صافي الأصول الافتراضية غير المراجعة
مجموع الأصول	١١,٩٩٦,٥٢٨	٤,٨٧٥,٠٠٠	(٣,١٢٢,٨١٢)	٣,١٢٢,٨١٢	١٦,٨٧١,٥٢٨
الخصوم وحقوق الملكية					
الخصوم المتداولة					
دائنون وأرصدة دائنة أخرى	٢٨٢,٧٦٥	--	--	--	٢٨٢,٧٦٥
الأقساط الجارية من تمويل المرابحة وقروض طويلة الأجل	٥٦٤,٢٩٢	--	--	--	٥٦٤,٢٩٢
تمويل مرابحة قصير الأجل	٣٣٧,٠٠٠	--	--	٣,١٢٢,٨١٢	٣,٤٥٩,٨١٢
توزيعات أرباح غير مطالب بها	٣٢,٠٨٨	--	--	--	٣٢,٠٨٨
مخصص زكاة وضرائب	١٣٨,٩٠٧	--	--	--	١٣٨,٩٠٧
مجموع الخصوم المتداولة	**١,٣٥٥,٠٥٢**	--	--	**٣,١٢٢,٨١٢**	**٤,٤٧٧,٨٦٤**
الخصوم غير المتداولة					
تمويل المرابحة وقروض طويلة الأجل	٤,٣٧٦,٥٨٩	--	--	--	٤,٣٧٦,٥٨٩
مخصص مكافآت نهاية الخدمة للموظفين	٤٦,٧٦٠	--	--	--	٤٦,٧٦٠
خصوم أخرى	٣٠,٧٠٤	--	--	--	٣٠,٧٠٤
مجموع الخصوم غير المتداولة	**٤,٤٥٤,٠٥٣**	--	--	--	**٤,٤٥٤,٠٥٣**
مجموع الخصوم	**٥,٨٠٩,١٠٥**	--	--	**٣,١٢٢,٨١٢**	**٨,٩٣١,٩١٧**
رأس المال المدفوع	٣,١٥٠,٠٠٠	--	٧٨٧,٥٠٠	--	٣,٩٣٧,٥٠٠
علاوة إصدار	--	--	٩٦٤,٦٨٨	--	٩٦٤,٦٨٨
احتياطي نظامي	٩٩٨,٠٦٠	--	--	--	٩٩٨,٠٦٠
أرباح مبقاة	١,٦٩٧,٧٨٤	--	--	--	١,٦٩٧,٧٨٤
أرباح مقترح توزيعها	-	--	--	--	-
أرباح (خسائر) غير محققة من استثمارات متاحة للبيع	(١١٥)	--	--	--	(١١٥)
مجموع حقوق المساهمين	**٥,٨٤٥,٧٢٩**	--	**١,٧٥٢,١٨٨**	--	**٧,٥٩٧,٩١٧**
حقوق الملكية غير المسيطرة	٣٤١,٦٩٤	--	--	--	٣٤١,٦٩٤
مجموع حقوق الملكية	**٦,١٨٧,٤٢٣**	--	**١,٧٥٢,١٨٨**	--	**٧,٩٣٩,٦١١**
مجموع الخصوم وحقوق الملكية	**١١,٩٩٦,٥٢٨**	--	**١,٧٥٢,١٨٨**	**٣,١٢٢,٨١٢**	**١٦,٨٧١,٥٢٨**

المصدر: البيانات المالية المراجعة كما في تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م.

ملاحظات

١. تم استخراج صافي أصول الشركة من دون إدخال تعديلات جوهرية على القوائم المالية التاريخية المبينة في القسم ١٥ "القوائم المالية" من هذه النشرة، كما في تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م.

٢. تم شراء أعمال وأصول فيلا مقابل ٤,٨٧٥,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي (ما يعادل ١,٣٠٠,٠٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي). ويتألف العوض من عدد ٧٨,٧٥٠,٠٠٠ سهم في الشركة والتي تمثل أسهم العوض وعوض نقدي يبلغ ٣,١٢٢,٨١٢,٥٠٠ ريال سعودي (ما يعادل ٨٣٢,٧٥٠,٠٠٠ دولار أمريكي). تم احتساب القيمة العادلة لأسهم العوض بمبلغ إجمالي قدره ١,٧٥٢,١٨٧,٥٠٠ ريال سعودي (ما يعادل ٤٦٧,٢٥٠,٠٠٠٠ دولار أمريكي)، أي ما يعادل ٢٢,٢٥ ريال سعودي لكل سهم من أسهم العوض. وبناءً على القيمة الإسمية التي تبلغ ١٠ ريالات سعودي لكل سهم من أسهم العوض، سيبلغ مجموع علاوة الإصدار مبلغ ٩٦٤,٦٨٨,٥٠٠ ريال سعودي.

٣. تبلغ القيمة الكلية للعوض ٤,٨٧٥,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي (ما يعادل ١,٣٠٠,٠٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي)، وقد تم تخصيص جزء من هذا المبلغ بقيمة ٣,٦٥٢,٥٠٠,٠٠٠ ريال سعودي (ما يعادل ٩٧٤,٠٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي) للأصول الملموسة ومبلغ قيمته ١,٢٢٢,٥٠٠,٠٠٠ ريال سعودي (ما يعادل ٣٢٦,٠٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي) للأصول غير الملموسة. تعتبر العناصر الأساسية في الأصول المشتراة هي ناقلات فيلا وعقد نقل النفط الخام طويل الأجل.

٤. أبرمت الشركة مذكرة شروط تمويل غير ملزمة للحصول على تسهيلات مرابحة جسرية ("**تسهيلات المرابحة الجسري**") بتاريخ ١٤٣٤/٤/٩هـ (الموافق ٢٠١٣/٠٢/١٩م) مع كل من بنك جي بي مورجان تشيس، ان. ايه.، فرع الرياض، ومجموعة سامبا المالية والبنك السعودي البريطاني لتمويل العوض النقدي والمصاريف المتعلقة بالصفقة ("**مذكرة الشروط**"). راجع القسم ١-٧ "العوض النقدي" والقسم ١-١٣ "ترتيبات التمويل" من نشرة الإصدار هذه لمزيد من المعلومات. بلغت صافي مبالغ تسهيلات المرابحة الجسرية التي استلمتها الشركة ما قيمته ٣,١٢٢,٨١٢,٥٠٠ ريال سعودي.

٥. لم يؤخذ في الاعتبار أي تغييرات في الوضع المالي والتجاري للشركة منذ تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م.

قائمة المحتويات

١. لمحة عامة عن الصفقة ١

١ – ١ الشركة (البحري) ١

١ – ٢ الصفقة ١

١ – ٣ مبررات الصفقة ٢

١ – ٣ – ١ أسطول أكبر ٣

١ – ٣ – ٢ مزيد من الإيرادات ٣

١ – ٣ – ٣ مزيد من الكفاءة التشغيلية ٣

١ – ٣ – ٤ قيمة مضافة للمساهمين ٣

١ – ٣ – ٥ العلاقة مع مجموعة أرامكو السعودية ٤

١ – ٣ – ٦ التطلعات نحو دعم التنمية في المملكة ٤

١ – ٤ الأصول المستهدفة ٤

١ – ٥ زيادة رأس المال ٦

١ – ٦ أسهم العوض ٦

١ – ٧ العوض النقدي ٦

١ – ٨ شروط إتمام المرحلة الأولى من الصفقة ٦

١ – ٨ – ١ موافقة المجلس الأعلى لشؤون البترول والمعادن ٩

١ – ٩ عقود النقل ٩

١ – ١٠ العلاقة مع أرامكو السعودية ٩

١ – ١١ ترتيبات التوظيف ٩

١ – ١٢ اتفاقيات الصفقة الرئيسية ١٠

١ – ١٢ – ١ اتفاقية شراء الأعمال والأصول ١٠

١ – ١٢ – ٢ عقد الشحن ١١

١ – ١٢ – ٣ الإيجار على أساس الفترة الزمنية ١١

١ – ١٢ – ٤ اتفاقية العلاقة ١١

١ – ١٢ – ٥ اتفاقية الخدمات ١٢

١ – ١٢ – ٦ اتفاقية الإعارة ١٢

١ – ١٢ – ٧ نماذج البيع النرويجية المعدلة ١٢

١ – ١٣ ترتيبات التمويل ١٢

١ – ١٤ التغييرات في مجلس الإدارة بعد الصفقة ١٣

١ – ١٤ – ١ مجلس الإدارة الحالي ١٣

١ – ١٤ – ٢ التغييرات المقترحة على مجلس الإدارة ١٣

١ – ١٥ الجمعية العامة غير العادية ١٣

١ – ١٦ ملخّص التعديلات المقترحة على النظام الأساسي للشركة ١٥

١ – ١٧ الخطوات التالية لإتمام الصفقة ١٦

١ – ١٨ دمج ناقلات فيلا وموظفيها في عمليات الشركة ١٦

٢. عوامل المخاطرة ١٨

٢ – ١ المخاطر المتعلقة بالصفقة ١٨

٢ – ١ – ١ قد تفشل الشركة في تحقيق فرص النمو المتوقعة، أو إدارة الأسطول أوالفوائد الأخرى المتوقعة من الصفقة ١٨

٢ – ١ – ٢ المخاطر المتعلقة بدمج الأصول المستهدفة بعد إتمام المرحلة النهائية من الصفقة ١٨

٢ – ١ – ٣ المخاطر المتعلقة بدمج الكوادر البشرية بعد إتمام المرحلة النهائية من الصفقة ١٨

٢ – ١ – ٤ الاعتماد على العلاقة مع أرامكو السعودية ١٩

٢ – ١ – ٥ التركيز على مجموعة أرامكو السعودية ١٩

٢ – ١ – ٦ المخاطر المرتبطة بعقد الشحن ١٩

٢ – ١ – ٧ بيع أسهم العوض من قبل شركة أرامكو السعودية للتطوير ٢٠

٢ – ١ – ٨ تقلّبات في سعر سهم الشركة ٢٠

٢ – ١ – ٩ احتمالية اختلاف السعر المتفق عليه لأسهم العوض عن قيمتها السوقية ٢٠

٢ – ١ – ١٠ تعطل أعمال الشركة ٢٠

٢ – ١ – ١١ انخفاض كميات النفط الخام المباع على أساس التسليم للعميل ٢١

٢ – ١ – ١٢ المخاطر المتعلّقة بموافقات المساهمين والموافقات النظامية ٢١

٢ – ١ – ١٣ محدودية الحالات التي قد تؤدي إلى إنهاء اتفاقية شراء الأعمال والأصول بعد إتمام المرحلة الأولى من الصفقة ٢١

٢ – ١ – ١٤ المخاطر المتعلّقة بتأخير تسليم الأصول المستهدفة ٢١

٢ – ١ – ١٥ المخاطر المتعلّقة بتكاليف الصفقة ودمج الأصول المستهدفة ٢٢

٢ – ١ – ١٦ المخاطر المتعلّقة باحتمالية هبوط قيمة الأصول غير الملموسة المرتبطة بعقود النقل ٢٢

٢ – ٢ المخاطر المتعلّقة بعمليات الشركة ٢٢

٢ – ٢ – ١ تأثر أرباح الشركة وتدفّقاتها النقدية بأداء قطاع ناقلات النفط ٢٢

٢ – ٢ – ٢ اعتماد الشركة الجزئي على الإيجار على أساس الرحلة واحتمالية تأثير التقلبات الكبيرة في أسعار الإيجار في السوق الفورية سلباً على أرباح الشركة ٢٢

٢ – ٢ – ٣ حوادث أعمال القرصنة على السفن والناقلات العابرة للمحيطات ٢٣

٢ – ٢ – ٤ ارتفاع أسعار وقود الناقلات وتأثيرها السلبي على أرباح الشركة ٢٣

٢ – ٢ – ٥ نفقات التسفين غير المتوقّعة وتأخر الأعمال الناتج عن المخاطر التشغيلية المتّصلة بقطاع ناقلات النفط ٢٣

٢ – ٢ – ٦ مخاطر التمويل ومتطلّباته ٢٣

٢ – ٢ – ٧ المخاطر المتعلقة بتطوير وتنمية أعمال الشركة ٢٤

٢ – ٢ – ٨ الاعتماد على الموظفين الرئيسيين ٢٤

٢ – ٢ – ٩ القدرة على المحافظة على معايير عالية في العمليات ٢٤

٢ – ٢ – ١٠ توطين الوظائف ٢٤

٢ – ٢ – ١١ مخاطر التأمين ٢٤

٢ – ٢ – ١٢ التراخيص والتصاريح ٢٥

٢ – ٣ المخاطر المتعلّقة بالسوق ٢٥

٢ – ٣ – ١ المخاطر المتعلّقة بالاقتصاد العالمي ٢٥

٢ – ٣ – ٢ المنافسة ٢٥

٢ – ٣ – ٣ التغييرات في سياسة سعر الصرف ٢٦

٢ – ٤ المخاطر المتعلّقة بالأسهم ٢٦

٢ – ٤ – ١ السيولة في تداول أسهم الشركة ٢٦

٢ – ٤ – ٢ توزيع الأرباح ٢٦

٢ – ٤ – ٣ انخفاض نسبة الملكية في الشركة ودخول مساهم جديد ٢٦

٢ – ٤ – ٤ أثر بيع المساهمين الكبار لأسهمهم في المستقبل على سعر الأسهم في السوق ٢٧

٢ – ٥ المخاطر السياسية والتنظيمية والبيئية ٢٧

٢ – ٥ – ١ المخاطر السياسية ٢٧

٢ – ٥ – ٢ خضوع الشركة لقوانين وأنظمة معقّدة ٢٧

٢ – ٥ – ٣ خطر خسارة دعم وقود السفن ٢٧

٢ – ٥ – ٤ المخاطر البيئية ٢٧

٣. التقييم ٢٨

٣ – ١ الآلية ٢٨

٣ – ٢ التقييم ٣٢

٣ – ٣ الفرضيات والأُسس التي بُني عليها التقييم ٣٣

٤. لمحة عامة عن السوق ٣٤

٤ – ١ سوق الناقلات ٣٤

٤ – ٢ سوق النفط والنقل في المملكة العربية السعودية ٣٥

٤ – ٢ – ١ سوق النفط السعودي ٣٥

٤ – ٢ – ٢ سوق نقل النفط السعودي ٣٥

٤ – ٣ الطلب على ناقلات النفط ٣٥

٤ – ٣ – ١ أنواع ناقلات النفط ٣٧

٤ – ٣ – ٢ الطلب على ناقلات المنتجات البترولية غير النظيفة ٣٩

٤ – ٣ – ٣ الطلب على ناقلات المنتجات النظيفة ٣٩

٤ – ٤ توفر المعروض من ناقلات النفط ٣٩

٤ – ٤ – ١ ناقلات النفط العملاقة ٤٠

٤ – ٤ – ٢ الناقلات المتوسطة المدى (ناقلات المنتجات / المتوسطة المدى) ٤١

٤ – ٤ – ٣ ناقلات الكيماويات ٤٢

٤ – ٥ أعمار ناقلات النفط ٤٣

٤ – ٦ أحواض بناء السفن ٤٤

٤ – ٧ سوق الشحن ٤٤

٤ – ٧ – ١ لمحة عامة عن السوق الفورية ٤٨

٤ – ٧ – ٢ سعر الوقود ٤٩

٤ – ٨ سوق الناقلات ٥٠

٤ – ٩ الاتجاهات الحالية لقطاع النقل البحري ٥١

٥. نبذة عن الشركة وعن مجموعتها ٥٢

٥ – ١ لمحة تاريخية ٥٢

٥ – ٢ تطوّر رأس مال الشركة ٥٣

٥ – ٣ هيكل المجموعة ٥٤

٥ – ٤ الرؤية والاستراتيجية ٥٤

٥ – ٤ – ١ الرؤية والرسالة والقيم ٥٤

٥ – ٤ – ٢ الاستراتيجية ٥٤

٥ – ٥ الإنجازات ٥٥

٥ – ٦ المبادرات والخطط الجديدة ٥٥

٥ – ٧ نبذة عن أنشطة البحري التجارية ٥٥

٥ – ٧ – ١ نقل النفط الخام ٥٦

٥ – ٧ – ٢ ٥-٧-٢ البضائع العامة ٥٧

٥ – ٧ – ٣ شركة إن إس سي إس إيه (أمريكا) ٥٨

٥ – ٧ – ٤ ساحة خدمات الحاويات ٥٨

٥ – ٨ نبذة حول شركات مجموعة البحري ٥٨

٥ – ٨ – ١ شركة الشرق الأوسط لإدارة السفن المحدودة ٥٨

٥ – ٨ – ٢ الشركة الوطنية لنقل الكيماويات ٥٩

٥ – ٨ – ٣ البحري للبضائع السائبة ٦١

٥ – ٨ – ٤ بتروديك ٦١

٥ – ٩ مزايا تنافسية ٦٢

٥ – ٩ – ١ فريق إدارة عليا يتمتع بالمؤهلات والخبرة ٦٢

٥ – ٩ – ٢ أسطول بأحدث المواصفات ٦٢

٥ – ٩ – ٣ تكاليف تشغيلية أقل ٦٢

٥ – ٩ – ٤ إدارة المخاطر ٦٢

٥ – ٩ – ٥ نشر تقنية المعلومات ٦٢

٥ – ٩ – ٦ الإدارة الفنية الداخلية للسفن ٦٢

٥ – ٩ – ٧ التسويق وخدمة العملاء ٦٣

٥ – ٩ – ٨ جودة السفن وطاقم الملاحة ٦٣

٥ – ٩ – ٩ السلامة ٦٣

٥ – ٩ – ١٠ الموارد البشرية ٦٣

٥ – ١٠ أبرز العملاء والموردين ٦٣

٥ – ١٠ – ١ أبرز العملاء ٦٣

٥ – ١٠ – ٢ الموردون الرئيسيون ٦٤

٥ – ١١ البيئة والسلامة ٦٤

٥ – ١٢ تقنية المعلومات ٦٤

٥ – ١٣ ضمان الجودة ٦٥

٥ – ١٤ المسؤولية الاجتماعية ٦٥

٦. إدارة الشركة ٦٦

٦ – ١ أعضاء مجلس الإدارة ٦٦

٦ – ١ – ١ السير الذاتية لأعضاء مجلس الإدارة ٦٦

٦ – ٢ سكرتير مجلس الإدارة: ٦٩

٦ – ٣ أعضاء مجلس الإدارة المعينين من قبل شركة أرامكو السعودية للتطوير ٦٩

٦ – ٣ – ١ السير الذاتية لأعضاء المجلس المعينين من قبل أرامكو السعودية للتطوير ٦٩

٦ – ٤ كبار التنفيذيين ٧٠

٦ – ٤ – ١ السير الذاتية لكبار التنفيذيين بالشركة ٧١

٦ – ٥ حوكمة الشركة ٧٣
٦ – ٥ – ١ لجنة الاستراتيجية والاستثمار ٧٤
٦ – ٥ – ٢ لجنة المراجعة ٧٤
٦ – ٥ – ٣ لجنة الترشيحات والمكافآت ٧٥
٦ – ٦ المراجعة الداخلية ٧٥
٦ – ٧ عقود الخدمة ٧٦
٦ – ٧ – ١ أعضاء مجلس الإدارة ٧٦
٦ – ٧ – ٢ الرئيس التنفيذي ٧٦
٦ – ٧ – ٣ المدير المالي ٧٦
٦ – ٧ – ٤ بدلات ومكافآت المدراء والإدارة التنفيذية ٧٧
٦ – ٧ – ٥ إقرارات مجلس الإدارة ٧٧
٦ – ٨ الموظفون والسعودة ٧٨
٦ – ٨ – ١ سياسات السعودة ٨٠
٧. لمحة عامة عن فيلا وشركة أرامكو السعودية للتطوير ٨١
٧ – ١ شركة فيلا البحرية العالمية المحدودة ٨١
٧ – ١ – ١ نشاطات الشركة ٨١
٧ – ١ – ٢ الإدارة ٨١
٧ – ١ – ٣ الموظفون ٨١
٧ – ١ – ٤ ناقلات النفط العملاقة التي تملكها فيلا ٨١
٧ – ٢ شركة أرامكو السعودية للتطوير ٨٢
٧ – ٢ – ١ نشاطات الشركة ٨٣
٧ – ٢ – ٢ الإدارة ٨٣
٧ – ٢ – ٣ الجهة المالكة لأسهم العوض ٨٣
٧ – ٢ – ٤ الأطراف ذوي العلاقة أو الذين يتصرفون بالاتفاق ٨٣
٧ – ٣ الشركات الأخرى التابعة لأرامكو السعودية ٨٣
٧ – ٣ – ١ بولانتير كوربوريشن أن. في. ٨٣
٧ – ٣ – ٢ أرامكو للتجارة ٨٣
٨. مناقشة وتحليل الإدارة للوضع المالي ونتائج العمليات..... ٨٤
٨ – ١ إقرار الإدارة حول المعلومات المالية ٨٤
٨ – ٢ لمحة عامة عن الشركة ٨٤
٨ – ٢ – ١ لمحة عامة عن الشركات التابعة والشقيقة ٨٤
٨ – ٢ – ٢ نظرة عامة على قطاعات النقل الاستراتيجية ٨٦
٨ – ٣ رأس المال ٨٧
٨ – ٤ العوامل الرئيسية التي تؤثر على نتائج العمليات ٨٧
٨ – ٥ دورات الأعمال/ الموسمية ٨٧
٨ – ٦ أبرز السياسات المحاسبية ٨٧
٨ – ٦ – ١ تحقق الإيرادات ٨٨
٨ – ٦ – ٢ إعانة الوقود ٨٨

٨ – ٦ – ٣ تكاليف التمويل ٨٨
٨ – ٦ – ٤ احتياطي تثبيت عمولات القروض ٨٨
٨ – ٦ – ٥ تكاليف التسفين المؤجلة ٨٨
٨ – ٧ نتائج العمليات ٨٩
٨ – ٧ – ١ قائمة الدخل ٨٩
٨ – ٧ – ٢ قائمة المركز المالي ٩٨
٨ – ٧ – ٣ قائمة التدفقات النقدية ١١١
٨ – ٧ – ٤ هيكل التمويل ١١٤
٩. الأسهم والمساهمون ١١٦
٩ – ١ الأسهم ورأس المال ١١٦
٩ – ٢ الجمعيات العامة للمساهمين ١١٦
٩ – ٣ انعقاد الجمعية العامة ١١٦
٩ – ٤ نصاب الجمعية العامة ١١٦
٩ – ٥ لمحة عن الحقوق المرتبطة بالأسهم ١١٦
٩ – ٦ كبار المساهمين في البحري ١١٧
٩ – ٧ المعلومات التاريخية حول تغيّر سعر سهم البحري ١١٨
١٠. سياسة توزيع الأرباح ١١٩
١١. ملخص النظام الأساسي للشركة ١٢٠
١١ – ١ اسم الشركة ١٢٠
١١ – ٢ مركز الشركة ١٢٠
١١ – ٣ غرض الشركة ١٢٠
١١ – ٤ الاشتراك في تأسيس الشركات الأخرى ١٢٠
١١ – ٥ مدة الشركة ١٢٠
١١ – ٦ رأس مال الشركة ١٢٠
١١ – ٧ سجل الأسهم ١٢٠
١١ – ٨ زيادة رأس المال ١٢١
١١ – ٩ خفض رأس المال ١٢١
١١ – ١٠ تشكيل مجلس الإدارة ١٢١
١١ – ١١ أسهم الضمان ١٢١
١١ – ١٢ الوظائف الشاغرة ١٢١
١١ – ١٣ صلاحيات مجلس الإدارة ١٢١
١١ – ١٤ رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب والسكرتير ١٢١
١١ – ١٥ اجتماعات المجلس ١٢١
١١ – ١٦ النصاب والتمثيل ١٢١
١١ – ١٧ محاضر الاجتماعات ١٢٢

١١ – ١٨ لجان المجلس ١٢٢
١١ – ١٩ الجمعية العامة ١٢٢
١١ – ٢٠ الجمعية العامة العادية ١٢٢
١١ – ٢١ الجمعية العامة غير العادية ١٢٢
١١ – ٢٢ كيفية انعقاد الجمعيات العامة ١٢٢
١١ – ٢٣ نصاب الجمعية العامة العادية ١٢٢
١١ – ٢٤ نصاب الجمعية العامة غير العادية ١٢٢
١١ – ٢٥ حقوق التصويت ١٢٢
١١ – ٢٦ التصويت بالأغلبية ١٢٣
١١ – ٢٧ إجراءات انعقاد الجمعية العامة ١٢٣
١١ – ٢٨ تعيين مراقب حسابات ١٢٣
١١ – ٢٩ السنة المالية للشركة ١٢٣
١١ – ٣٠ الحسابات السنوية ١٢٣
١١ – ٣١ توزيع الأرباح السنوية ١٢٣
١١ – ٣٢ توزيع الأرباح ١٢٣
١١ – ٣٣ حل الشركة وتصفيتها ١٢٣
١١ – ٣٤ نظام الشركات ١٢٣
١٢. معلومات قانونية ١٢٤
١٢ – ١ ملخص الاتفاقيات الجوهرية ١٢٤
١٢ – ١ – ١ ملخص مستندات الصفقة ١٢٤
١٢ – ١ – ٢ ملخّص البنود الرئيسية لاتفاقية الخدمات ١٣١
١٢ – ١ – ٣ ملخص مستندات النقل البحري ١٣٢
١٢ – ١ – ٤ ملخص البنود الرئيسية لعقد الشحن ١٣٣
١٢ – ١ – ٥ ملخص البنود الرئيسية لاتفاقية الإيجار على أساس الفترة الزمنية ١٣٤
١٢ – ٢ المعلومات القانونية المتعلّقة بالشركة ١٣٥
١٢ – ٢ – ١ العقارات ١٣٥
١٢ – ٢ – ٢ الترتيبات المالية ١٣٦
١٢ – ٢ – ٣ التراخيص والتصاريح ١٣٨
١٢ – ٢ – ٤ أصول الشركة الجوهرية والرهونات المرتبطة بها ١٣٨
١٢ – ٢ – ٥ الاتفاقيات الجوهرية ١٤١
١٢ – ٢ – ٦ الاتفاقيات مع الأطراف ذوي العلاقة ١٤٢
١٢ – ٢ – ٧ الملكية الفكرية ١٤٢
١٢ – ٢ – ٨ التأمين ١٤٣
١٢ – ٢ – ٩ الدعاوى القضائية والنزاعات ١٤٥
١٣. الإعفاءات..... ١٤٦
١٤. المستندات المتاحة للمعاينة..... ١٤٧

١٥. القوائم المالية ١٤٨
١٦. قائمة المركز المالي الافتراضية الموحدة لمجموعة البحري..... ٢٤٨
١٧. الملحق رقم ١ – نموذج الدعوة إلى الجمعية العامة غير العادية الخاصة بالصفقة..... ٢٥١
١٨. الملحق رقم ٢ – نموذج الوكالة المتعلق بالجمعية العامة غير العادية الخاصة بالصفقة..... ٢٥٨
١٩. الملحق رقم ٣ – نموذج بطاقة التصويت المتعلق بالجمعية العامة غير العادية الخاصة بالصفقة..... ٢٥٩

فهرسة الجداول والأشكال

الجدول ١-١: قائمة بناقلات فيلا ٥
الجدول ٤-١: التجارة البحرية العالمية في سنوات مختارة بين عامي ١٩٧٠ م – ٢٠١١م (مليار طن- ميل) ٣٤
الشكل ٤-١: معدلات نمو الناتج المحلي الإجمالي العالمي للاقتصادات المتقدمة والناشئة، ٢٠١٠م – ٢٠١٢م ٣٥
الشكل ٤-٢: حركة النفط الخام والمنتجات المكررة ، ٢٠١١م (مليون برميل يومياً) ٣٦
الجدول ٤-٢: حركة النفط الخام والمنتجات المكررة ، ٢٠١١م (ألف برميل يومياً) ٣٦
الجدول ٤-٣: فئات الناقلات وفقاً للحجم ٣٧
الشكل ٤-٣: الطلب على الناقلات – نقل النفط الخام والوقود المتبقي ٢٠٠٠م-٢٠١٢م ٣٨
الشكل ٤-٤: عدد الرحلات الفردية وفقاً لقطاع الناقلة، ٢٠١١م ٣٨
الشكل ٤-٥: توفر الناقلات عالمياً – عدد السفن حسب النوع ٤٠
الشكل ٤-٦: لمحة عامة عن ملكية ناقلات النفط العملاقة (كما في سبتمبر ٢٠١٢م) ٤٠
الشكل ٤-٧: لمحة عن عدد الناقلات التي تم خروجها وإضافتها ٤١
الشكل ٤-٨: لمحة عامة عن ملاك ناقلات الكيماويات ذات الحمولة الساكنة ٣٠-٣٩ طناً (كما في سبتمبر ٢٠١٢م) ٤٢
الشكل ٤-٩: لمحة عامة عن ملاك الناقلات الكيماويات ذات الحمولة الساكنة ٤٠-٤٩ طنا (كما في سبتمبر ٢٠١٢م) ٤٣
الشكل ٤-١٠: أحواض بناء الناقلات: ٢٠١٢م ٤٤
الجدول ٤-٤: أسطول ناقلات النفط العملاقة المتحكم به مقارنة بناقلات السوق الفورية ٤٥
الجدول ٤-٥: ناقلات النفط العملاقة المتداولة في تجمعات الناقلات التجارية ٤٦
الجدول ٤-٦: تقديرات إيرادات مالكي ناقلات النفط العملاقة (عقود إيجار لمدة سنة وثلاث سنوات والسوق الفورية (بالدولار لليوم الواحد)) ٤٨
الشكل ٤-١١: الإيرادات التقديرية لملاك ناقلات النفط العملاقة: التأجير على أساس سنة واحدة والتأجير على أساس ثلاث سنوات والسوق الفورية ، دولار يومياً ٤٩
الشكل ٤-١٢: أسعار الوقود التاريخية بالدولار الأمريكي لكل طن متري ٥٠
الشكل ٤-١٣: أسعار ناقلات النفط العملاقة وناقلات المدى المتوسط: الجديدة والمستعملة ٥٠
الجدول ٥-١: التاريخ: ٥٣
الشكل ٥-١: هيكل المجموعة ٥٤
الجدول ٥-٢: ناقلات النفط العملاقة المملوكة للشركة ٥٦
الجدول ٥-٣: تفاصيل رحلات ناقلات النفط العملاقة بحسب خط التشغيل ٥٧
الجدول ٥-٤: كميات البضائع العامة من العام ٢٠١٠م إلى ٢٠١٣م ٥٧
الجدول ٥-٥: ناقلات روكون (RoCon) المملوكة من الشركة ٥٨
الجدول ٥-٦: تفاصيل رحلات شحن الكيماويات منذ ٢٠١٠م إلى ٢٠١٣م ٦٠
الجدول ٥-٧: ناقلات الكيماويات المملوكة من قبل الشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة (إن سي سي) ٦٠

الجدول ٥-٨: أبرز العملاء في السنوات الأخيرة: ٦٣

الجدول ٥-٩: أكبر موردي الوقود لشركة البحري في السنوات الأخيرة: ٦٤

الجدول ٦-١: أعضاء مجلس الإدارة ٦٦

الجدول ٦-٢: اعضاء مجلس الإدارة المعينين من قبل أرامكو السعودية للتطوير ٦٩

الشكل ٦-١: الهيكل التنظيمي للشركة ٧٠

الجدول ٦-٣: كبار التنفيذيين بالشركة ٧١

الجدول ٦-٤: أعضاء لجنة الاستراتيجية والاستثمار ٧٤

الجدول ٦-٥: أعضاء لجنة المراجعة: ٧٥

الجدول ٦-٦: أعضاء لجنة الترشيحات والمكافآت ٧٥

الجدول ٦-٧: الإدارة العليا للشركة وشركاتها التابعة ٧٨

الجدول ٦-٨: أفراد الطواقم الإدارية والتشغيلية للشركة وشركاتها التابعة ٧٩

الجدول ٦-٩: السعودة بحسب الأقسام في المملكة العربية السعودية* ٨٠

الجدول ٧-١: أقسام إدارة فيلا: ٨١

الجدول ٧-٢: رحلات ناقلات فيلا ٨٢

الجدول ٧-٣: مجلس إدارة شركة أرامكو السعودية للتطوير ٨٣

الجدول ٨-١: الشركات التابعة والشقيقة: ٨٥

الجدول ٨-٢: قائمة الدخل الموحدة ٨٩

الجدول ٨-٣: مؤشرات الأداء الرئيسية ٩٠

الجدول ٨-٤: إيرادات التشغيل حسب القطاع ٩١

الجدول ٨-٥: تكلفة الوقود حسب قطاعات الشركة ٩٢

الجدول ٨-٦: مصاريف التشغيل الأخرى ٩٣

الجدول ٨-٧: إعانة الوقود حسب القطاع ٩٤

الجدول ٨-٨: المصاريف العمومية والإدارية ٩٥

الجدول ٨-٩: حصة الشركة في دخل (خسائر) الشركات الشقيقة ٩٥

الجدول ٨-١٠: مصاريف التمويل ٩٦

الجدول ٨-١١: إيرادات (مصاريف) أخرى ٩٦

الجدول ٨-١٢: مخصص الزكاة والضريبة ٩٧

الجدول ٨-١٣: ملخص قائمة المركز المالي ٩٨

الجدول ٨-١٤: الأصول المتداولة ٩٨

الجدول ٨-١٥: صافي مدينون تجاريون ٩٩

الجدول ٨-١٦: المصاريف المدفوعة مقدماً والأرصدة المدينة الأخرى ١٠٠

الجدول ٨-١٧: صافي حساب مدين من تأجير سفن على هيئة حديد عاري ١٠١

الجدول ٨-١٨: حساب جاري الوكلاء ١٠١

الجدول ٨-١٩: المخزون ١٠٢

الجدول ٨-٢٠: استثمارات للإتجار ١٠٢

الجدول ٨-٢١: صافي إعانة الوقود المستحقة ١٠٢

الجدول ٨-٢٢: الأصول غير المتداولة ١٠٣

الجدول ٨-٢٣: الاستثمارات في الشركات الشقيقة ١٠٤

الجدول ٨-٢٤: صافي تكاليف التسفين المؤجلة ١٠٥

الجدول ٨-٢٥: صافي الأصول الثابتة ١٠٥

الجدول ٨-٢٦: معدل الاستهلاك ١٠٦

الجدول ٨-٢٧: ناقلات تحت الإنشاء ١٠٦

الجدول ٨-٢٨: الخصوم المتداولة ١٠٧

الجدول ٨-٢٩: دائنون وأرصدة دائنة متداولة أخرى ١٠٨

الجدول ٨-٣٠: الخصوم غير المتداولة ١٠٩

الجدول ٨-٣١: تمويل المرابحة والقروض طويلة الأجل ١٠٩

الجدول ٨-٣٢: حقوق المساهمين ١١٠

الجدول ٨-٣٣: ملخص التدفقات النقدية ١١١

الجدول ٨-٣٤: التدفقات النقدية من الأنشطة التشغيلية ١١١

الجدول ٨-٣٥: التدفقات النقدية من الأنشطة الاستثمارية ١١٣

الجدول ٨-٣٦: التدفقات النقدية من الأنشطة التمويلية ١١٣

الجدول ٨-٣٧: النقد وما يماثله ١١٤

الجدول ٨-٣٨: اتفاقيات التمويل القائمة للشركة ١١٥

الجدول ٩-١: هيكل ملكية الأسهم قبل وبعد الصفقة ١١٧

الشكل ٩-١: أداء سهم الشركة خلال ثلاث سنوات ١١٨

الجدول ١٠-١: الجدول ١٠-١: الأرباح التي تمّ توزيعها ٢٠٠٩م – ٢٠١٣م ١١٩

الجدول ١٢-١: العقارين المملوكين من الشركة ١٣٥

الجدول ١٢-٢: العقارات المستأجرة من قبل الشركة ١٣٥

الجدول ١٢-٣: ملخّص عن الترتيبات المالية ١٣٧

الجدول ١٢-٤: أصول الشركة الجوهرية والرهونات المرتبطة بها ١٣٨

الجدول ١٢-٥: ملخّص عن بوالص التأمين التي حصلت عليها الشركة ١٤٣

١. لمحة عامة عن الصفقة

تهدف هذه اللمحة العامة عن الصفقة إلى تقديم ملخّص عن أبرز ملامح الصفقة، وهي بذلك لا تحتوي على جميع المعلومات التي قد تكون مهمّة بالنسبة للمساهمين ليتمكّنوا من التصويت على القرار الخاص بالصفقة الذي سيتمّ طرحه للتصويت في اجتماع الجمعية العامّة غير العادية للصفقة. وعليه، فإنه يتعين قراءة هذا القسم كمقدمة للصفقة فقط، وعلى المساهمين قراءة هذه النشرة كاملة وبناء أي قرار يتعلق بالتصويت على القرار الخاص بالصفقة على هذه النشرة كاملةً.

١-١ الشركة (البحري)

تأسست الشركة في عام ١٩٧٨م وبدأت ممارسة نشاط الشحن والنقل البحري بأسطول مؤلف من سفينتين ذات استخدامات متعددة في عام ١٩٨١م، ومن ثم زادت الشركة أسطولها لستة سفن في عام ١٩٨٣م. ومنذ ذلك الوقت استمرت الشركة في النمو والتوسع حتى أصبحت إحدى أكبر شركات النقل البحري عالمياً واحتلت مكانة مرموقة في قطاع النقل البحري. وبدأت الشركة نشاطها بنقل الشحنات والبضائع بشكل عام، ومن ثم توسعت الشركة في عدد من القطاعات مثل قطاع نقل الكيماويات ونقل البضائع السائبة. وفي عام ١٩٩٦م توسعت الشركة أيضاً في قطاع نقل النفط والغاز وذلك من خلال استحواذها على أسطول من ناقلات النفط العملاقة. وتمتلك الشركة حالياً ١٧ ناقلة نفط عملاقة، مما يجعلها أحد أكبر عشر شركات[١] عالمياً في مجال تشغيل وامتلاك ناقلات النفط العملاقة (من حيث عدد ناقلات النفط العملاقة المملوكة).

١-٢ الصفقة

قامت الشركة في تاريخ ١٤٣٣/٨/٧هـ (الموافق ٢٠١٢/٦/٢٧م) بإبرام مذكرة تفاهم غير ملزمة مع أرامكو السعودية تحدد البنود الأساسية للصفقة، بما في ذلك البنود الأساسية لاتفاقية شراء الأعمال والأصول، وعقود النقل. علماً بأن مذكرة التفاهم كانت خاضعة لعدد من الشروط، منها إكمال الشركة وأرامكو السعودية لإجراءات العناية اللازمة التجارية والقانونية والمالية فيما يتعلق بالأصول المستهدفة والشركة.

وفي تاريخ ١٤٣٣/١٢/١٩هـ (الموافق ٢٠١٢/١١/٤م)، قامت الشركة بإبرام اتفاقية شراء الأعمال والأصول مع فيلا والمعدلة بتاريخ ١٤٣٤/٩/٣هـ (الموافق ٢٠١٣/٧/١١م) وتاريخ ١٤٣٤/١٢/٢٥هـ (الموافق ٢٠١٣/١٠/٣٠م) و تاريخ ١٤٣٥/٢/٢٨هـ (الموافق ٢٠١٣/١٢/٣١م) وتاريخ ١٤٣٥/٥/٣٠هـ (الموافق ٢٠١٤/٣/٣١م) وتاريخ ١٤٣٥/٦/١٤هـ (الموافق ٢٠١٤/٤/١٤م) لدمج كافة أسطول فيلا الذي يشكّل الأصول المستهدفة والعمليات المتعلقة بتلك الأصول مع الشركة إضافة إلى دخول الشركة في عقود النقل. كما سيتم نقل عدد من الموظفين العاملين على متن ناقلات فيلا وعدد من العاملين في مكاتب فيلا إلى مجموعة البحري كجزء من الصفقة.

وبموجب بنود الصفقة، دخلت الشركة في عقد شحن واتفاقية تأجير على أساس الفترة الزمنية مع شركات من مجموعة أرامكو السعودية. وبموجب عقد الشحن، سيكون للشركة الحق الحصري في نقل النفط الخام المنتج في المملكة العربية السعودية والمباع من قبل مجموعة أرامكو السعودية (وتحديداً شركة بولانتير كما في تاريخ هذه النشرة) على أساس التسليم للعميل بناقلات النفط العملاقة والذي يتم شحنه من مواقع محددة تستخدمها أرامكو السعودية لشحن النفط الخام. مع العلم أن الحق الحصري للنقل المنصوص عليه في عقد الشحن لا يسري على حمولات النفط الخام المباعة من قبل أي من أعضاء مجموعة أرامكو السعودية إذا لم تكن على أساس التسليم للعميل. 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 بعد مرور خمس سنوات من تاريخ سريانه (والذي سيبدأ سريانه بتاريخ تسليم أولى ناقلات فيلا إلى الشركة بموجب اتفاقية شراء الأعمال والأصول)، وذلك بموجب إشعار يقدم للطرف الآخر قبل خمس سنوات على الأقل من تاريخ الإنهاء المقترح.

وبموجب عقد الشحن، تلتزم بولانتير بضمان حد أدنى لتسعيرة الشحن التي تحصل عليها الشركة مقابل توفير خدمات الشحن للرحلات الطويلة والتي يتم تنفيذها باستخدام الناقلات المملوكة للشركة، مما سيحد من تعرّض الشركة لتقلّبات أسعار الشحن السوقية لاسيما في حال انخفاض أسعار الشحن عن التسعيرة المضمونة للشركة بموجب العقد. 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 متّفق 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. وتعتقد الشركة أن الإفصاح عن الحد الأدنى المضمون لتسعيرة الشحن والسعر الأعلى المتفق عليه في هذه النشرة ليس في مصلحة الشركة أو مساهميها، 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 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، كما يمكن 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.

علاوة على ما تقدم، وبناءً على اتفاقية الإيجار على أساس الفترة الزمنية، تلتزم أرامكو للتجارة (وهي شركة تابعة مملوكة بالكامل لمجموعة أرامكو السعودية) بالاستئجار من الشركة –على أساس الفترة الزمنية – جزءاً من الأصول المستهدفة يتمثل في ٥ ناقلات للمنتجات البترولية المكررة وناقلة النفط العملاقة

١ الدراسة التي أجراها مكتب ماكويلنج (McQuilling) حول سوق قطاع الشحن البحري في نوفمبر ٢٠١٢

المستخدمة كسفينة للتخزين العائم وذلك لنقل النفط الخام والشحنات ذات الصلة لمدّة لا تقل عن خمس سنوات (باستثناء ناقلة النفط العملاقة التي تستخدم للتخزين العائم حيث إن إيجارها على أساس الفترة الزمنية يخضع لمتطلّبات التسفين الخاصّة بها، إلا أنه من المتوقّع أن يمتدّ حتّى ١٤٣٧/٠٣/٢٠هـ (الموافق ٢٠١٦/١٢/٣١م) أو لفترة أطول. ولمزيد من التفاصيل يرجى مراجعة القسم ١٢-١-٢-٣ " ملخص البنود الرئيسية لاتفاقية الإيجار على أساس الفترة الزمنية").

وتتيح الصفقة أيضاً فرصة لمزيد من التعاون بين الشركة ومجموعة أرامكو السعودية في قطاع النقل البحري. فبموجب اتفاقية العلاقة، اتفقت أرامكو السعودية والشركة على استكشاف فرص التعاون المستقبلي في مجالات عملهما مثل المواد الكيماوية، والبضائع السائبة، والموانئ، وغير ذلك. ولمزيد من التفاصيل، يمكن الاطّلاع على الأقسام ١-٩ و١-١٠ "عقود النقل" و"العلاقة مع أرامكو السعودية".

وبموجب بنود الصفقة، ستدفع البحري عوضاً إجمالياً قدره ٤,٨٧٥,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي (ما يعادل ١,٣٠٠,٠٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي) مقابل الأصول المستهدفة والذي يعكس أيضاً تقييم الشركة لقيمة عقود النقل بالنسبة للشركة. وستقوم الشركة بالوفاء بهذا العوض من خلال الآتي:

- إصدار أسهم العوض البالغ عددها ٧٨,٧٥٠,٠٠٠ سهم جديد إلى شركة أرامكو السعودية للتطوير. وستصدر الأسهم الجديدة بالسعر المتفق عليه بموجب بنود الصفقة والبالغ ٢٢,٢٥ ريال سعودي للسهم الواحد بحيث تكون القيمة الإجمالية للأسهم المزمع إصدارها مبلغ ١,٧٥٢,١٨٧,٥٠٠ ريال سعودي (ما يعادل ٤٦٧,٢٥٠,٠٠٠ دولار أميركي).
- دفع العوض النقدي إلى فيلا، والبالغ ٣,١٢٢,٨١٢,٥٠٠ ريال سعودي (ما يعادل ٨٣٢,٧٥٠,٠٠٠ دولار أمريكي).

وقد وجّهت فيلا بإصدار أسهم العوض إلى شركة أرامكو السعودية للتطوير (وهي شركة تابعة مملوكة بالكامل لمجموعة أرامكو السعودية) المسجلة في المملكة العربية السعودية. ولمزيد من المعلومات حول شركة أرامكو السعودية للتطوير وفيلا، يمكن الاطلاع على القسم ٧ "لمحة عامة عن فيلا وشركة أرامكو السعودية للتطوير".

وسيتم سداد العوض من قبل الشركة بدايةً عن طريق إصدار أسهم العوض إلى شركة أرامكو السعودية للتطوير. وبعد تاريخ تسليم ناقلة أسهم العوض النهائية، ستقوم الشركة بسداد الجزء المتبقي من العوض من خلال دفع العوض النقدي إلى فيلا على الأساس المبين أدناه.

قد يتم تعديل أو تخفيض العوض -بحسب الحال- في حال الخسارة الكاملة لأي من ناقلات فيلا أو وجود أعطال محددة لم يتم إصلاحها قبل انتقال الملكية القانونية لتلك الناقلة من فيلا إلى الشركة. بالإضافة إلى ذلك، في حال قامت البحري (١) بالموافقة على أو إجراء أي إعادة تعديل على رأس المال بين تاريخ التوقيع وتاريخ تسليم أسهم العوض لأي غرضٍ كان، فإن الشركة ستكون ملزمة بإصدار عدد إضافي من الأسهم باسم شركة أرامكو السعودية للتطوير في تاريخ تسليم أسهم العوض لضمان أن عدد الأسهم التي تمتلكها شركة أرامكو السعودية للتطوير تساوي ٢٠٪ من كامل رأس مال الشركة المصدر (في ذلك التاريخ)، أو (٢) إجراء أي إعادة تعديل على رأس المال بين تاريخ تسليم أسهم العوض وتاريخ إتمام المرحلة النهائية للصفقة لغرض تمويل العوض النقدي، فإن الشركة ستكون ملزمة بإصدار ما يلزم من أسهم إلى شركة أرامكو السعودية للتطوير (دون أن يكون مطلوباً من شركة أرامكو السعودية للتطوير أو فيلا سداد أي مبالغ إضافية) بحيث تكون الأسهم المملوكة لشركة أرامكو السعودية للتطوير بعد عملية تعديل رأس المال تمثل ما نسبته ٢٠ في المائة من إجمالي رأس المال المصدر للبحري (في ذلك التاريخ). بالإضافة إلى ذلك، عند اتمام أي مرحلة من مراحل الصفقة (أي عند تسليم أي من ناقلات فيلا إلى الشركة)، ستقوم البحري أيضاً بسداد قيمة وقود الناقلات (في حالة ناقلات النفط العملاقة، باستثناء ناقلة النفط العملاقة المستخدمة للتخزين العائم) وزيوت التشحيم (لكل ناقلات فيلا) على متن ناقلة فيلا المعنية في ذلك الوقت، على أساس معدلات مرجعية متفق عليها بين فيلا والشركة. ولا يشمل العوض سعر الوقود وزيوت التشحيم المشار إليها. وعليه، على الشركة سداد الدفعات المتعلقة بهم نقداً لفيلا عند انتقال ملكية ناقلة فيلا المعنية للشركة.

تعد عملية نقل الملكية القانونية للأصول المستهدفة من قبل فيلا إلى الشركة عملية معقدة تخضع لإجراءات مطولة وتتطلب دقة في التنفيذ وتخطيط مسبق. ويخضع اكمال أي مرحلة من مراحل الصفقة إلى عدة اعتبارات تجارية وعملية بما فيها -على سبيل المثال لا الحصر- إتمام عدد من عمليات الفحص الأساسية قبل نقل ملكية أي ناقلة وبالإضافة إلى أن تكون الناقلة في ميناء آمن يتم تحديده بناءً على الآلية المتفق عليها بموجب اتفاقية شراء الأعمال والأصول، أو أي مكان آخر تتفق عليه الشركة وفيلا، وخالية من الحمولة عند وقت التسليم الفعلي للشركة. وبناءً على ذلك، اتفقت الشركة وفيلا على أنّ تتم عملية نقل الملكية القانونية لناقلات فيلا على مراحل متعددة بحيث يتم نقل جميع ناقلات فيلا خلال فترة تقارب ستة أشهر تبدأ من تاريخ إتمام المرحلة الأولى للصفقة إلى نقل ملكية آخر ناقلة من ناقلات فيلا إلى البحري.

وتتوقع الشركة أن الصفقة سوف تسمح لها برفع مكانتها الريادية في السوق وأنها تمثل خطوة انتقالية للشركة. وسوف توفر الصفقة للشركة وضعاً أقوى من الناحية المالية والتجارية وتساهم في توسيع أعمالها بشكل كبير مما سيعزز من مكانتها الريادية في قطاع النقل البحري.

ويخضع إتمام المرحلة الأولى من الصفقة لعدة شروط بما في ذلك الحصول على الموافقات النظامية اللازمة وموافقة مساهمي الشركة على الصفقة والترتيبات المتعلقة بها (لمزيد من التفاصيل، يمكن الاطلاع على الفقرة ١-٨ "شروط إتمام المرحلة الأولى من الصفقة").

١ - ٣ مبررات الصفقة

كما هو موضح أعلاه، يرى مجلس الإدارة أن الصفقة تمثل نقلة نوعية للشركة. وفيما يلي الأسباب الرئيسية لرغبة الشركة الدخول في هذه الصفقة:

١ – ٣ – ١ أسطول أكبر

إن دمج ناقلات فيلا مع أسطول الشركة الحالي يمثل فرصة مهمة للشركة لتوسيع أسطولها من ناقلات النفط العملاقة. وبموجب بنود الصفقة، سينتقل إلى الشركة أسطول حديث مكون من ١٤ ناقلة نفط عملاقة مزدوجة الهيكل، وناقلة نفط عملاقة أحادية الهيكل تستخدم كسفينة للتخزين العائم، و٥ ناقلات للمنتجات البترولية المكررة، مما سيزيد عدد ناقلات النفط العملاقة في أسطول الشركة إلى ٣١ ناقلة. ومن شأن هذا التوسع في أسطول ناقلات النفط العملاقة جَعل الشركة أحد أكبر خمس شركات مشغلة لناقلات النفط العملاقة في العالم (وذلك بالنظر إلى عدد ناقلات النفط العملاقة المملوكة)٢ وتتوقع الشركة أن نقل النفط الخام بالشكل الوارد في عقد الشحن سيجعل الشركة إحدى الشركات الرائدة عالميا في قطاع نقل النفط الخام.

وسيكون من شأن التوسع في الأسطول أيضاً منح الشركة مزايا إضافية فيما يتعلق بتسعير خدماتها. ويعتقد مجلس الإدارة أن الأسطول الموسع سيوفر لها مرونة أكبر في توظيف أسطولها لخدمة مجموعة أرامكو السعودية إلى جانب عملاء حاليين وجدد، مما يعطي الشركة خيارات أوسع في تسعير خدماتها بأسلوب تنافسي.

١ – ٣ – ٢ مزيد من الإيرادات

وفقاً لشروط اتفاقية العلاقة وعقد الشحن، ستصبح الشركة الناقل الحصري للنفط الخام المنتج في المملكة والمباع من قبل شركات معينة تابعة لأرامكو السعودية لإدارة عمليات النقل الخاصة بها (وهي حالياً شركة بولانتير) على أساس التسليم للعميل بناقلات النفط العملاقة والتي يتم شحنها من مواقع معينة تستخدمها أرامكو السعودية لشحن النفط الخام (لمزيد من التفاصيل يرجى الاطلاع على القسم ١٢–١، "ملخص الاتفاقيات الجوهرية"). 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 بعد مرور خمس سنوات من تاريخ سريانه (الذي سيبدأ سريانه بتاريخ نقل ملكية أولى ناقلات فيلا للشركة بموجب اتفاقية شراء الأعمال والأصول). وذلك بموجب إشعار يقدم للطرف الآخر قبل خمس سنوات على الأقل من تاريخ الإنهاء المقترح.

وبموجب عقد الشحن، تلتزم بولانتير بضمان حد أدنى لتسعيرة الشحن التي تحصل عليها الشركة مقابل توفير خدمات الشحن للرحلات الطويلة والتي يتم تنفيذها باستخدام الناقلات المملوكة للشركة، مما سيحد من تعرّض الشركة لتقلّبات أسعار الشحن السوقية لاسيما في حال انخفاض أسعار الشحن عن التسعيرة المضمونة للشركة بموجب العقد.

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 متّفق عليه في عقد الشحن، تلتزم الشركة بتسديد نسبة متفق عليها من تلك الزيادة لبولانتير وذلك تعويضاً عن المبالغ الاضافية 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.

بالإضافة إلى ذلك، وبموجب اتفاقية الإيجار على أساس الفترة الزمنية، تلتزم شركة أرامكو للتجارة (وهي شركة مملوكة بالكامل لأرامكو السعودية) باستئجار جزءاً من الأصول المستهدفة يتمثل في ٥ ناقلات للمنتجات البترولية المكررة وناقلة النفط العملاقة المستخدمة كسفينة للتخزين العائم بغرض نقل النفط الخام والشحنات ذات العلاقة وذلك لمدّة لا تقل عن خمس سنوات (باستثناء ناقلة النفط العملاقة التي تستخدم للتخزين العائم حيث إن إيجارها على أساس الفترة الزمنية يخضع لمتطلّبات التسفين الخاصّة بها، إلا أنه من المتوقّع أن يمتدّ حتّى ١٤٣٧/٠٣/٢٠هـ (الموافق ٢٠١٦/١٢/٣١م) أو لفترة أطول (ولمزيد من التفاصيل يرجى مراجعة القسم ١٢–١–٢–٣ "ملخص البنود الرئيسية لاتفاقية الإيجار على أساس الفترة الزمنية). ويعتقد مجلس الإدارة أن هذه الترتيبات الحصرية طويلة الأجل سوف تزيد من عائداتها بدءاً من السنة المالية الأولى التي تلي تاريخ اتمام الصفقة.

كما في تاريخ هذه النشرة، تستخدم أرامكو السعودية شركة فيلا المملوكة لها بالكامل كذراع للشحن لغرض نقل النفط الخام المباع على أساس التسليم للعميل.

١ – ٣ – ٣ مزيد من الكفاءة التشغيلية

يرى مجلس الإدارة أن الزيادة في حجم أسطولها سيوفر لها مزيداً من المرونة من حيث وفرة الناقلات، ومن شأن ذلك –لا سيما في ظل خبرتها في إدارة الناقلات– توفير مستوى أفضل من الخدمة ودرجة اعتماد أكبر لعملائها كافة.

١ – ٣ – ٤ قيمة مضافة للمساهمين

يرى مجلس الإدارة أن الصفقة تمثّل فرصة لإيجاد قيمة مضافة للمساهمين على المدى البعيد. كما يرى أن توسيع أسطول الشركة من ناقلات النفط العملاقة – مقروناً بالترتيبات الحصرية المبينة أعلاه مع مجموعة أرامكو السعودية– والفرص الإضافية للتعاون المستقبلي مع مجموعة أرامكو السعودية وفق اتفاقية العلاقة متى ما كان ذلك مجدياً تجارياً، سيتيح للشركة الاستمرار في النمو لفترة طويلة لاسيما في ظل وجود الميزة الإضافية المتمثلة في الحد الأدنى المضمون لسعر تقديم خدمات الشحن بموجب عقد الشحن كما هو مبين أعلاه (لمزيد من التفاصيل يرجى الاطلاع على القسم ١٢–١، "ملخص الاتفاقيات الجوهرية"). ويرى مجلس الإدارة أيضاً أن ذلك سيسهم في الحفاظ على توازن وقوة الجدارة الائتمانية للشركة.

---

٢ الدراسة التي أجراها مكتب ماكويلنج (McQuilling) حول سوق قطاع الشحن البحري في نوفمبر ٢٠١٢م.

١ – ٣ – ٥ العلاقة مع مجموعة أرامكو السعودية

تتيح الصفقة فرصة لمزيد من التعاون بين الشركة ومجموعة أرامكو السعودية في قطاع النقل البحري. فبموجب اتفاقية العلاقة، اتفقت أرامكو السعودية والشركة على مناقشة احتمالات التعاون المستقبلي في مجالات عملهما مثل المواد الكيماوية، والبضائع السائبة، والموانئ، وغير ذلك من المجالات متى ما كان ذلك مجدياً تجارياً. علاوة على ذلك، فإن شركة أرامكو السعودية للتطوير–وهي شركة مملوكة بالكامل لأرامكو السعودية– سوف تمتلك كجزء من الصفقة ما نسبته ٢٠ في المائة من الأسهم المصدرة للشركة. وتعتزم أرامكو السعودية –من خلال شركة أرامكو للتطوير– أن تصبح مستثمراً استراتيجياً طويل الأجل في الشركة، ومن المتوقع أن يكون ذلك في مصلحة الشركة.

١ – ٣ – ٦ التطلعات نحو دعم التنمية في المملكة

١ - ٣ - ٦ - ١ دعم الاحتياجات المتنامية للمملكة

بعد إتمام الصفقة، يرى مجلس الإدارة أن الشركة ستصبح في موقع أفضل لدعم عدد من القطاعات التجارية في المملكة كقطاع النفط، والكيماويات، والتصنيع الآخذة في النمو حالياً لاسيما أن تلك القطاعات تعتمد بشكل رئيسي على النقل البحري كوسيلة للاستيراد والتصدير. وترى الشركة أن أسطولها الموسّع سوف يوفّر لهذه القطاعات الهامة مزيداً من خدمات الشحن مما سيسهم في دعم عجلة النمو الاقتصادي والازدهار في المملكة.

١ - ٣ - ٦ - ٢ تنمية القطاع البحري في المملكة

بعد إتمام الصفقة، تأمل الشركة أن تصبح في موقع تسهم من خلاله في تنمية قطاع النقل البحري في المملكة. وعلى سبيل المثال، يمكن أن يشمل ذلك ما يلي:

- زيادة في مستويات السعودة في الطواقم البحرية.
- دعم التعليم والتدريب في القطاع البحري.
- تطوير سجل وطني للسفن.
- تأسيس هيئة وطنية لقطاع الشحن البحري.
- تحسين استخدام أدوات الصيانة والتأهيل.
- زيادة الاستثمارات في خدمات صيانة السفن وخدمات الدعم الأخرى.

وتعد هذه التطلعات مكملة لاستراتيجية الشركة وقيمها، كما هي مبينة بشكل أكثر تفصيلاً في القسم ٥-٤ "الرؤية والاستراتيجية".

١ - ٤ الأصول المستهدفة

كما هو موضح أعلاه، فإن الأصول التي سوف تُدمج مع الشركة بموجب الصفقة هي:

- ١٤ ناقلة نفط عملاقة مزدوجة الهيكل، وناقلة نفط عملاقة أحادية الهيكل تستخدم كسفينة للتخزين العائم. وتستخدم ناقلات النفط العملاقة لنقل النفط الخام، في حين أن ناقلة النفط العملاقة أحادية الهيكل تم تعديلها لتستخدم كوحدة تخزين عائمة.
- خمسة ناقلات للمنتجات البترولية المكررة. وتستخدم هذه الناقلات لنقل بضائع من الحجم المتوسط لغرض نقل المنتوجات البترولية النظيفة من المصافي إلى نقاط قريبة من الأسواق.

ويوضح الجدول أدناه كافة التفاصيل الخاصة بناقلات فيلا التي سيتم دمجها مع أسطول البحري:

الجدول ١-١: قائمة بناقلات فيلا[٣]

الاسم	القيمة المتفق عليها[٤] (ريال سعودي)	الحمولة الساكنة (طن متري)	تاريخ التشييد	العلم
ناقلات النفط العملاقة مزدوجة الهيكل				
نجم الجدي	١٩٤,٥٨٧,٥٠٠	٣١٧,١٢٩	٢٠٠٣م	ليبريا
نجم الحمل	١٩٤,٥٨٧,٥٠٠	٣١٧,١٢٩	٢٠٠٣م	ليبريا
نجم الحوت	١٧٦,٠٦٢,٥٠٠	٣١٧,١٢٩	٢٠٠٢م	ليبريا
نجم الأسد	١٧١,٤١٢,٥٠٠	٣١٧,١٢٩	٢٠٠٢م	ليبريا
نجم البطين	٣٢٣,٧٠٠,٠٠٠	٣١٩,٤٢٨	٢٠٠٨م	ليبريا
نجم الشعرى	٣٢٣,٧٠٠,٠٠٠	٣١٩,٤٢٨	٢٠٠٨م	ليبريا
نجم الواقع	٣٢٣,٧٠٠,٠٠٠	٣١٩,٤٢٨	٢٠٠٨م	ليبريا
نجم الميزان	٣٢٣,٧٠٠,٠٠٠	٣١٩,٤٢٨	٢٠٠٨م	ليبريا
نجم الجناح	٣٣٥,٢٨٧,٥٠٠	٣١٩,٤٢٨	٢٠٠٨م	ليبريا
نجم السيف	٣٤٤,٥٥٠,٠٠٠	٣١٨,٠٠٠	٢٠٠٩م	ليبريا
نجم العقرب	٣٧٩,٨٣٧,٥٠٠	٣١٨,٠٠٠	٢٠١٠م	ليبريا
نجم العذراء	٣٧٩,٨٣٧,٥٠٠	٣١٨,٠٠٠	٢٠١٠م	ليبريا
نجم المطر	٣٧٩,٨٣٧,٥٠٠	٣١٨,٠٠٠	٢٠١٠م	ليبريا
نجم الهُمام	٣٧٩,٨٣٧,٥٠٠	٣١٨,٠٠٠	٢٠١٠م	ليبريا
ناقلة النفط العملاقة أحادية الهيكل المستخدمة للتخزين العائم				
نجم الفرد	٩٧,٨٧٥,٠٠٠	٣٠١,٨٦٢	١٩٩٥م	ليبريا
ناقلات المنتجات البترولية				
نجم الزورق	١١٤,٦٣٧,٥٠٠	٤٩,٠٠٠	٢٠٠٦م	ليبريا
نجم الطرف	١١٤,٦٣٧,٥٠٠	٤٩,٠٠٠	٢٠٠٦م	ليبريا
نجم النصل	١٠٨,٢٦٢,٥٠٠	٤٩,٠٠٠	٢٠٠٥م	ليبريا
نجم الطير	١٠٨,٢٦٢,٥٠٠	٤٩,٠٠٠	٢٠٠٥م	ليبريا
نجم الدبران	١٠٠,٦٨٧,٥٠٠	٩٧,٠٠٠	٢٠٠٣م	ليبريا
المجموع	٤,٨٧٥,٠٠٠,٠٠٠			

المصدر: الشركة

- بالإضافة إلى ذلك، ستنتقل إلى الشركة أنظمة تقنية المعلومات الخاصة بتلك الناقلات والموجودة على متنها، وبيانات الصيانة الخاصة بكل ناقلة والمحفوظة الكترونياً بالإضافة إلى الدفاتر والسجلات الخاصة بالناقلات وكافة المواد الأخرى التي تملكها فيلا واللازمة لعمل الناقلات.
- كما في تاريخ هذه النشرة، قدمت الشركة عروض عمل في مجموعة البحري لـ ٤٠٩ موظّفاً من شركة فيلا (٣١٧ من العاملين على متن السفن و٩٢ من العاملين بالمكاتب) منهم ٣٨٧ موظفاً (٢٩٦ من العاملين على متن السفن و٩١ من العاملين بالمكاتب) قبلوا العروض و٢٢ موظف (٢١ من العاملين على متن السفن و١ من العاملين بالمكاتب) رفضوا العروض المقدمة لهم، وذلك وفق بنود اتفاقية الخدمات (لمزيد من التفاصيل يرجى مراجعة القسم ١٢-١ "ملخص الاتفاقيات الجوهرية").

٣ بحسب المعايير المتعارف عليها حالياً في السوق، يبلغ متوسط عمر الناقلات حوالي ٢٥ عاماً.

٤ تتضمن القيمة المحددة لكل من ناقلات فيلا أيضاً تقييم الشركة للقيمة المتوقعة لعقود النقل بالنسبة للشركة.

١ - ٥ زيادة رأس المال

ستقوم الشركة بسداد جزء من العوض من خلال إصدار أسهم العوض إلى شركة أرامكو السعودية للتطوير بالسعر المتفق عليه البالغ ٢٢,٢٥ ريال سعودي للسهم الواحد بحيث تكون القيمة الإجمالية للأسهم المزمع إصدارها مبلغ ١,٧٥٢,١٨٧,٥٠٠ ريال سعودي (ما يعادل ٤٦٧,٢٥٠,٠٠٠ دولار أميركي). وسيتم ذلك من خلال زيادة رأس مال الشركة مما يتطلب موافقة المساهمين على ذلك خلال الجمعية العامة غير العادية للصفقة (لمزيد من التفاصيل، يرجى الاطلاع على القسم ١-١٥ "الجمعية العامة غير العادية"). وبعد إصدار أسهم العوض، سوف تمتلك شركة أرامكو السعودية للتطوير نسبة ٢٠ في المائة من إجمالي أسهم رأس المال الشركة المصدر.

وفي حال قامت شركة البحري (١) بالموافقة على أو إجراء أي تعديل على رأس المال بين تاريخ التوقيع وتاريخ تسليم أسهم العوض لأي غرض، فإن الشركة ستكون ملزمة بإصدار عدد إضافي من الأسهم لصالح شركة أرامكو السعودية للتطوير في تاريخ تسليم أسهم العوض بحيث تكون الأسهم المملوكة لها في ذلك التاريخ تمثل ما نسبته ٢٠ في المائة من إجمالي رأس المال المصدر للشركة، أو (٢) إجراء أي إعادة تعديل على رأس المال بين تاريخ تسليم أسهم العوض وتاريخ إتمام المرحلة النهائية للصفقة لغرض تمويل العوض النقدي، فإن الشركة ستكون ملزمة بإصدار ما يلزم من أسهم إلى شركة أرامكو السعودية للتطوير (دون أن يكون مطلوباً من شركة أرامكو السعودية للتطوير أو فيلا سداد أي مبالغ إضافية) بحيث تكون الأسهم المملوكة لشركة أرامكو السعودية للتطوير بعد عملية تعديل رأس المال تمثل ما نسبته ٢٠ في المائة من إجمالي رأس المال المصدر للبحري (في ذلك التاريخ).

١ - ٦ أسهم العوض

إن استكمال عملية نقل الملكية القانونية لكل ناقلة من ناقلات فيلا إلى الشركة عملية معقّدة وتخضع لإجراءات مطولة ولاعتبارات تجارية وعملية مختلفة، بالإضافة إلى ضرورة إتمام عدد من عمليات الفحص الأساسية قبل نقل ملكية أي ناقلة. وبناءً على ذلك، اتفقت الشركة وفيلا على أن يتم نقل الملكية القانونية لناقلات فيلا على مراحل متعددة بحيث يتم نقل ملكية كل ناقلة إلى الشركة (أو من تسميه الشركة) على مدى فترة تقارب ستة أشهر تبدأ من تاريخ إتمام المرحلة الأولى للصفقة. وتماشياً مع هذه الطريقة المتفق عليها لتسليم ناقلات فيلا، فقد اتفقت الشركة وفيلا على قيام مراجع الحسابات بإصدار شهادة مراجع الحسابات المرحلية (التي سيتم توفير نسخة منها إلى فيلا) للشركة بعد انتقال ملكية أي ناقلة من ناقلات أسهم العوض إلى الشركة (باستثناء ناقلة أسهم العوض النهائية) وقيام الشركة بإرسال خطاب رئيس مجلس إدارة البحري إلى فيلا فيما يتعلق بناقلة أسهم العوض التي يتم نقل ملكيتها. وبالنسبة لتاريخ تسليم ناقلة أسهم العوض النهائية، سيقوم مراجع الحسابات بإصدار شهادة مراجع الحسابات النهائية للشركة (التي سيتم توفير نسخة منها إلى فيلا) وستقوم الشركة بتقديم خطاب رئيس مجلس إدارة البحري بخصوص تلك الناقلة، وبعد ذلك ستقوم الشركة بالتقدم إلى وزارة التجارة والصناعة لتحديث سجلها التجاري لعكس زيادة رأس المال، واتخاذ كافة الإجراءات الضرورية لإصدار وتسجيل أسهم العوض باسم شركة أرامكو السعودية للتطوير وتسجيل تلك الأسهم في سجل الأسهم الآلي الخاص بالشركة لدى تداول قبل تاريخ التنفيذ النهائي لتسليم أسهم العوض.

والجدير بالذكر أنه بموجب اتفاقية شراء الأعمال والأصول، اتفقت الشركة وفيلا على ترتيبات تعاقدية فيما يتعلق بكيفية حصول شركة أرامكو السعودية للتطوير على أرباح تعلن عنها الشركة لسنة مالية يتم فيها نقل الملكية القانونية لأي من ناقلات أسهم العوض من قبل فيلا إلى الشركة، ولمزيد من التفاصيل حول هذه الترتيبات يرجى مراجعة القسم ١٢-١-١-١ "ملخص البنود الرئيسية لاتفاقية شراء الأعمال والأصول".

١ - ٧ العوض النقدي

فيما يتعلق بالعوض النقدي الواجب على الشركة دفعه إلى فيلا مقابل الأصول المستهدفة، ستقوم الشركة وفيلا ووكيل حساب الضمان النقدي بإبرام اتفاقية الضمان النقدي والتي بموجبها ستقوم الشركة بتحويل مبلغ من العوض النقدي يساوي قيمة الناقلة المعنية (بالإضافة إلى مبلغ إضافي يعادل القيمة المقدرة لوقود السفن بالنسبة لكافة ناقلات فيلا التي لا تخضع لاتفاقية الإيجار على أساس الفترة الزمنية، ومواد التشحيم للناقلة المعنية بالنسبة لكافة ناقلات فيلا) إلى حساب مصرفي للشركة مدار من قبل وكيل الضمان النقدي، وذلك خلال فترة لا تتجاوز ثلاثة أيام عمل من تاريخ استلام الشركة لإشعار من فيلا يحدد التاريخ الذي تتوقّع فيه فيلا نقل ملكية ناقلة فيلا المعنية إلى الشركة علماً بأنه يتوجب على فيلا تقديم ذلك الإشعار للشركة قبل خمسة أيام من تاريخ التسليم المتوقع. وعند نقل ناقلة فيلا المعنية إلى الشركة، تطلب الشركة وفيلا معاً من وكيل الضمان النقدي تسديد هذا المبلغ إلى فيلا.

١ - ٨ شروط إتمام المرحلة الأولى من الصفقة

يعتمد إتمام المرحلة الأولى من الصفقة (وبالتالي الصفقة ككل) على استيفاء -أو التنازل عن- شروط إتمام المرحلة الأولى. يتضمن الجدول الوارد أدناه شروط إتمام المرحلة الأولى التي تم استيفاؤها -أو التنازل عنها إما من قبل فيلا أو الشركة- بالإضافة إلى الشروط التي لم تستوفى بعد (بما في ذلك الشروط التي تتطلب عدم تحقق أمور معينة حتى تاريخ إتمام المرحلة الأولى من الصفقة). لمزيد من التفاصيل، يرجى الاطلاع على القسم ١٢-١-١-١ "ملخص البنود الرئيسية لاتفاقية شراء الأعمال والأصول".

شروط إتمام المرحلة الأولى من الصفقة التي تم استيفاؤها أو التنازل عنها، بحسب الحال		
شروط إتمام المرحلة الأولى	الوضع	تاريخ الاستيفاء/ التنازل
توقيع اتفاقيات الصفقة	قامت كافة الأطراف المعنية بتوقيع اتفاقيات الصفقة.	تم توقيع اتفاقيات الصفقة في تاريخ ١٤٣٣/١٢/١٩هـ (الموافق ٢٠١٢/١١/٤م) وتم تعديل اتفاقية شراء الأعمال والأصول بتاريخ ١٤٣٤/٩/٣هـ (الموافق ٢٠١٣/٧/١١م) وتاريخ ١٤٣٤/١٢/٢٥هـ (الموافق ٢٠١٣/١٠/٣٠م) و تاريخ ١٤٣٥/٢/٢٨هـ (الموافق ٢٠١٣/١٢/٣١م) وتاريخ ١٤٣٥/٥/٣٠هـ (الموافق ٢٠١٤/٣/٣١م) وتاريخ ١٤٣٥/٦/١٤هـ (الموافق ٢٠١٤/٤/١٤م) واتفاقية الخدمات بتاريخ ١٤٣٥/٦/١٤هـ (الموافق ٢٠١٤/٤/١٤م) وعقد الشحن بتاريخ ١٤٣٥/٦/١٤هـ (الموافق ٢٠١٤/٤/١٤م).
ألا يقل تقييم الأصول المستهدفة الوارد في تقرير التقييم الذي أعده المستشار المالي عن العوض	نص تقرير التقييم المُعد من قبل المستشار المالي على أن قيمة الأصول المستهدفة وعقود النقل تتراوح ما بين ١,٣٠٠ و ١,٧٠٠ مليون دولار أمريكي، أي أنها لا تقل عن قيمة العوض. للمزيد من التفاصيل، يرجى الاطلاع على القسم ٣ "التقييم".	تم إصدار تقرير التقييم من قبل المستشار المالي بتاريخ ١٤٣٣/١١/٢٩هـ (الموافق ٢٠١٢/١٠/١٥م).
موافقة هيئة السوق المالية على نشر نشرة الإصدار	تمت الموافقة على هذه النشرة من قبل هيئة السوق المالية.	وافقت هيئة السوق المالية على هذه النشرة قبل نشرها.
اتفاق كل من فيلا والشركة على ٩٠ في المائة على الأقل من الموظفين الذين سيتم نقلهم إلى الشركة وفق اتفاقية الخدمات	قامت فيلا والشركة مجتمعتين بتشكيل لجنة دمج تم تعيين أعضاءها من قبل كل من الطرفين. لجنة الدمج مسؤولة عن تحديد هوية ونقل موظفي فيلا.	كما في تاريخ هذه النشرة قدمت الشركة عروض عمل في مجموعة البحري لـ ٤٠٩ موظّفاً من شركة فيلا (٣١٧ من العاملين على متن السفن و٩٢ من العاملين بالمكاتب) منهم ٣٨٧ موظفاً (٢٩٦ من العاملين على متن السفن و٩١ من العاملين بالمكاتب) قبلوا العرض و٢٢ موظف (٢١ من العاملين على متن السفن و١ من العاملين بالمكاتب) رفضوا العروض المقدمة لهم.
موافقة مجلس حماية المنافسة	قدمت الشركة طلباً لمجلس حماية المنافسة بتاريخ ١٤٣٤/٣/٢٤هـ (الموافق لتاريخ ٢٠١٣/١/١٥م) للحصول على الموافقة على إبرام الصفقة. تضمن الطلب ملخصاً لاتفاقيات الصفقة وغيرها من التفاصيل المطلوبة من مجلس حماية المنافسة بما في ذلك المعلومات المتعلقة بأرامكو السعودية وشركة أرامكو السعودية للتطوير وفيلا.	منح مجلس حماية المنافسة موافقته المتعلقة بالصفقة بتاريخ ١٤٣٤/٣/٢٤هـ (الموافق ٢٠١٣/٢/٥م).
الحصول على موافقة المجلس الأعلى لشؤون البترول والمعادن على الصفقة، بالإضافة إلى توقيع الشركة على أي مستندات تحدد الشروط التي تم بموجبها منح موافقة المجلس الأعلى لشؤون البترول والمعادن (متى ما كان ذلك مطلوباً)	قامت أرامكو السعودية بإبلاغ الشركة عن موافقة المجلس الأعلى لشؤون البترول والمعادن على الصفقة كما هي موضحة بالاتفاقيات التي تم الموافقة عليها من قبل مجلس إدارة الشركتين والتي تم تسليمها من قبل أرامكو السعودية للمجلس الأعلى لشؤون البترول والمعادن. وعليه لا يوجد أي مستندات من المجلس الأعلى لشؤون البترول والمعادن مطلوب على الشركة توقيعها. للمزيد من التفاصيل، يرجى الاطلاع على القسم ١-٨-١ "موافقة المجلس الأعلى لشؤون البترول والمعادن".	تم الحصول على موافقة المجلس الأعلى لشؤون البترول والمعادن بتاريخ ١٤٣٥/٦/١٠هـ (الموافق ٢٠١٤/٤/١٠م).

شروط إتمام المرحلة الأولى من الصفقة التي تم استيفاؤها أو التنازل عنها، بحسب الحال		
شروط إتمام المرحلة الأولى	الوضع	تاريخ الاستيفاء/ التنازل
استلام كافة الموافقات المطلوبة من أطراف ثالثة والتي تتمثل في: أ) استلام موافقة وتنازل من قبل هايدوك هولدنغز ليمتد (شركة مؤسسة في جزر فيرجن البريطانية) التي يلزم الحصول على موافقتها عند وجود تغير في السيطرة على الشركة وذلك بموجب اتفاقية الشركاء المبرمة مع الشركة فيما يتعلق بشركة بتروديك المحدودة وهي إحدى شركات مجموعة البحري (للمزيد من التفاصيل، يرجى الاطلاع على القسم ٥-٨-٤ "بتروديك"). ب) استلام تنازل ودليل على الإنهاء من وكيل التسهيلات بخصوص اتفاقية تسهيلات قامت الشركة بإبرامها في ٣ سبتمبر ٢٠٠٢م وانتهت في نوفمبر ٢٠١٢م.	قامت الشركة بطلب واستلام كافة المستندات اللازمة لاستيفاء هذا الشرط.	تم استلام كافة موافقات الأطراف الثالثة كما في تاريخ هذه النشرة.

شروط إتمام المرحلة الأولى الأخرى التي لم تستوفى بتاريخ هذه النشرة والتي يجب استيفاؤها بحلول تاريخ إتمام المرحلة الأولى وبما لا يتجاوز تاريخ التنفيذ النهائي (أو أي تاريخ لاحق آخر تتفق عليه الشركة وفيلا)		
شروط إتمام المرحلة الأولى	الخطوات التي يجب اتخاذها	المدة المتوقعة
توقيع اتفاقية الضمان النقدي	توقيع اتفاقية الضمان النقدي من قبل أطرافها.	من المتوقع توقيع الاتفاقية قبل عقد الجمعية العامة غير العادية للصفقة.
دليل تقبله فيلا على أن الشركة قادرة على تمويل العوض النقدي	توقيع الاتفاقيات النهائية لتمويل المرابحة الجسري بقيمة ٣,١٨٢,٨١٢,٥٠٠ ريال سعودي لتمويل العوض النقدي والتكاليف المرتبطة بالصفقة. للمزيد من التفاصيل، يرجى الاطلاع على القسم ١-١٣ "ترتيبات التمويل".	تم توقيع مذكرة شروط تمويل المرابحة الجسري بتاريخ ١٤٣٤/٤/٩هـ (الموافق ٢٠١٣/٢/١٩م). من المتوقع أن يتم توقيع الاتفاقيات النهائية المتعلقة بهذه التسهيلات الجسرية بعد انعقاد الجمعية العامة غير العادية للصفقة بفترة قصيرة وستقوم الشركة بالإعلان عن توقيع الاتفاقيات النهائية متى ما تم ذلك.
موافقة وزارة التجارة والصناعة على عقد الجمعية العامة غير العادية للصفقة وجدول أعمال الاجتماع الذي سيتضمن القرار الخاص بالصفقة بما في ذلك التعديلات المقترحة على النظام الأساسي للشركة	ستقوم الشركة بتقديم طلب لوزارة التجارة والصناعة للحصول على موافقتها.	من المتوقع تقديم طلب وزارة التجارة والصناعة قبل ٣٠ يوماً تقريباً من تاريخ انعقاد الجمعية العامة غير العادية للصفقة. من المتوقع استلام موافقة وزارة التجارة والصناعة بعد نشر هذه النشرة بوقت قصير.
الموافقة على القرار الخاص بالصفقة من قبل المساهمين	ستقوم الشركة بعقد الجمعية العامة غير العادية للصفقة وفقاً لنظامها الأساسي ونظام الشركات، وستقوم بنشر الدعوة لعقد الجمعية العامة غير العادية للصفقة في موقع تداول والجريدة الرسمية السعودية وصحيفة يومية واحدة تصدر باللغة العربية في مدينة الرياض.	ستقوم الشركة بالدعوة إلى انعقاد الجمعية العامة غير العادية للصفقة فور الحصول على موافقة وزارة التجارة والصناعة على عقد الجمعية. وستُعقد الجمعية بعد ٢٥ يوم على الأقل من نشر الدعوة.

فيما يلي قائمة بشروط إتمام المرحلة الأولى من الصفقة التي تتطلب عدم وقوع حدث معين قبل تاريخ إتمام المرحلة الأولى والتي لا بد من استيفائها فقط من خلال عدم تحقق الحدث المعني قبل إتمام المرحلة الأولى:

- عدم حدوث أي تغيير جوهري سلبي.
- عدم إعلان أي نية جدية في تقديم عرض من شأنه الاستحواذ على حصة سيطرة في الشركة.
- عدم تحقق أي واقعة أو أمر أو ظرف من شأنه أن يؤدي إلى تجاوز تعهدات جوهرية تم تقديمها من قبل فيلا أو من قبل الشركة بموجب اتفاقية شراء الأعمال والأصول والذي سيشكل تغييراً سلبياً جوهرياً، دون أن تتم معالجته أو تسويته من قبل الطرف المعني خلال ٣٠ يوماً (إذا كان من الممكن معالجته) بشكل يرضي الطرف الآخر على نحو معقول.

- عدم وقوع حادثة تلوث بيئي منذ تاريخ التوقيع أو في حال وقوع حادثة تلوث بيئي وكان أثرها فقط توقف أعمال الطرف المتسبب بالحادثة أو عضو من مجموعته، مع كون تلك الحادثة قد تمت معالجتها عند اتمام المرحلة الأولى بحيث لم يعد هناك وجود لأي أعباء ناشئة عن مثل تلك الحادثة بالنسبة للناقلة الخاصة بالطرف المتسبب للحادثة.

١ – ٨ – ١ موافقة المجلس الأعلى لشؤون البترول والمعادن

كما هو موضح أعلاه، إن أحد الشروط الرئيسية لإتمام المرحلة الأولى من الصفقة هو الحصول على موافقة المجلس الأعلى لشؤون البترول والمعادن على الصفقة. ويتمثل دور المجلس الأعلى لشؤون البترول والمعادن في تحديد سياسات واستراتيجيات المملكة المتعلقة بالبترول والغاز وغيرها من المواد الهيدروكربونية في ضوء المصالح الوطنية للمملكة بما في ذلك حالات الطوارئ الوطنية. وتعد موافقة المجلس الأعلى لشؤون البترول والمعادن مطلوبة بسبب أن الشركة ستكون هي الناقل الوطني المسؤول- بموجب اتفاقية شراء الأعمال والأصول- عن تأمين أسطول من الناقلات بحد أدنى من الحمولة لغرض نقل النفط الخام ودعم أولويات النقل الوطني في أوقات الطوارئ الوطنية في المملكة.

وتم الحصول على موافقة المجلس الأعلى لشؤون البترول والمعادن في تاريخ ١٤٣٥/٦/١٠هـ (الموافق ٢٠١٤/٤/١٠م) على نقل ملكية أسطول فيلا إلى الشركة وأن تتولى الشركة التزامات الناقل الوطني.

١ – ٩ عقود النقل

عقد الشحن واتفاقية الإيجار على أساس الفترة الزمنية

تعتقد الشركة أن عقود النقل من شأنها تحقيق فوائد طويلة الأجل لمجموعة البحري، سواء كان ذلك من حيث زيادة الأرباح أو إيجاد قيمة مضافة للمساهمين.

لمزيد من التفاصيل عن عقود النقل يرجى الاطلاع على القسم ١٢-١ "ملخص الاتفاقيات الجوهرية".

١ – ١٠ العلاقة مع أرامكو السعودية

لتعزيز الترتيبات الحصرية المتفق عليها بموجب عقود النقل، قامت أرامكو السعودية والشركة بإبرام اتفاقية العلاقة بتاريخ ١٤٣٣/١٢/١٩هـ (الموافق ٢٠١٢/١١/٤م). وتلزم اتفاقية العلاقة من أرامكو السعودية أن تدعم الترتيبات الحصرية بحيث:

- تصبح الشركة الناقل الحصري لأرامكو السعودية لنقل النفط الخام المنتج في المملكة والمباع من قبل مجموعة أرامكو السعودية على أساس التسليم للعميل بناقلات النفط العملاقة والذي يتم نقله من موانئ محددة تستخدمها أرامكو السعودية لشحن النفط الخام بحسب ما هو محدد في عقد الشحن. لمزيد من التفاصيل يرجى الاطلاع على القسم ١٢-١ "ملخص الاتفاقيات الجوهرية".
- فيما يتعلق بشحنات النفط الخام المنتج في المملكة التي لن تشحن بناقلات النفط العملاقة والتي تستوفي شروط معينة، يقوم مفوض أرامكو السعودية المعني بإشعار الشركة بوجود مثل تلك الشحنة بحيث تتمكن الشركة من تقديم عرضها لنقل تلك الشحنات.

كما تستوجب اتفاقية العلاقة أيضاً أن توفر أرامكو السعودية وقود الناقلات -متى ما أمكن ذلك- لأي ناقلة مملوكة بالكامل لمجموعة البحري أو أي ناقلة مستأجرة بهيكلها من قبل مجموعة البحري. إلا أن الشركات الأعضاء في مجموعة أرامكو السعودية غير ملزمة بتوفير وقود الناقلات إلى إحدى شركات مجموعة البحري إذا كان ذلك سيؤدي إلى عدم قدرة تلك الشركة التابعة لمجموعة أرامكو السعودية على الوفاء بالتزاماتها تجاه، أو سد احتياجات، أي من الشركات الأخرى التابعة لمجموعة أرامكو السعودية، أو إذا كان ذلك سيؤدي إلى أو من الأرجح على نحو منطقي أنه سيؤدي إلى خرق أرامكو السعودية أو الشركة التابعة لمجموعة أرامكو السعودية لأي ترتيبات تعاقدية مسبقة مع طرف ثالث أو أي قانون أو نظام نافذ.

اتفقت الشركة أيضاً مع أرامكو السعودية على مناقشة فرص التعاون المستقبلي متى ما كان ذلك مجدياً تجارياً في مجالات أخرى بما في ذلك مجال الكيماويات، والبضائع السائبة، والمحطّات وخطوط النقل اللوجستية الخاصة بالأعمال التجارية وخدمات الدعم البحري.

١ – ١١ ترتيبات التوظيف

اتفاقية الخدمات

كجزء من الصفقة، قامت الشركة بإبرام اتفاقية الخدمات مع فيلا بتاريخ ١٤٣٣/١٢/١٩هـ (الموافق ٢٠١٢/١١/٤م) والمعدلة بتاريخ ١٤٣٥/٦/١٤هـ (الموافق ٢٠١٤/٤/١٤م)، والتي يجب أن تقدم الشركة بموجبها عروض عمل لعدد محدد من موظفي فيلا (سواء العاملين على متن السفن أم بالمكاتب) بنفس الشروط والمزايا (بما في ذلك المكافآت والبدلات، مثل بدل السكن) التي كان هؤلاء الموظفين يحصلون عليها بموجب عقود عملهم مع فيلا وذلك لضمان الاندماج السهل للأصول المستهدفة في أسطول ناقلات الشركة الحالي.

كما في تاريخ هذه النشرة قدمت الشركة عروض للعمل في مجموعة البحري لـ ٤٠٩ موظّفاً من شركة فيلا (٣١٧ من العاملين على متن السفن و٩٢ من العاملين بالمكاتب) منهم ٣٨٧ موظفاً (٢٩٦ من العاملين على متن السفن و٩١ من العاملين بالمكاتب) قبلوا العروض و٢٢ موظف (٢١ من العاملين على متن السفن و١ من العاملين بالمكاتب) رفضوا العروض المقدمة لهم.

وعند الموافقة على عروض التوظيف المقدمة من الشركة، ينتقل الموظفون العاملون على متن الناقلة إلى الشركة بتاريخ انتقال الناقلة التي يعملون عليها. أما الموظفون العاملون في المكاتب فسينتقلون تدريجياً بحسب ما يتم الاتفاق عليه بين الشركة وفيلا، بحيث لا يتسبب ذلك في تعطيل أي من أعمال الشركة أو فيلا.

اتفاقية الإعارة

كما قامت الشركة أيضاً بإبرام اتفاقية إعارة مع أرامكو السعودية بتاريخ ١٤٣٣/١٢/١٩هـ (الموافق لتاريخ ٢٠١٢/١١/٤م) لإعارة عدد محدد من الموظفين العاملين في مكاتب مجموعة أرامكو السعودية إلى الشركة، وذلك لتقديم الدعم الفني للشركة فيما يتعلق بالأصول المستهدفة. ويحق لأي من الشركة أو ارامكو السعودية اقتراح الإعارة عند الحاجة، وفي حال اتفقتا على أن الإعارة مناسبة، فسوف تتفقان على هوية الموظف الذي ستتم إعارته والخدمات التي سيقدمها وفترة الإعارة وموقعها والأجر الذي سيتم سداده من قبل الشركة إلى أرامكو السعودية مقابلها. وسيتعين على الشركة أن تدفع أجراً لأرامكو السعودية عن كل موظف معار يُحدد بناءً على ما يتلقاه موظف في الشركة يعمل في نفس الدرجة الوظيفية.

(لمزيد من التفاصيل حول هذه الاتفاقيات، يرجى الاطلاع على القسم ١٢-١ "ملخص الاتفاقيات الجوهرية").

١-١٢ اتفاقيات الصفقة الرئيسية

يقدم الجدول التالي نبذة عن الشروط الأساسية لاتفاقيات الصفقة الرئيسية. ولعرض مفصّل أكثر لاتفاقيات الصفقة، يرجى الاطلاع على القسم ١٢-١-١ "ملخص مستندات الصفقة":

١-١٢-١ اتفاقية شراء الأعمال والأصول

الوصف والأطراف	اتفاقية بين الشركة وفيلا من أجل دمج كامل أسطول ناقلات فيلا والعمليات المتعلقة بتلك الناقلات مع الشركة.
الشروط الرئيسية	تتضمن اتفاقية شراء الأعمال والأصول شروط إتمام المرحلة الأولى من الصفقة التي لا بد من استيفاءها قبل إتمام المرحلة الأولى (للمزيد من التفاصيل، يرجى الاطلاع على القسم ١-٨ "شروط إتمام المرحلة الأولى من الصفقة"). تقدم كل من فيلا والشركة لبعضهما البعض عدداً من التعهدات تتعلق بناقلات فيلا والشركة على التوالي بموجب اتفاقية شراء الأعمال والأصول. تعهدت فيلا بعدم التنافس مع مجموعة البحري في مجال تملك وتشغيل و/أو تأجير ناقلات النفط العملاقة لنقل النفط الخام المنتج في المملكة حتى انتهاء عقد الشحن، إلا في حالات محدودة (لمزيد من التفاصيل، يرجى الاطلاع على القسم ١٢-١-١ "ملخص مستندات الصفقة"). كما تعهدت فيلا أيضاً بعدم استقطاب أي من الموظفين الذين تم نقلهم إلى مجموعة البحري بموجب اتفاقية الخدمات لفترة عامين من تاريخ تحويل أي من أولئك الموظفين إلى مجموعة البحري. يبلغ الحد الأقصى للمسؤولية الكلية التي تتحملها (١) فيلا وشركة أرامكو السعودية للتطوير و(٢) الشركة عن المطالبات المتعلقة ببعض التعهدات الرئيسية مبلغ ٤,٨٧٥,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي (ما يعادل ١,٣٠٠,٠٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي). بالنسبة لأي مطالبات متعلقة بالتعهدات الواردة في اتفاقية شراء الأعمال والأصول، فإن الحد الأقصى للمسؤولية الكلية التي تتحملها (١) فيلا وشركة أرامكو السعودية للتطوير و(٢) الشركة، على التوالي، مبلغ ٥٦٢,٥٠٠,٠٠٠ ريال سعودي (ما يعادل ١٥٠,٠٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي).
المدة	يمكن إنهاء اتفاقية شراء الأعمال والأصول في حالات محدودة قبل إتمام المرحلة الأولى من الصفقة، بما في ذلك: • بالاتفاق المشترك ما بين فيلا والشركة. • بشكل تلقائي في حال وقوع حدث قوة قاهرة واستمر لأكثر من ٩٠ يوماً. • بشكل تلقائي في حال عدم إتمام المرحلة الأولى من الصفقة بتاريخ التنفيذ النهائي الذي يقع في ١٤٣٥/١٠/٤هـ (الموافق لتاريخ ٢٠١٤/٧/٣١م) (أو أي تاريخ آخر لاحق تتفق عليه فيلا والشركة). بعد إتمام المرحلة الأولى من الصفقة، لا يجوز إنهاء اتفاقية شراء الأعمال والأصول إلا إذا وقع حدث قوة قاهرة واستمر لمدة تزيد عن ٩٠ يوماً.

١ – ١٢ – ٢ عقد الشحن

الوصف والأطراف	اتفاقية ما بين الشركة وشركة بولانتير من أجل قيام الشركة بتقديم خدمات النقل بشكل حصري لشركة بولانتير لنقل شحنات النفط الخام المنتج في المملكة المباع على أساس التسليم للعميل والذي ينقل عبر ناقلات النفط العملاقة.
الشروط الرئيسية	ينص عقد الشحن على تمتع الشركة ببعض الحقوق الحصرية بحيث: • يكون للشركة حق حصري فيما يتعلق بنقل كافة شحنات النفط الخام المباعة على أساس التسليم للعميل من قبل أعضاء مجموعة أرامكو السعودية والتي يتم شحنها من مواقع محددة تستخدمها أرامكو السعودية لشحن النفط الخام (للمزيد من التفاصيل، يرجى الاطلاع على القسم ١٢-١-١ "ملخص مستندات الصفقة"). • بالنسبة لشحنات النفط الخام المنتج في المملكة التي يقل حجمها عن حجم ناقلات النفط العملاقة وتستوفي مواصفات معينة، سيقوم الطرف المسمّى من قبل ارامكو السعودية بإبلاغ الشركة بمثل تلك الشحنات بحيث تقوم الشركة بتقديم عرض لنقل تلك الشحنات. تلتزم بولانتير بضمان حد أدنى لتسعيرة الشحن التي تحصل عليها الشركة مقابل توفير خدمات الشحن للرحلات الطويلة والتي يتم تنفيذها باستخدام الناقلات المملوكة للشركة، مما سيحد من تعرّض الشركة لتقلّبات أسعار الشحن السوقية لاسيما في حال انخفاض أسعار الشحن عن التسعيرة المضمونة للشركة بموجب العقد. وفي حال ارتفعت أسعار الشحن السوقية عن 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.
المدة	مدة أولية تبلغ ١٠ سنوات، بحيث يمكن طلب إنهاء العقد بعد مرور خمس سنوات من تاريخ سريانه من قبل أي من الطرفين وذلك بموجب إشعار يقدم من قبل الطرف الذي يرغب في الإنهاء إلى الطرف الآخر قبل خمس سنوات على الأقل من تاريخ الإنهاء المقترح (علماً بأنه سيبدأ سريان العقد بتاريخ تسليم أولى ناقلات فيلا إلى الشركة وفقاً لاتفاقية شراء الأعمال والأصول).

١ – ١٢ – ٣ الإيجار على أساس الفترة الزمنية

الوصف والأطراف	اتفاقية بين الشركة وأرامكو للتجارة تلتزم بموجبها أرامكو للتجارة بالاستئجار من الشركة ٥ ناقلات للمنتجات البترولية المكررة وناقلة النفط العملاقة أحادية الهيكل المستخدمة للتخزين العائم التي تشكل جزءاً من الأصول المستهدفة على أساس الفترة الزمنية.
الشروط الرئيسية	يتعين على أرامكو للتجارة استئجار ناقلات فيلا ذات الصلة من الشركة على اساس الفترة الزمنية لفترة لا تقل عن خمس سنوات (ما عدا في حالة الناقلة العملاقة أحادية الهيكل المستخدمة للتخزين العائم، التي من المتوقع أن تمتد فترة إيجارها حتى ١٤٣٧/٣/٢٠هـ (الموافق ٢٠١٦/١٢/٣١م) أو لفترة أطول (ولمزيد من التفاصيل يرجى مراجعة القسم ١٢-١-٢-٣ "ملخص البنود الرئيسية لاتفاقية الإيجار على أساس الفترة الزمنية).
المدة	مدة الإيجار على أساس الفترة الزمنية لكل من ناقلات المنتجات البترولية المكررة هي خمس سنوات من وقت تسليم الناقلة المعنية. يتم تجديد فترة الإيجار لمدة خمس سنوات إضافية إلا إذا تم إلغاؤها من قبل اي من الطرفين بموجب إشعار خطي لا تقل مدته عن تسعة أشهر تسبق تاريخ انتهاء المدة الأصلية. يتم تأجير ناقلة النفط العملاقة أحادية الهيكل المستخدمة للتخزين العائم حتى ٣١ ديسمبر ٢٠١٦م. إلا أنه وفي حال طلبت مؤسسة التصنيف إجراء التسفين، فقد يتم تعديل تلك الفترة وفقاً لاتفاقية التأجير على اساس الفترة الزمنية.

١ – ١٢ – ٤ اتفاقية العلاقة

الوصف والأطراف	اتفاقية بين الشركة وأرامكو السعودية تنظم العلاقة والحقوق والالتزامات المتبادلة بين الشركة وأرامكو السعودية
الشروط الرئيسية	تعتبر اتفاقية العلاقة مكمّلة للترتيبات الحصرية المذكورة ضمن عقد الشحن وتنص على أن الشركة تملك الحق الحصري فيما يتعلق بنقل كافة شحنات النفط الخام المباعة على أساس التسليم للعميل بواسطة ناقلات النفط العملاقة من قبل أعضاء مجموعة أرامكو السعودية والتي يتم شحنها من مواقع محددة تستخدمها أرامكو السعودية لشحن النفط الخام وفقاً لشروط عقد الشحن. كما تتعهد مجموعة أرامكو السعودية بعدم التنافس مع مجموعة البحري في مجال تملك وتشغيل و/أو تأجير ناقلات النفط العملاقة لنقل النفط الخام المنتج في المملكة إلا في حالات محددة (لمزيد من التفاصيل، يرجى الاطلاع على القسم ١٢-١-١ "ملخص مستندات الصفقة").
المدة	تسري اتفاقية العلاقة ابتداء من الوقت الذي يتم فيه استكمال شروط إتمام المرحلة الأولى من الصفقة أو التنازل عنها إما من قبل فيلا أو الشركة (بحسب الحال) وفقاً لاتفاقية شراء الأعمال والأصول. تنتهي اتفاقية العلاقة إما عند انتهاء اتفاقية شراء الأعمال والأصول قبل تاريخ إتمام المرحلة الأولى من الصفقة أو عند انتهاء عقد الشحن، أيهما يتحقق أولاً.

ا – ١٢ – ٥ اتفاقية الخدمات

الوصف والأطراف	اتفاقية بين فيلا والشركة لتحديد هوية ونقل بعض من موظفي فيلا العاملين في مكاتبها وعلى متن السفن إلى مجموعة البحري
الشروط الرئيسية	الشركة ملزمة بتقديم عرض عمل لكل موظف منقول بنفس الشروط والأحكام (شاملة المكافآت والبدلات مثل السكن) التي توفرها له فيلا. في حال رفض أي من الموظفين المنقولين لعرض العمل من الشركة، فسوف يبقى موظفاً لدى فيلا.
المدة	تسري اتفاقية الخدمات من تاريخ التوقيع إلى انتهاء اتفاقية شراء الأعمال والأصول أو تاريخ إتمام المرحلة النهائية من الصفقة أو التاريخ الواقع بعد ٣٦٥ يوماً بعد تاريخ إتمام المرحلة الأولى من الصفقة، أيهما يتحقق أولا. يحق لفيلا والشركة أيضاً الاتفاق على إنهاء الاتفاقية بأثر فوري في أي وقت.

ا – ١٢ – ٦ اتفاقية الإعارة

الوصف والأطراف	اتفاقية بين أرامكو السعودية والشركة لإعارة بعض موظفي مجموعة أرامكو السعودية العاملين في مكاتبها إلى مجموعة البحري لشغل مناصب معينة تتعلق بالأصول المستهدفة وأعمال مجموعة البحري.
الشروط الرئيسية	تقوم إما الشركة أو أرامكو السعودية باقتراح الإعارة بناءً على احتياجاتهما، وفي حال اتفقتا على أن الإعارة مناسبة، فسوف تتفقان على هوية الموظف المعار والخدمات التي سيقدمها ومدة الإعارة وموقعها والأجر الذي ستدفعه الشركة إلى أرامكو السعودية مقابل الإعارة.
المدة	تسري اتفاقية الإعارة بتاريخ إتمام المرحلة الأولى للصفقة ولمدة خمس سنوات من ذلك التاريخ (إلا إذا اتفقت أرامكو السعودية والشركة على تمديد تلك المدة)، أو بانتهاء اتفاقية شراء الأعمال والأصول. كما يمكن أن تتفق أرامكو السعودية والشركة على انهاء اتفاقية الإعارة. كما يحق لأي من الشركتين إنهاء اتفاقية الإعارة إذا ارتكب الطرف الآخر مخالفة جوهرية ولم تتم معالجتها خلال ٣٠ يوماً.

ا – ١٢ – ٧ نماذج البيع النرويجية المعدلة

الوصف والأطراف	اتفاقية مستقلة بين الشركة وفيلا لكل ناقلة من ناقلات فيلا بناءً على نموذج مذكّرة الاتفاق لشراء وبيع السفن الخاصة بجمعية وسطاء السفن النرويجية لبيع وشراء ناقلات فيلا.
الشروط الرئيسية	يكون الجزء من العوض المتعلق بكل من ناقلات فيلا مستحق الدفع لفيلا وفقاً لما هو محدد في اتفاقية شراء الأعمال والأصول. إذا كانت هناك عيوب في أي ناقلة من ناقلات فيلا في دفة تلك الناقلة أو آلية دفعها أو جزئها السفلي أو المغمور بالماء تحت أعمق خط للتحميل مما قد يؤثر على تصنيف تلك الناقلة (حسبما هو مقرر من قبل مؤسسة التصنيف)، فسيكون على فيلا بموجب كل من نماذج البيع النرويجية المعدلة القيام بتصليح تلك العيوب أو الاتفاق مع الشركة على خفض العوض المستحق فيما يتعلق بناقلة فيلا المعنية. بحسب نماذج البيع النرويجية المعدلة المذكورة، سيتم تسليم ناقلة فيلا المعنية خالية من البضائع أو المواد، ومع تصنيف سليم خالٍ من أي شروط أو توصيات (إلا في بعض الحالات الاستثنائية المحددة) بالإضافة إلى شهادة تصنيف سارية لمدة لا تقل عن ستة اشهر بعد التسليم.
المدة	ليست هناك مدة محددة لنماذج البيع النرويجية المعدلة، إلا أن سريانها سيعتمد على سريان اتفاقية شراء الأعمال والأصول.

ا – ١٣ ترتيبات التمويل

أبرمت الشركة مذكرة شروط تمويل غير ملزمة للحصول على تسهيلات مرابحة جسرية بقيمة ٣,١٨٢,٨١٢,٥٠٠ ريال سعودي ("تسهيلات المرابحة الجسرية") بتاريخ ١٤٣٤/٤/٩هـ (الموافق ٢٠١٣/٠٢/١٩م) مع كل من بنك جي بي مورجان تشيس، ان. ايه.، فرع الرياض، ومجموعة سامبا المالية والبنك السعودي البريطاني ("الممولين") لتمويل العوض النقدي والمصاريف المتعلقة بالصفقة ("مذكرة الشروط").

بحسب مذكرة الشروط، من المتوقع أن يكون أجل سداد تسهيلات المرابحة الجسرية ١٢ شهراً من تاريخ توقيع اتفاقيات التمويل النهائية. وتعتزم الشركة تسديد تسهيلات المرابحة الجسرية إما من خلال إصدار صكوك أو عن طريق الحصول على تسهيلات طويلة الأجل متوافقة مع الشريعة الإسلامية. وستقوم الشركة بتقديم ضمانات مقابل تسهيلات المرابحة الجسرية المتوقع أن تتضمن –من بين أمور أخرى– رهن ناقلات فيلا (بعد نقل ملكيتها إلى الشركة) بالإضافة إلى إحالة العوائد التي ستتلقاها الشركة بموجب عقود النقل. كما يُتوقع أن تتضمن اتفاقيات التمويل النهائية شروطاً يجب استيفائها من قبل الشركة قبل الاستفادة من هذه التسهيلات بالإضافة إلى عدة تعهدات وضمانات ستلتزم الشركة بها والتي يُتوقع أن تكون مماثلة لما هو متعارف عليه في السوق بالنسبة لتسهيلات من هذا النوع. ولمزيد من المعلومات، يرجى مراجعة القسم ١٢-٢ "المعلومات القانونية المتعلقة بالشركة". وتقوم الشركة حالياً بمناقشة اتفاقيات التمويل النهائية والمتوقع أن يتم توقيعها قبل عقد الجمعية العامة غير العادية للصفقة وستقوم الشركة بالإعلان عن توقيع الاتفاقيات النهائية متى ما تم ذلك.

١ - ١٤ التغييرات في مجلس الإدارة بعد الصفقة

١ - ١٤ - ١ مجلس الإدارة الحالي

تدار الشركة حالياً من قبل مجلس يتألف من سبعة أعضاء، ثلاثة منهم تعينهم الحكومة (ممثلة بصندوق الاستثمارات العامة)، في حين أن الأربعة المتبقين يتم تعيينهم من قبل الجمعية العامة للشركة.

وبالرغم من أن الشركة بتاريخ نشرة الإصدار هذه لا تتبع أسلوب التصويت التراكمي، إلا أن أحد التعديلات المقترحة على النظام الأساسي للشركة يقضي بتبني هذا الأسلوب وذلك كما هو موضح بتفصيل أكثر أدناه.

١ - ١٤ - ٢ التغييرات المقترحة على مجلس الإدارة

سيُطلب من المساهمين في اجتماع الجمعية العامة غير العادية للصفقة التصويت على عدد من التعديلات على النظام الأساسي للشركة والتي تتضمن – من بين أمور أخرى- تعديل عدد أعضاء مجلس الإدارة الحالي من سبعة أعضاء إلى تسعة أعضاء، ومن شأن هذا التعديل أيضا منح شركة أرامكو السعودية للتطوير الحق في تعيين عضوين من أعضاء المجلس بمجرد أن تصبح مساهماً في الشركة. كما أنه بناءً على التعديلات المقترحة على النظام الأساسي للشركة، فإن الحق الحالي للحكومة (ممثلة بصندوق الاستثمارات العامة) في تعيين ثلاثة أعضاء سيبقى كما هو، على أن يتم تعيين باقي الأعضاء الأربعة من قبل الجميعة العامة. كما قامت الشركة بتقديم عدة تعهدات إلى فيلا بخصوص عمليات مجموعة البحري قبل قيام شركة أرامكو السعودية للتطوير بتعيين عضوي مجلس الإدارة. للمزيد من التفاصيل، يرجى الاطلاع على القسم ١٢-١ "ملخص الاتفاقيات الجوهرية".

كما تتضمن التعديلات المقترحة على النظام الأساسي تعديل طريقة تعيين أعضاء مجلس الإدارة بحيث يتم انتخاب جميع أعضاء مجلس الإدارة من خلال الجمعية العامة عن طريق التصويت التراكمي (دون أن يكون لأي مساهم الحق في تعيين أي عضو بموجب النظام الأساسي) على أن يبدأ استخدام هذه الطريقة بعد انتهاء مدة مجلس الإدارة في ٣١ ديسمبر ٢٠١٦م.

١ - ١٥ الجمعية العامة غير العادية

بناءً على المتطلبات النظامية ذات العلاقة، تستوجب الصفقة (وتحديداً، زيادة رأس المال) والتغييرات المقترحة على مجلس الإدارة وطريقة انتخابه والتعديلات الأخرى المقترحة على النظام الأساسي للشركة موافقة المساهمين من خلال جمعية عامة غير عادية. وبالتالي فإن القرار الخاص بالصفقة سيطرح للتصويت في اجتماع الجمعية العامة غير العادية للصفقة. ويتحقق النصاب القانوني للجمعية العامة غير العادية بحضور (إما شخصياً أو بالوكالة أو عبر خاصية التصويت عن بعد) لعدد من المساهمين يمثلون على الأقل ٥٠ في المائة من الأسهم المصدرة للشركة. وحيث أنه يلزم لإتمام الصفقة الموافقة على القرار الخاص بها، وحيث إن القرار يتضمن زيادة رأس مال الشركة، فإنه يلزم الحصول على موافقة نسبة ٧٥ في المائة من الأسهم الممثّلة في اجتماع الجمعية العامة غير العادية على الأقل بأي من الطرق سالفة الذكر.

في حال عدم تحقق النصاب المطلوب للجمعية العامة غير العادية الخاصة بالصفقة، سيتم الدعوة لعقد جمعية عامة غير عادية أخرى ويتحقق النصاب في هذا الاجتماع بحضور (إما شخصياً أو بالوكالة أو عبر خاصية التصويت عن بعد)، لعدد من المساهمين يمثلون على الأقل ٢٥ في المائة من الأسهم المصدرة للشركة. وكما هو الحال في الاجتماع الأول، سيصدر القرار الخاص بالصفقة في هذا الاجتماع بموافقة ٧٥ في المائة من الأسهم الممثلة في الاجتماع بأي من الطرق سالفة الذكر.

ويمكن للمساهمين التصويت على القرار الخاص بالصفقة في اجتماع الجمعية العامة غير العادية عن طريق:

- الحضور الشخصي للاجتماع.
- توكيل مساهم آخر.
- خاصية التصويت عن بعد.

يمكن للمساهمين الذين لن يتمكنوا من حضور الجمعية العامة غير العادية للصفقة (أو الاجتماع الثاني للجمعية العامة غير العادية في حال عدم تحقق النصاب في الاجتماع الأول) بصفة شخصية أن يوكلوا مساهم آخر تتوافر فيه الشروط النظامية للحضور والتصويت نيابة عنهم. كما يمكنهم التصويت على القرار الخاص بالصفقة من خلال خاصية التصويت عن بعد قبل موعد الجمعية العامة المقرر. عدم حضور المساهم لاجتماع الجمعية العامة غير العادية الخاص للصفقة (أو الاجتماع الثاني في حال عدم تحقق النصاب في الاجتماع الأول)، أو عدم توكيله لمساهم آخر للحضور والتصويت نيابة عنه، أو عدم التصويت من خلال خاصية التصويت الالكتروني، سيؤدي إلى عدم ممارسة المساهم لحقه في التصويت على القرار الخاص بالصفقة خلال ذلك الاجتماع كما لن يتم اعتبار أسهمه ممثلة في الاجتماع.

وفي حال رغب المساهم في التصويت على القرار الخاص بالصفقة من خلال توكيل مساهم آخر بالتصويت نيابة عنه، يتعين على ذلك المساهم أن يختار مساهماً آخر يقوم بتمثيله كوكيل. علماً أنه لا يصح اختيار أياً من الأشخاص التاليين:

- أحد أعضاء مجلس إدارة الشركة.

- أحد موظفي الشركة.
- أي شخص موظف أو معين من الشركة، بدوام كامل، لأداء أي دور إداري أو فني.

بعد اختيار الوكيل، يجب أن يتم تعبئة نموذج الوكالة (المرفق في الملحق رقم ٢ من نشرة الإصدار هذه - نموذج الوكالة المتعلق بالجمعية العامة غير العادية الخاصة بالصفقة) وتوقيعه من قبل المساهم. كما يستلزم الأمر أن تكون الوكالة كتابيةً ومصادق عليها من الغرفة التجارية الصناعية في المملكة العربية السعودية أو أي مصرف تجاري في المملكة العربية السعودية. ولكي تصبح الوكالة ساريةً في الجمعية العامة غير العادية، يتعين على المساهم حامل الوكالة أن يقدّم أصل الوكالة والمصادقة عليها عند حضوره الشخصي للاجتماع.

وفي حال رغب أحد المساهمين في التصويت عن بعد على القرار الخاص بالصفقة ، يمكن له ذلك من خلال استخدام خاصية التصويت عن بعد التي تقدمها تداول كجزء من خدمة "تداولاتي". وسوف توفّر تداول للمساهمين القدرة على التصويت على القرار الخاص بالصفقة باستخدام خاصية التصويت عن بعد بمجرد موافقة وزارة التجارة والصناعة في المملكة العربية السعودية على جدول أعمال الجمعية العامة غير العادية الخاصة بالصفقة وإعلان الدعوة للاجتماع. وستقوم تداول بإرسال رسالة نصية قصيرة إلى المساهمين الذين قاموا بالتسجيل للحصول على خدمة "تداولاتي" على هواتفهم الجوالة تدعوهم لتسجيل الدخول إلى موقع خدمة "تداولاتي" والتصويت على القرار الخاص بالصفقة. ويُعرض خيار التصويت الإلكتروني كجزء من القائمة العامة للخدمات المتوفرة للمساهمين على الموقع الإلكتروني.

يمكن للمساهمين التسجيل للحصول على خدمة "تداولاتي" إلكترونياً من خلال حسابهم الشخصي للتداول أو من خلال زيارة وسطائهم. علماً بأن التسجيل لخدمة "تداولاتي" واستخدام خاصية التصويت عن بعد على القرار الخاص بالصفقة مجاني لكافة المساهمين. لمزيد من المعلومات يرجى زيارة الموقع الالكتروني http://tadawulaty.tadawul.com.sa.

تجدر الإشارة إلى أن شركة أرامكو السعودية لإدارة الاستثمار تمتلك عدد ١,٠١٦,٣٥٩ سهم في الشركة أي ما يعادل نسبة ٠,٣٢ في المائة كما في تاريخ ١٤٣٥/٥/٣٠هـ (الموافق ٢٠١٤/٣/٣١م). كما أكدت أرامكو السعودية بتاريخ ١٤٣٥/٦/٢٧هـ (الموافق ٢٠١٤/٤/٢٧م) بأن شركة أرامكو السعودية لإدارة الاستثمار وشركة أرامكو السعودية للتطوير مملوكتان بالكامل لأرامكو السعودية. كما أكدت شركة أرامكو السعودية لإدارة الاستثمار كتابياً للشركة بتاريخ ١٤٣٥/٦/٢٧هـ (الموافق ٢٠١٤/٤/٢٧م) أنها لن تقوم بالتصويت أثناء الجمعية العامة غير العادية للصفقة. كما قدمت شركة أرامكو السعودية تأكيداً بتاريخ ١٤٣٤/٦/٦هـ (الموافق ٢٠١٣/٤/١٦م) بأن شركة أرامكو السعودية والشركات التابعة لمجموعة أرامكو السعودية لا تملك أي حصة مباشرة أو غير مباشرة في الشركة، باستثناء الحصة التي تملكها شركة أرامكو السعودية لإدارة الاستثمار في الشركة (المذكورة أعلاه)، وذلك كما في تاريخ هذه النشرة.

يتضمن الملحق رقم ١ من نشرة الإصدار هذه نموذج الدعوة للجمعية العامة غير العادية الخاصة بالصفقة ("نموذج الدعوة إلى الجمعية العامة غير العادية الخاصة بالصفقة") ويتضمن الملحق رقم ٢ نموذج الوكالة ("نموذج الوكالة الخاص بالجمعية العامة غير العادية الخاصة بالصفقة").

وسيتم التصويت في اجتماع الجمعية العامة غير العادية للصفقة على قرار واحد فقط يشمل الآتي :

- الموافقة على الصفقة.
- الموافقة على دفع الشركة للعوض (مع مراعاة التعديلات المحتملة وفقاً لشروط اتفاقية شراء الأعمال والأصول) اللازم دفعه بموجب بنود الصفقة والذي يشمل إصدار أسهم العوض إلى شركة أرامكوالسعودية للتطوير ودفع العوض النقدي إلى فيلا.
- الموافقة على زيادة رأس مال الشركة من ٣,١٥٠,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي إلى ٣,٩٣٧,٥٠٠,٠٠٠ ريال سعودي عن طريق إصدار أسهم العوض إلى شركة أرامكو السعودية للتطوير بعد تسليم ناقلة أسهم العوض النهائية إلى الشركة.
- الموافقة على تفويض رئيس مجلس الإدارة والرئيس التنفيذي لاتخاذ أي إجراءات ضرورية لتنفيذ بنود اتفاقيات الصفقة وأي مستندات أخرى متعلقة بالصفقة.
- الموافقة على تعديلات معينة على النظام الأساسي للشركة والتي تتضمن –ضمن أمور أخرى- التعديلات اللازمة لعكس زيادة رأس المال، والتغييرات المقترحة على تشكيل مجلس الإدارة (ولمزيد من التفاصيل، يرجى الاطلاع على القسم ١-١٤ "التغييرات في مجلس الإدارة بعد الصفقة"، بالإضافة إلى تعديلات أخرى على النظام الأساسي يرى مجلس الإدارة مناسبتها.

(ويشار إلى ما تقدم بـ "**القرار الخاص بالصفقة**").

توصية مجلس الإدارة

بعد دراسة مستفيضة لشروط الصفقة وبنودها والقرار الخاص بها، عقد مجلس الإدارة اجتماعه رقم ٧/١٢ بتاريخ ١٤٣٣/١١/٢٩هـ (الموافق ٢٠١٢/١٠/١٥م)، ووافق بالإجماع على تفويض رئيس مجلس الإدارة والرئيس التنفيذي للشركة بإكمال المفاوضات والموافقة على الصفقة والتوقيع نيابة عن الشركة على كافة الوثائق ذات العلاقة بالصفقة. ويرى كافة أعضاء المجلس أنّ الصفقة والقرار الخاص بها يصب في مصلحة الشركة والمساهمين ككلّ وأن من شأنها الإسهام في نجاح الشركة المستقبلي من خلال تحسين وضعها المالي والتجاري وتحقيق استراتيجيتها في النمو مع إمكانية خلق وإيجاد قيمة مضافة للمساهمين على المدى الطويل. وبناءً على ذلك، يوصي المجلس بالإجماع المساهمين كافة بالموافقة على الصفقة من خلال التصويت بالموافقة على القرار الخاص بها وذلك في اجتماع الجمعية العامة غير العادية للصفقة (والواردة بمزيد من التفصيل في القسم ١-١٥ "الجمعية العامة غير العادية").

١-١٦ ملخّص التعديلات المقترحة على النظام الأساسي للشركة

كجزء من الصفقة، سيُطلب من المساهمين الموافقة على عدد من التعديلات على النظام الأساسي للشركة (لمزيد من التفاصيل حول التعديلات المقترحة، يرجى الاطلاع على "الملحق رقم ١– نموذج الدعوة إلى الجمعية العامة غير العادية الخاصة بالصفقة"). وفي حين أن أغلبية التعديلات المقترحة تهدف إلى التماشي مع بعض التطورات التنظيمية بالإضافة إلى عكس الزيادة المقترحة لرأس المال، إلا أن بعض التعديلات تعد أكثر أهمية وفيما يلي ملخص عنها:

	النظام الأساسي الحالي	النظام الأساسي المقترح
أهداف الشركة	تشمل أهداف الشركة شراء وبيع الناقلات واستخدام ناقلات الشركة لاستيراد/ وتصدير البضائع من وإلى المملكة، والمشاركة في العمليات المتعلقة بالشحن، وإنشاء طاقم من السعوديين المدربين على تشغيل ناقلات الشركة، وتنفيذ كافة العمليات المتعلقة بتسهيل السياحة والحج وإبرام وتنفيذ كافة الصفقات والاتفاقيات والأمور المتعلقة بأهداف الشركة.	سيتم توسيع أغراض الشركة. كما من شأن التعديل السماح صراحةً للشركة في سبيل تحقيق أهدافها وأغراضها العمل على دعم توطين الوظائف (السعودة) في أوساط الموظفين العاملين على متن بواخرها 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.
التغييرات في مجلس إدارة الشركة	تتم إدارة الشركة حالياً من قبل مجلس إدارة يتألف من سبعة اعضاء، ثلاثة منهم يتم تعيينهم من قبل الحكومة (ممثلة بصندوق الاستثمارات العامة). أما باقي الأعضاء الأربعة فيتم اختيارهم من قبل الجمعية العامة. النصاب القانوني اللازم لانعقاد اجتماعات مجلس الإدارة هو حضور ما لا يقل عن ٥٠ في المائة من أعضاء المجلس (بشرط أن لا يقل عدد الأعضاء الحاضرين عن خمسة أعضاء).	سيتم زيادة عدد أعضاء مجلس الإدارة من سبعة إلى تسعة أعضاء حتى نهاية فترة المجلس الحالية (والتي لن تتجاوز تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٦م) وسيكون لشركة أرامكو السعودية للتطوير الحق في تعيين عضوين اثنين في مجلس الإدارة. عند نهاية دورة المجلس الحالي في ٣١ ديسمبر ٢٠١٦م، سيتم انتخاب جميع أعضاء المجلس من قبل الجمعية العامة باستخدام أسلوب التصويت التراكمي (دون أن يكون لأي مساهم الحق في تعيين أي عضو بموجب النظام الأساسي). يكون النصاب القانوني لانعقاد اجتماع مجلس الإدارة هو حضور ما لا يقل عن خمسين بالمائة من الأعضاء.
حدود الاقتراض	يجوز للشركة حالياً الاقتراض بما لا يتجاوز ثلاثة أضعاف رأس المال.	سيتم رفع هذا الحد بحيث يصبح ثلاثة أضعاف قيمة حقوق المساهمين في الشركة وفقا لآخر قوائم مالية مراجعة للشركة.
ملكية الأسهم من قبل أعضاء مجلس الإدارة	يتعين على كل من أعضاء مجلس الإدارة أن يمتلك على الأقل ألفي سهم من أسهم الشركة لضمان أهليته كعضو في المجلس ("أسهم الضمان").	سيتم تخفيض الحد الأدنى لأسهم الضمان التي يجب على كل عضو مجلس إدارة تملكه إلى ألف (١,٠٠٠) سهم (والتي –بناء على القيمة الإسمية البالغة ١٠ ريالات سعودية للسهم– ستكون بقيمة اسمية تبلغ ١٠,٠٠٠ ريال سعودي). ويعكس هذا التغيير الحد الأدنى المطلوب وفق نظام الشركات.
صلاحيات المجلس	دون الإخلال بصلاحيات الجمعية العامة، يكون للمجلس أوسع الصلاحيات في إدارة شؤون الشركة. ويحق للمجلس رهن أصول الشركة لضمان ديونها.	سيستمر المجلس في امتلاك صلاحيات واسعة لإدارة شؤون الشركة. وسيتم توسيع هذه الصلاحيات لتشمل: • مع مراعاة شروط معينة، عقد القروض التجارية حتى لو تجاوزت مدتها ثلاث سنوات. • بيع أو رهن عقارات الشركة وأصولها. • إبراء ذمة مديني الشركة من التزاماتهم. • تفويض واحد أو أكثر من أعضاء المجلس أو الرئيس التنفيذي أو واحد أو أكثر من موظفي الشركة أو طرف ثالث للقيام بأعمال معينة. • بيع وشراء والتحويل بواسطة العقود واستلام وتسليم واستئجار وتأجير العقارات. • تعيين الموظفين وعزلهم، وتعيين موظفين من خارج المملكة وتحديد واجباتهم ومكافآتهم.

	النظام الأساسي الحالي	النظام الأساسي المقترح
اجتماعات المجلس	الحد الأدنى لاجتماعات مجلس الإدارة سنوياً هو ستة اجتماعات.	سيتم خفض الحد الأدنى لاجتماعات مجلس الإدارة سنوياً من ست اجتماعات إلى أربعة.
اجتماعات الجمعية العامة	لا يتضمن النظام الأساسي أحكاماً تسمح بالمشاركة في اجتماعات الجمعية العامة والتصويت على قراراتها من خلال الوسائل الالكترونية. يتمتع كل مساهم بصوت واحد لكل عشرة أسهم يملكها أو يمثلها في الجمعية العامة.	سيتضمن النظام الأساسي نص صريح يتيح لمساهمي الشركة المشاركة والتصويت في اجتماعات الجمعية العامة من خلال الوسائل الإلكترونية وفقا للضوابط و القواعد الصادرة عن الجهات المختصة من وقت لآخر. سيصبح لكل مساهم صوت واحد عن كل سهم يمتلكه أو يمثله في الجمعية العامة.
حل الشركة	مجلس الإدارة ملزم بحل الشركة في حال وصلت خسائرها إلى نصف قيمة رأس مالها إلا في حال قررت الجمعية العامة العادية غير ذلك.	سيكون مجلس الإدارة ملزماً بدعوة الجمعية العامة غير العادية للانعقاد متى ما وصلت خسائر الشركة إلى ثلاثة أرباع رأس المال للنظر في استمرار الشركة أو حلها وذلك تماشياً مع نظام الشركات.

١ - ١٧ الخطوات التالية لإتمام الصفقة

فيما يلي الخطوات الرئيسية المطلوبة لإتمام الصفقة:

- موافقة وزارة التجارة والصناعة على عقد الجمعية العامة غير العادية للصفقة وعلى جدول أعمال الاجتماع الذي سيتضمن القرار الخاص بالصفقة بما في ذلك التعديلات المقترحة على النظام الأساسي للشركة.
- نشر الدعوة لعقد الجمعية العامة غير العادية للصفقة في موقع تداول والجريدة الرسمية السعودية وواحدة من الصحف المحلية التي تصدر باللغة العربية في مدينة الرياض.
- الموافقة على القرار الخاص بالصفقة في الجمعية العامة غير العادية للصفقة (سواءً في الاجتماع الأول أو أي اجتماع ثاني إذا لم يتحقق النصاب في الاجتماع الأول).
- إتمام المرحلة الأولى من الصفقة والمتمثلة في نقل الملكية القانونية لأولى ناقلات فيلا (على أن تكون ناقلة نفط عملاقة) إلى الشركة.
- إتمام المراحل اللاحقة للمرحلة الأولى (والمتمثلة في نقل ملكية ناقلات أسهم العوض) إلى حين نقل الملكية القانونية لناقلة أسهم العوض النهائية.
- موافقة وزارة التجارة والصناعة على تحديث السجل التجاري للشركة.
- إصدار وتسجيل أسهم العوض باسم شركة أرامكو السعودية للتطوير.
- قبول وإدراج أسهم العوض لدى تداول.
- إتمام المراحل الأخرى من الصفقة (والمتمثلة في نقل ملكية الناقلات التي لا تمثل أسهم العوض) إلى حين اتمام المرحلة النهائية من الصفقة والمتمثلة في انتقال الملكية القانونية لآخر ناقلة من ناقلات فيلا إلى الشركة وعندها تُعتبر الصفقة قد اكتملت نهائياً.

١ - ١٨ دمج ناقلات فيلا وموظفيها في عمليات الشركة

فيما يلي توضيح للآلية التي ستُتَّبع لإكمال عملية دمج ناقلات فيلا والموظفين المنقولين في عمليات الشركة:

أ) بمجرد استيفاء كافة شروط إتمام المرحلة الأولى أو التنازل عنها ستقوم الشركة وفيلا بوضع جدول التسليم المقترح لناقلات فيلا. ويتطلب هذا وضع تواريخ التسليم بما ينسجم مع عمل أسطول الشركة الحالي في أقرب إطار زمني ممكن عمليا (من المتوقع حالياً أنه سيتم نقل ناقلة واحدة من ناقلات فيلا كل أسبوع تقريباً كمتوسط) دون المخاطرة بمعايير السلامة أو الحاجة إلى توظيف موارد إضافية.

ب) تهدف الشركة وفيلا إلى الانتهاء من نقل كافة الأصول المستهدفة إلى الشركة خلال فترة تقارب ستة أشهر من تاريخ إتمام المرحلة الأولى من الصفقة. سيتم نقل الموظفين العاملين على الناقلات (والذين يشكلون جزءاً من الموظفين المنقولين) إلى الشركة بالتزامن مع انتقال الناقلة التي يعملون عليها أو التي يرتبط عملهم بها. أما الموظفون الفنيون والتشغيليون العاملون في المكاتب (والذين يشكلون أيضاً جزءاً من الموظفين المنقولين) فسوف يتم نقلهم على مراحل بما يتناسب مع متطلبات واحتياجات الشركة وفيلا.

ج) يعتبر نقل موظفي فيلا ودمجهم في عمليات الشركة من ضمن مسؤوليات لجنة دمج الأعمال المشتركة وستستمر اللجنة في القيام بذلك، وتعمل هذه اللجنة بناء على تعليمات لجنة إشرافية تم تعيين أعضاءها من قبل فيلا والشركة.

د) تتألف لجنة دمج الأعمال المشتركة من ثماني أشخاص، أربعة من طرف أرامكو السعودية وأربعة من طرف الشركة. يتمثل الهدف الرئيسي لهذه اللجنة في التوصية بأفضل الاستراتيجيات للدمج الفعال للأصول المستهدفة والموظفين المنقولين إلى مجموعة البحري. وتتخذ قرارات لجنة دمج الأعمال المشتركة بإجماع أعضاءها وسيتم تطبيق قراراتها عند الحصول على موافقة كل من الشركة وأرامكو السعودية (ولا يجوز الامتناع عن الموافقة دون وجود مبررات منطقية). في حال عدم توصل الشركة وأرامكو السعودية إلى اتفاق حول قرار ما من قرارات لجنة الدمج، فسوف تعقد الإدارة العليا لكل منهما نقاشات لحل تلك المسألة وسيكون قرارها ملزماً لكافة الأطراف.

ه) يشمل نطاق صلاحيات لجنة الدمج تحديد الهيكل التنظيمي الأفضل والموظفين المطلوبين لمجموعة البحري بعد إتمام المرحلة النهائية من الصفقة مع تحديد الموظفين المنقولين ومراجعة السياسات واجراءات العمل ونظم المعلومات المساندة ذات الصلة في كل من فيلا والشركة لتحديد أفضل الممارسات ووضع خطة لدمج تلك الممارسات بشكل فعال في أعمال الشركة.

و) لجنة دمج الأعمال مخولة بتوظيف مستشار خارجي مستقل في الموارد البشرية للمساعدة في استخدام الشركة لطريقة مناسبة عند اختيار وتعيين موظفي فيلا. كما في تاريخ هذه النشرة حددت الشركة الموظفين المنقولين وقدمت الشركة لهم عروض للعمل في مجموعة البحري.

ز) تخطط الشركة لتوفير مزيد من مساحات العمل المكتبية وبيئة عمل عالية الجودة للإدارة الفنية والتجارية للشركة بعد إتمام المرحلة النهائية للصفقة.

ح) تتوقع الشركة أن تكون تكلفة دمج الأصول المشتركة مع الأسطول الحالي للشركة ودمج الموظفين المنقولين (بما في ذلك تجهيز مكاتب إضافية) حوالي ٦ ملايين ريال سعودي.

ط) بعد إتمام نقل أي من ناقلات فيلا والموظفين المعنيين بها إلى الشركة، ستقوم إدارة الشركة بإعادة توزيع بعض من الموظفين العاملين على متن الناقلة، لضمان أن تكون الناقلة مدارة من قبل طاقم يجمع أفضل مزيج من ربابنة وملاحين بما يتوافق مع المتطلبات التجارية المقبولة لشركات النفط الكبرى.

ي) سوف تسعى الشركة إلى زيادة العوائد من ناقلات الشركة إلى أقصى حد ممكن، من خلال التشغيل الأمثل للناقلات في خدمة عقد الشحن والمسارات التجارية المتاحة في السوق الفورية.

يقر مجلس إدارة الشركة بأنه -وبحسب علمه- وكما في تاريخ هذه النشرة، لا توجد اتفاقيات جوهرية للصفقة لم يتم ذكرها في هذا القسم ١ (لمحة عن الصفقة).

٢. عوامل المخاطرة

لغرض التصويت على القرار الخاص بالصفقة، يجب على المساهمين أن يقرأوا ويدرسوا بعناية المعلومات الواردة في هذه النشرة وخاصة عوامل المخاطرة كما هي موضحة في هذا القسم. علماً بأن المخاطر الموضحة في هذه النشرة قد لا تشمل كافة المخاطر التي قد تواجهها الشركة، وقد تكون هناك عوامل إضافية أخرى غير معروفة حالياً للشركة، والتي قد تؤثر على مبيعاتها وأرباحها ونتائج عملياتها. ويجب على أي مساهم مؤهل غير متأكد من كيفية تصويته على القرار الخاص بالصفقة، استشارة مستشار مالي مستقل مرخص له من هيئة السوق المالية .

إن أنشطة الشركة، ووضعها المالي، ونتائج عملياتها، وتدفقاتها النقدية، وعملياتها المستقبلية، قد تكون عرضة للتأثر السلبي والجوهري في حال تحقق أي من المخاطر الموضحة أدناه، والتي يعتقد مجلس الإدارة حالياً أنها جوهرية، أو- فيما يتعلق بالمخاطر الأخرى التي لم يتم التعرف عليها من قبل مجلس الإدارة أو التي لا يرى أنها جوهرية- تحقق تلك المخاطر أو أن تصبح جوهرية.

وفي حال تحقق أي من المخاطر التي تعتقد الشركة حالياً أنها جوهرية، أو تحقق مخاطر أخرى لم يتم التعرف عليها من قبل الشركة، أو لا تعتقد حالياً أنها جوهرية، فإن قيمة الأسهم قد تنخفض وقد يخسر المساهمون جزءاً من -أو كامل- قيمة أسهمهم.

لا يعكس الترتيب الوارد أدناه للمخاطر أهميتها أو احتمالية حدوثها.

٢ - ١ المخاطر المتعلقة بالصفقة

٢ - ١ - ١ قد تفشل الشركة في تحقيق فرص النمو المتوقعة، أو إدارة الأسطول أوالفوائد الأخرى المتوقعة من الصفقة

يعتمد نجاح الصفقة -بشكل كبير- على قدرة الشركة على تحقيق فرص النمو المتوقعة والفوائد من إدارة الأسطول الناتجة عن دمج الأصول المستهدفة مع أسطول الناقلات الحالي للشركة. وتتوقع الشركة الاستفادة من المزايا المضافة التي من المفترض أن تنتج عن دمج إمكانيات وقدرات الأسطولين، وما سيترتب على ذلك من رفع كفاءة العمليات، وزيادة الفاعلية وتعزيز النمو الذاتي.

وبالرغم من اتخاذ الشركة لعدد من الخطوات التي تهدف إلى تحقيق الفوائد المرجوة من إدارة الأسطول والفوائد الأخرى من الصفقة، إلا أن هذه الخطوات لم تصل لمراحلها النهائية بعد، ولا يمكن تنفيذها إلا بعد إتمام المرحلة الأولى من الصفقة. وتتمثل أحد المخاطر المرتبطة بالصفقة في عدم قدرة الشركة على تحقيق فرص النمو المرجوة وفوائد إدارة الأسطول والفوائد الأخرى في الوقت أو بالأسلوب المتوقعين حالياً بسبب عدة عوامل خارجية أو داخلية مثل انخفاض الطلب العالمي على منتجات النفط الخام، التأخيرات غير المتوقعة في دمج الأصول المستهدفة عقب إتمام المرحلة النهائية من الصفقة وقدرة الشركة على المحافظة على معايير العمل. قد يؤثر أي من هذه العوامل سلباً على إيرادات الشركة وأرباحها ونتائج عملياتها إلى حد أكبر مما هو متوقع. وهذا أيضا يعني وجود خطر بأن ربحية السهم للسنة الحالية أو السنوات القادمة قد تقل عن الأرباح المحققة تاريخياً للسهم.

٢ - ١ - ٢ المخاطر المتعلقة بدمج الأصول المستهدفة بعد إتمام المرحلة النهائية من الصفقة

قد يتبين أن عملية دمج الأصول المستهدفة مع أسطول الناقلات الحالي للشركة أكثر تعقيداً واستهلاكاً للوقت عما هو متوقع حالياً، مما قد يتطلب موارداً وجهوداً إضافية قد تؤدي إلى التأثير على أعمال الشركة، مما قد يؤثر سلباً على علاقة الشركة بالعملاء والموظفين وغيرهم ممن تتعامل معهم الشركة تجارياً أو في تعاملاتها الأخرى. وقد يسعى منافسي الشركة إلى استغلال مشاكل الدمج المحتملة لكسب عملاء الشركة لصالحهم. كما أن زيادة العرض في ناقلات النفط قد تؤدي إلى انخفاض في أسعار تأجير الناقلات ومعدل ربحيتها وقيمها.

وفي حال فشلت الشركة في إدارة عملية الدمج بفاعلية، وكنتيجة لذلك فشلت في تحقيق الفوائد المتوقعة من الصفقة، أو فشلت في تغطية نفقات وتكاليف الدمج، فإن هذا قد يؤثر سلباً على إيرادات الشركة وربحيتها ونتائج عملياتها.

٢ - ١ - ٣ المخاطر المتعلقة بدمج الكوادر البشرية بعد إتمام المرحلة النهائية من الصفقة

تنطوي الصفقة على ترتيبات توظيف معينة حيث قدمت الشركة عروض للعمل في مجموعة البحري لـ ٤٠٩ موظّفاً من شركة فيلا (٣١٧ من العاملين على متن السفن و٩٢ من العاملين بالمكاتب) منهم ٣٨٧ موظفاً (٢٩٦ من العاملين على متن السفن و٩١ من العاملين بالمكاتب) قبلوا العرض و٢٢ موظف (٢١ من العاملين على متن السفن و١ من العاملين بالمكاتب) رفضوا العروض المقدمة لهم. ويعد الدمج الفعال لهؤلاء الموظفين في عمليات الشركة أمراً بالغ الأهمية وذلك لضمان عملية انتقال سهلة ودمج سلس للأصول المستهدفة مع أسطول الناقلات الحالي للشركة. كما أن تشغيل أسطول فيلا سيتطلب موظفين ماهرين فنياً بتدريب متخصص، ممن هم قادرون على أداء أعمال شاقة جسدياً. وتتوقع الشركة أن موظفي فيلا الذين سوف ينتقلون إلى العمل لدى الشركة سوف يقومون بهذه الوظائف وسيضمنون استمرارية تشغيل ناقلات فيلا.

وتتمثل أحد المخاطر المحتملة في أن هؤلاء الموظفين قد يستقيلون من فيلا أو يتم إنهاء خدماتهم من قبلها قبل تاريخ انتقالهم المتوقع إلى الشركة، وبالتالي لا ينتقلون إلى العمل في الشركة، وقد يؤثر ذلك سلباً على قدرة الشركة على تشغيل ناقلات فيلا، مما قد يعطل عمليات الشركة ويؤثر بالتالي سلباً على إيرادات الشركة، ووضعها المالي، ونتائج عملياتها.

٢ – ١ – ٤ الاعتماد على العلاقة مع أرامكو السعودية

تعتبر مجموعة أرامكو السعودية حالياً أكبر عميل للشركة من حيث حجم الشحن. ومن المتوقع أن تعمل الصفقة على زيادة حجم التعامل مع مجموعة أرامكو السعودية بالنظر إلى الترتيبات الحصرية التي اتفقت الشركة عليها مع مجموعة أرامكو السعودية كجزء من الصفقة. فبموجب عقد الشحن واتفاقية العلاقة، سيكون للشركة الحق الحصري في نقل النفط الخام المنتج في المملكة العربية السعودية والمباع من قبل مجموعة أرامكو السعودية (وتحديداً شركة بولانتير كما في تاريخ هذه النشرة) 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.

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 بعد مرور خمس سنوات من تاريخ سريان عقد الشحن (الذي سيبدأ سريانه بتاريخ تسليم أولى ناقلات فيلا إلى الشركة بموجب اتفاقية شراء الأعمال والأصول) وذلك بموجب إشعار يقدم للطرف الآخر قبل خمس سنوات على الأقل من تاريخ الإنهاء المقترح. كما ستنتهي اتفاقية العلاقة عند انتهاء عقد الشحن. كما لا يوجد ما يضمن رغبة أرامكو السعودية في تجديد عقد الشحن بعد انتهاء فترة الحد الأدنى من العقد البالغة ١٠ سنوات. بالإضافة إلى ذلك، يمكن أن تنهي بولانتير عقد الشحن هذا، قبل انتهاء فترة الحد الأدنى للعقد البالغة ١٠ سنوات وذلك في حال مضي 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). ومن الممكن أن يؤدّي 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.

٢ – ١ – ٥ التركيز على مجموعة أرامكو السعودية

إنّ الترتيبات الحصرية التي ستحصل عليها الشركة مع مجموعة أرامكو السعودية بموجب الصفقة، ستزيد من تركيز الشركة على تلبية احتياجات الشحن لمجموعة أرامكو السعودية. وفي حين أنّ الشركة ستسعى 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 الخاصّة بالعملاء الآخرين، مما قد يؤثّر سلباً على علاقة الشركة مع هؤلاء العملاء. ومن الممكن أن يؤثر فقدان أي من هؤلاء العملاء سلباً على إيرادات الشركة وربحيتها ونتائج عملياتها.

٢ – ١ – ٦ المخاطر المرتبطة بعقد الشحن

بحسب شروط الصفقة، سيكون للشركة الحق الحصري في نقل النفط الخام المنتج في المملكة العربية السعودية والمباع من قبل مجموعة أرامكو السعودية (وتحديداً شركة بولانتير كما في تاريخ هذه النشرة) على أساس التسليم للعميل بناقلات النفط العملاقة والذي يتم شحنه من مواقع محددة تستخدمها أرامكو السعودية لشحن النفط الخام بموجب عقد الشحن. كما تحصل الشركة على حد أدنى لتسعيرة الشحن مقابل توفير خدمات الشحن للرحلات الطويلة والتي يتم تنفيذها باستخدام الناقلات المملوكة للشركة، مما سيحد من تعرّض الشركة لتقلّبات أسعار الشحن السوقية لاسيما في حال انخفاض أسعار الشحن عن التسعيرة المضمونة للشركة بموجب العقد. وفي حال تجاوزت أسعار السوق عن سعراً محدداً متّفق عليه في عقد الشحن، تلتزم الشركة بتسديد جزء من نسبة متفق عليها من تلك الزيادة لبولانتير وذلك تعويضاً عن المبالغ الاضافية 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. تتمتع 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 أو مساهميها، 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 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 مما قد يؤدي إلى خفض الطلب على النفط الخام من تلك الدول، وتوسعة خط الأنابيب والسكك الحديدة 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.

أخيراً، يحق للشركة بموجب عقد الشحن أن تختار الناقلات التي سيتم استخدامها في نقل حمولات النفط الخام التي تمت تسميتها من قبل مجموعة ارامكو السعودية (وتحديداً شركة بولانتير كما في تاريخ هذه النشرة) وفقاً لمعايير معينة تم تحديدها في الاتفاقية وتشمل الحصول على موافقة موانئ التحميل والتفريغ وملائمة الناقلات للحمولة المسماة وموافقة قسم المصادقة لدى شركة بولانتير، وأن تكون الناقلة غير محتجزة، وأن تكون مملوكة أو مدارة أو مشغّلة 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 مما سيكون له أثر سلبي جوهري على فرص الشركة ووضعها المالي ونتائج عملياتها.

٢ – ١ – ٧ بيع أسهم العوض من قبل شركة أرامكو السعودية للتطوير

بموجب بنود الصفقة، لا تخضع شركة أرامكو السعودية للتطوير لأي قيود تعاقدية فيما يتعلق ببيع أسهم العوض بمجرد إصدارها. وإذا قامت 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.

٢ – ١ – ٨ تقلّبات في سعر سهم الشركة

حيث أنه تمت تغطية الصفقة في الصحف والإعلام في عدة مناسبات منذ ١٤٣٣/٨/٧هـ (الموافق ٢٠١٢/٦/٢٧م) عندما أعلنت الشركة لأول مرة عن توقيع مذكرة التفاهم واحتمالية عقد الصفقة مع فيلا، فمن المتوقع أن يكون السوق مطلع بشكل كبير على الشركة والصفقة على حد سواء. وقد يؤدي ذلك إلى ارتفاع أو تراجع الطلب على الأسهم مما قد يؤدي إلى ازدياد تقلب سعر السهم في السوق وذلك إلى حين إتمام المرحلة النهائية من الصفقة. وعلاوة على ذلك، قد ينخفض سعر السهم في السوق إذا:

- لم ينجح دمج الأصول المستهدفة مع عمليات الشركة.
- لم تحقّق الشركة الفوائد المتوقّعة من الصفقة بالسرعة، أو بالحجم الذي توقّعه المحلّلون الماليون والمستثمرون.
- لم يتطابق تأثير الصفقة على النتائج المالية مع توقّعات إدارة الشركة، أو المحلّلون الماليين، أو المستثمرين.

٢ – ١ – ٩ احتمالية اختلاف السعر المتفق عليه لأسهم العوض عن قيمتها السوقية

سيتمّ إصدار أسهم العوض بالقيمة المتّفق عليها والبالغة ٢٢,٢٥ ريال سعودي للسهم الواحد وليس بالقيمة السوقية لهذه الأسهم عند إصدارها. وعليه، فإن القيمة السوقية للأسهم عند تاريخ إتمام المرحلة الأولى من الصفقة قد تختلف بشكل ملحوظ عن القيمة المتفق عليها والبالغة ٢٢,٢٥ ريال سعودي للسهم الواحد، و/أو عن سعر السهم في نهاية التداول في السوق المالية في تاريخ نشرة الإصدار هذه.

٢ – ١ – ١٠ تعطل أعمال الشركة

سواءً تمت الصفقة أم لا، من الممكن أن تكون الإعلانات المختلفة الصادرة عن الشركة فيما يتعلّق بالصفقة منذ ٢٧ يونيو ٢٠١٢م، بما فيها إعلان توقيع اتّفاقيات الصفقة في ٥ نوفمبر ٢٠١٢م، قد تسبّبت أو تستمرّ في التسبّب بتعطيل أعمال الشركة التجارية، وتحديداً:

- عدم الوضوح حول ما إذا كانت الصفقة ستتم أم لا، قد يؤثّر على قدرة الشركة على الاحتفاظ بعملائها وجذب عملاء جدد.
- تحوّل تركيز الشركة من عمليات مجموعة البحري إلى إتمام المرحلة النهائية من الصفقة، ومن ثم دمج الأصول المستهدفة كما تمّ إيضاحه أعلاه.
- إمكانية شعور الموظفين الحاليين والمتوقعين بعدم الوضوح حول أدوارهم المستقبلية في مجموعة البحري، مما قد يؤثّر بشكل سلبي في قدرة الشركة على الاحتفاظ بالموظفين الرئيسيين وغيرهم من الموظّفين أو في استقطاب موظفين رئيسيين أو غيرهم من الموظفين.

ويمكن أن تزيد هذه المخاطر إذا تأخّر إتمام المرحلة الأولى و/أو إذا تم تعليق إتمام المرحلة النهائية لفترة طويلة. وإذا لم تتمكّن الشركة من إدارة هذه المخاطر بشكل فعّال، فيمكن أن تتأثّر إيراداتها وربحيتها ونتائج عملياتها بشكل سلبي.

٢ – ١ – ١١ 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 والمباع من قبل مجموعة أرامكو السعودية (وتحديداً شركة بولانتير كما في تاريخ هذه النشرة) 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 المباع من قبل مجموعة أرامكو السعودية إذا لم يكن على أساس التسليم للعميل. ويعني البيع على أساس التسليم على ظهر السفينة أنّ الطرف البائع غير ملزم بنقل النفط الخام المباع من الميناء إلى موقع التخزين المحدّد. وبالتالي فإن أي انخفاض في كميات النفط الخام المنقولة من قبل الشركة من خلال الترتيبات الحصرية بسبب انخفاض في نسبة النفط الخام المباع من قبل مجموعة أرامكو السعودية على أساس التسليم للعميل من النسبة الإجمالية للنفط الخام المباع يمكن أن يؤدي إلى تأثير جوهري سلبي على أعمال الشركة ومركزها المالي ونتائج عملياتها.

٢ – ١ – ١٢ المخاطر المتعلّقة بموافقات المساهمين والموافقات النظامية

لا يزال إتمام المرحلة الأولى من الصفقة خاضعاً لموافقة وزارة التجارة والصناعة على انعقاد الجمعية العامة غير العادية للصفقة، وموافقة المساهمين في اجتماع الجمعية العامة غير العادية للصفقة (للمزيد من التفاصيل، يرجى مراجعة القسم ١-٨ "شروط إتمام المرحلة الأولى من الصفقة"). وفي هذا الصدد، إذا لم يتم الحصول على تلك الموافقات، أو لم يتم الحصول عليها في الوقت المناسب، قد يحول ذلك دون إتمام المرحلة الأولى للصفقة أو تأخير ذلك. أي تأخير في إتمام الصفقة أو منع إتمامها من الممكن أن يقلل من تحقيق الفوائد المتوقّعة أو قد يؤدّي إلى زيادة تكاليف الصفقة، مما قد يؤثّر سلباً على الإيرادات والأرباح ونتائج العمليات.

٢ – ١ – ١٣ محدودية الحالات التي قد تؤدي إلى إنهاء اتفاقية شراء الأعمال والأصول بعد إتمام المرحلة الأولى من الصفقة

بعد إتمام المرحلة الأولى من الصفقة وإلى حين إتمام المرحلة النهائية من الصفقة، تنتهي اتفاقية شراء الأعمال والأصول عند استمرار حدث قوّة قاهرة لأكثر من ٩٠ يوماً بعد تقديم أحد الأطراف إشعاراً للطرف الآخر بتحقق هذا الحدث بغض النظر عما إذا كانت الشركة قد استلمت جميع ناقلات فيلا أم لم تستلمها، ما لم تتفق الشركة وفيلا و شركة أرامكو السعودية للتطوير على خلاف ذلك.

وفي حال تم إنهاء اتفاقية شراء الأعمال والأصول بسبب وقوع حدث قوة قاهرة خلال الفترة ما بين تاريخ إتمام المرحلة الأولى وتاريخ تسليم ناقلة أسهم العوض النهائية، ولم تقم فيلا بتسليم عدد كافٍ من ناقلات فيلا إلى الشركة تساوي قيمة أسهم العوض، سوف تقوم الشركة بإصدار عدد من أسهم العوض إلى شركة أرامكو السعودية للتطوير يساوي مجموع قيمة ناقلات فيلا التي تم تسليمها إلى الشركة قبل إنهاء اتفاقية شراء الأعمال والأصول.

علاوة على ما تقدم، في حال وقعت خسارة تامة لأي من ناقلات فيلا بعد إتمام المرحلة الأولى ولكن قبل نقل ملكيتها إلى الشركة، فلن تكون فيلا مُلزمة بتسليم تلك الناقلة وسيتم إجراء تعديل على العوض النقدي يمثّل القيمة المتفق عليها لناقلة فيلا المعنية. وبناءً على ذلك، ستستمر الصفقة ولكن الشركة ستكون قد استلمت من فيلا عدد ناقلات أقل ، ونتيجةً لذلك، سيصبح لديها أسطول من الناقلات أصغر مما هو متوقع. وبالتالي قد لا يكون لدى الشركة عدداً كافٍ من الناقلات لتقديم الخدمات بموجب عقود النقل بشكل مجدٍ من حيث التكلفة. مما قد يؤثر على تحقيق الشركة للفوائد التي توقعتها من الصفقة عند الدخول فيها، الأمر الذي قد يكون له أثر سلبي جوهري على إيرادات الشركة وأرباحها ونتائج عملياتها.

٢ – ١ – ١٤ المخاطر المتعلّقة بتأخير تسليم الأصول المستهدفة

سيتمّ نقل الملكية القانونية لكل ناقلة من ناقلات فيلا على مراحل متعددة إلى الشركة (أو من تسميه الشركة) على مدى فترة ستة أشهر تقريباً اعتباراً من إتمام المرحلة الأولى للصفقة. ومن الممكن أن لا يكتمل نقل كل ناقلات فيلا في مدّة ٦ أشهر. فعلى سبيل المثال، قد يحدث تأخير إذا كانت إحدى الناقلات تعاني من تلف معين قبل نقل ملكيتها إلى الشركة والذي يتوجب معالجته من قبل فيلا، أو في حال عدم تمكن الشركة أو فيلا من الوفاء بالتزاماتهما فيما يتعلق بنقل إحدى ناقلات فيلا وفقاً للجدول الزمني الخاص بتسليم ناقلة فيلا المعنية، مما سيؤدي إلى تمديد الفترة الزمنية المستهدفة لامتلاك الشركة كافة ناقلات فيلا. وبالتالي، قد لا تحقّق الشركة الفوائد المتوقّعة من الصفقة في الفترة الزمنية التي تصورتها الشركة عند توقيع الصفقة، مما قد يكون له أثراً سلبياً جوهرياً على إيرادات الشركة وأرباحها ونتائج عملياتها.

إذا لم تتم المرحلة الأولى من الصفقة قبل تاريخ التنفيذ النهائي والذي يوافق ١٤٣٥/١٠/٤هـ (الموافق ٢٠١٤/٧/٣١م)، دون أن تتفق الشركة وفيلا على تمديد ذلك التاريخ، فإن اتفاقية شراء الأعمال والأصول وبالتالي الصفقة ككل سوف تلغى تلقائيا وذلك بموجب أحكام اتفاقية شراء الأعمال والأصول. وكنتيجة لذلك، قد لا تتمكن الشركة من تحقيق الفوائد المرجوة من الصفقة مما قد يكون له أثر سلبي جوهري على إيرادات الشركة وأرباحها ونتائج عملياتها.

في حال لم يتم تسليم إحدى ناقلات فيلا إلى الشركة خلال فترة تقارب ستة أشهر من إتمام المرحلة الأولى، فيحق للطرف الغير مسؤول عن عدم تسليم تلك الناقلة رفع دعوى ضد الطرف الآخر لإخلاله بالتزاماته بموجب اتفاقية شراء الأعمال والأصول، ويستثنى من ذلك إذا كان عدم التسليم أو التأخير ناتجاً عن وقوع حدث قوة قاهرة أو خسارة تامة أو تلف جوهري لإحدى ناقلات فيلا (والتي تم تحديد حالاتها في اتفاقيات الصفقة). ووفقاً لأحكام اتفاقية شراء الأعمال والأصول، إذا لم تتمكن الشركة وفيلا من حل النزاع بشكل ودي خلال ثلاثين يوماً من تاريخ إشعار الطرف الآخر بوجود نزاع، فيحق للشركة أو فيلا إحالة النزاع

إلى التحكيم وفقاً لقواعد محكمة لندن للتحكيم الدولي. وفي حالة نشوء أي نزاع بين الشركة وفيلا، سيكون لذلك أثر سلبي على العلاقة بين الشركة وأرامكو السعودية مما قد يكون له أثر سلبي جوهري على إيرادات الشركة وأرباحها ونتائج عملياتها.

٢ – ١ – ١٥ المخاطر المتعلّقة بتكاليف الصفقة ودمج الأصول المستهدفة

تتوقّع الشركة أن تتكبّد مجموعة من التكاليف غير المتكرّرة المتعلّقة بالصفقة وبدمج الأصول المستهدفة والموظفين في أسطول الشركة وعملياتها، بما فيها أتعاب مستشاريها الماليين، والمحاسبيين، والقانونيين، وغيرها من التكاليف ذات الصلة. ومن المتوقّع أن تمثل هذه التكاليف تقريباً مبلغ ٥١,٠٠٠,٠٠٠ مليون ريال سعودي (ما يعادل ١٣,٦٠٠,٠٠٠ مليون دولار امريكي). علماً بأن ما يقارب ٤٠ في المائة من هذا المبلغ يتعلق بالتكاليف التي ستتحملها الشركة في سبيل إبرام اتفاقيات التمويل اللازمة لتمويل العوض النقدي (لمزيد من التفاصيل راجع القسم ١-١٣ "ترتيبات التمويل") بينما يتعلق الجزء المتبقي بأتعاب المستشارين الماليين والقانونيين للشركة والمحاسبين ومستشاري وسائل الإعلام والعلاقات العامة، إضافة إلى الرسوم المدفوعة إلى بنك جي بي مورجان تشيس، ان. ايه. فرع لندن كوكيل ضمان فيما يتعلّق بالعوض النقدي. وفي حال تأخّر إتمام الصفقة، فستكون التكاليف الناتجة عن الصفقة والدمج أكثر مما هو متوقّع. وفي حال عدم إتمام الصفقة، لن يتم استرجاع غالبية تلك التكاليف، مما قد يؤثر سلباً في إيرادات الشركة وأرباحها. وكذلك، إذا لم تنجح عملية الدمج، لن تحقّق الشركة الفوائد المتوقّعة من الدمج، وبالتالي لن تتمكّن من تعويض تكاليف الدمج هذه مع مرور الوقت.

٢ – ١ – ١٦ المخاطر المتعلّقة باحتمالية هبوط قيمة الأصول غير الملموسة المرتبطة بعقود النقل

ستؤدي الصفقة الى قيام الشركة بتسجيل تقييمها المادي طويل الأجل لعقود النقل كأصول غير ملموسة في قائمة المركز المالي. مع العلم بأن مدة عقد الشحن تتمتد إلى ١٠ سنوات كحد أدنى حيث يمكن لأي طرف طلب إنهاء العقد بعد مرور خمس سنوات من تاريخ سريانه (والذي سيكون بتاريخ نقل أولى ناقلات فيلا إلى الشركة بناء على اتفاقية شراء الأعمال والأصول) وذلك بموجب إشعار يقدم للطرف الآخر قبل خمس سنوات على الأقل من تاريخ الإنهاء المقترح. تتوقع الشركة ان يتم إطفاء قيمة الأصول الغير ملموسة على مدى ست عشرة سنة تمثل العمر الافتراضي للاصول المستهدفة بناءً على العمر الإنتاجي المقدر حسب سياسة الشركة المحاسبية لتسجيل الأصول الثابتة وإهلاكاتها. تتمثل المخاطر في احتمالية قيام الشركة بتقييم هبوط قيمة الأصول الغير الملموسة مما ينتج عنه تسارع في مصاريف الإطفاء الخاصة بهذه الأصول الغير الملموسة في حال تم إلغاء عقد الشحن في أي وقت بعد المدة المبدئية للاتفاقية والمحددة بعشر سنوات وقبل انتهاء فترة الإطفاء المتوقعة والمحددة بست عشرة سنة. وبما أن الطرف الراغب في الإنهاء ملتزم بالإشعار قبل خمس سنوات من تاريخ الإلغاء المطلوب، فإنه يتوقع أن الزيادة في مصاريف الإطفاء ستحدث على مدى خمس سنوات وليس على سنة واحدة. ومع ذلك، تمثل هذه مخاطر لأصول الشركة مما قد يؤدي إلى تأثير جوهري على إيرادات وأرباح ونتائج عمليات الشركة.

٢ – ٢ المخاطر المتعلّقة بعمليات الشركة

٢ – ٢ – ١ تأثر أرباح الشركة وتدفّقاتها النقدية بأداء قطاع ناقلات النفط

يعتبر قطاع ناقلات النفط دورياً ومتقلّباً من ناحية أسعار الإيجار ومعدلات الربحية. كما أن الأزمة المالية العالمية الأخيرة وأي أزمة مالية مستمرّة، قد تؤثر سلباً على قدرة الشركة على إعادة إيجار ناقلاتها أو بيعها عند انتهاء أو إنهاء عقود إيجارها. التقلبات 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 التغيرات في ظروف قطاع ناقلات النفط.

تاريخياً كانت أسواق ناقلات النفط متقلبة بسبب العديد من الظروف والعوامل التي من الممكن أن تؤثر على السعر والعرض والطلب على سعة ناقلات النفط. والأزمة المالية العالمية الحالية من الممكن أن تساهم في زيادة انخفاض الطلب على نقل النفط للمسافات الطويلة وعروض الناقلات لنقل هذا النفط، مما قد يكون له أثر سلبي جوهري على إيرادات الشركة، وأرباحها، ونتائج عملياتها.

٢ – ٢ – ٢ 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، ستتمتّع الشركة بالحق الحصري في تقديم خدمات الشحن لنقل جميع حمولات النفط الخام المنتج في المملكة العربية السعودية والمباع من قبل مجموعة أرامكو السعودية (وتحديداً شركة بولانتير كما في تاريخ هذه النشرة) على أساس التسليم للعميل بناقلات النفط العملاقة والتي يتم شحنها من مواقع معينة تستخدمها أرامكو السعودية لشحن النفط الخام. وتتوقّع الشركة أن تتطلب احتياجات النقل البحري الخاصة بمجموعة أرامكو السعودية لنقل النفط الخام المباع على أساس التسليم للعميل تشغيل٥٠ ناقلة نفط عملاقة. لذا تعتزم الشركة تلبية التزاماتها بموجب عقد الشحن من خلال توظيف أمثل لأسطولها المملوك عبر تحسين الاستفادة من طرق التجارة والإيرادات وعن طريق الإيجار على أساس الرحلة في السوق الفورية و الإيجار على أساس الرحلة للمدى المتوسّط لعدد من ناقلات النفط العملاقة.

وعلى الرغم من أنّ الإيجار على أساس الرحلة شائع في قطاع ناقلات النفط، إلا أنّ سوق الإيجار على أساس الرحلة قد يتعرّض لتقلّبات ملحوظة حسب العرض والطلب على الناقلات والنفط. وستعتمد قدرة الشركة في الحصول على أسعار تنافسية للإيجار على أساس الرحلة للناقلات التي تحتاج لاستئجارها لتلبية

التزاماتها بموجب عقد الشحن، من بين أمور أخرى، على الحصول على عقود مربحة للإيجار على أساس الرحلة وتقليص وقت الانتظار المستغرق لإيجار الناقلات. وتعتبر السوق الفورية للإيجار على أساس الرحلة متقلّبة جدّاً، حيث أنه في فترات معينة خلال الأربع سنوات الماضية أصبحت أسعار الإيجار على أساس الرحلة أقل من التكاليف التشغيلية للناقلات. ومع ذلك، إذا ارتفعت أسعار الإيجار على أساس الرحلة في المستقبل قد تتعرّض الشركة لخطر عدم الاستفادة القصوى من أسعار السوق الفورية التي يمكن أن تؤدي إلى الزيادة في تكاليف الشركة، وقد يكون لذلك أثر سلبي على إيرادات الشركة وأرباحها ونتائج عملياتها.

٢ – ٢ – ٣ حوادث أعمال القرصنة على السفن والناقلات العابرة للمحيطات

لقد أثّرت أعمال القرصنة عبر التاريخ بتجارة السفن العابرة للمحيطات في مناطق معينة من العالم، مثل بحر الصين الجنوبي وخليج عدن مقابل ساحل الصومال. وخلال عامي ٢٠٠٨م و٢٠٠٩م ازدادت حوادث القرصنة التي تستهدف سفن الشحن التجارية بشكل ملحوظ خصوصاً في خليج عدن. وفي حال تمت أعمال القرصنة في المناطق التي تعمل فيها ناقلات الشركة وتم تصنيفها من قبل شركات التأمين كمناطق معرّضة لـ"خطر الحرب"، فقد تزيد أقساط التأمين المستحقّة على الشركة بشكل كبير أو يصبح من الصعب الحصول على التأمين (للمزيد من التفاصيل يرجى مراجعة القسم ٢-٢-١١ "مخاطر التأمين"). وبالإضافة إلى ذلك، من الممكن أن يؤدي تصنيف هذه المناطق بمناطق معرّضة لـ"خطر الحرب" إلى ارتفاع تكاليف طاقم السفينة أو الناقلة، بما في ذلك التكاليف المرتبطة بتوظيف حرّاس أمن على متن السفينة أو الناقلة، وقد لا يكون لدى الشركة تأمين كافٍ لتغطّية الخسائر الناتجة عن أعمال القرصنة، ما قد يكون له أثر سلبي جوهري على عمليات الشركة وإيراداتها وأرباحها ونتائج عملياتها.

٢ – ٢ – ٤ ارتفاع أسعار وقود الناقلات وتأثيرها السلبي على أرباح الشركة

تعتبر تكلفة وقود الناقلات تكلفة رئيسية في عمليات النقل الخاصّة بالشركة، وخصوصاً فيما يتعلّق بتلك الناقلات التي يتم تأجيرها من خلال السوق الفورية، لذا يمكن أن يوثّر ارتفاع سعر وقود الناقلات بشكل ملحوظ على أرباح الناقلات العاملة في هذه السوق. أمّا فيما يتعلّق بالناقلات التي تعمل وفقاً للإيجار على أساس الفترة الزمنية، وحيث إنّ المستأجر هو المسؤول بشكل عام عن تكلفة وقود الناقلة، فإنّ ارتفاع هذه التكلفة قد يؤثر سلباً على أسعار الإيجار التي تستطيع الشركة الحصول عليها لإيجار ناقلاتها.

ولا يمكن التنبّؤ بسعر وعرض وقود الناقلات فهو معرّض لتقلبات مبنية على عوامل خارجة عن سيطرة الشركة. وقد يكون لأي زيادة مستمرّة في أسعار وقود الناقلات أثر سلبي على إيرادات الشركة وأرباحها ونتائج عملياتها.

٢ – ٢ – ٥ نفقات التسفين غير المتوقّعة وتأخر الأعمال الناتج عن المخاطر التشغيلية المتّصلة بقطاع ناقلات النفط

إنّ ناقلات الشركة وحمولتها معرّضة لخطر التلف أو الفقدان بسبب وقوع الكوارث البحرية، أو سوء الأحوال الجوية، أو الأعطال الميكانيكية، أو الهبوط، أو الحرائق، أو الانفجارات، أو التصادم، أو غيرها من العوامل. وفي حال تضرّرت إحدى الناقلات فقد تحتاج إلى الإصلاح في حوض تسفين جاف. والجدير بالذكر أنّه لا يمكن التنبؤ بتكاليف التسفين، فقد تكون أكثر من مبلغ التغطية المقدم من شركة التأمين. وفي حال كانت السفينة بحاجة للخضوع لصيانة أو إصلاحات غير مخطّط لها، فقد تخسر الشركة جزء من إيراداتها. ومن الممكن أن تؤثّر خسارة الإيرادات الناتجة عن خضوع الناقلات للصيانة والإصلاح – بجانب التكلفة الفعلية لهذه الإصلاحات– ، سلباً على أعمال الشركة ومركزها المالي ونتائج عملياتها.

٢ – ٢ – ٦ مخاطر التمويل ومتطلّباته

تمتلك الشركة بعض التسهيلات المالية القائمة حالياً كما وقعت مذكرة شروط تمويل لغرض تمويل العوض النقدي المستحق الدفع لفيلا. وتفرض ترتيبات التمويل تلك شروط وقيود معينة على الشركة قد يكون من شأنها تحديد الاتجاه المستقبلي لعمليات الشركة التجارية (للمزيد من التفاصيل حول اتفاقيات تمويل الشركة، يرجى مراجعة القسم ١٢-٢ "المعلومات القانونية المتّعلقة 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 اي من هذه الحالات قد يكون له أثر سلبي جوهري على إيرادات الشركة وأرباحها ونتائج عملياتها.

٢ – ٢ – ٧ المخاطر المتعلقة بتطوير وتنمية أعمال الشركة

ليس هناك ضمان أنّ أعمال الشركة ستنمو لتعكس الاستراتيجية التي وضعها مجلس الإدارة. فالنمو يعتمد على عدّة عوامل، بما فيها قدرة الشركة على إدارة أعمالها بفاعلية، والمحافظة على موظفيها وعملائها الرئيسيين بعد إتمام الصفقة، ووجود ظروف سوق مناسبة لنمو أعمالها. وقد ينتج عن عدم تحقق أي من هذه العوامل أثر سلبي جوهري على إيرادات الشركة وأرباحها ونتائج عملياتها.

٢ – ٢ – ٨ الاعتماد على الموظفين الرئيسيين

تعتمد الشركة على قدرة وخبرة كبار موظفيها التنفيذيين وغيرهم من الموظفين الرئيسيين في كل من مجال الإدارة والتشغيل. وعلى الرغم من أنّ الشركة قد اتّخذت العديد من المبادرات والإجراءات بهدف المحافظة على الموظفين واستقطابهم، إلا أنّه لا يمكنها ضمان نجاح ذلك، مما قد يكون له أثر سلبي جوهري على إيرادات الشركة وأرباحها ونتائج عملياتها.

٢ – ٢ – ٩ 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. ويمكن أن يكون لذلك أثر سلبي جوهري على كفاءة الشركة التشغيلية، وخصوصاً في حال أدّى ذلك إلى انخفاض كبير في حجم أسطول الشركة المشغل. ومن الممكن أن يؤدي ذلك إلى إنهاء العقود القائمة مع العملاء و/أو إلى عدم قدرة الشركة على استقطاب عملاء جدد، مما قد يكون له أثر سلبي جوهري على فرص أعمال الشركة ومركزها المالي ونتائج عملياتها.

٢ – ٢ – ١٠ توطين الوظائف

بلغ عدد موظفي الشركة السعوديين ما نسبته ٦١,٨٣ في المائة من موظّفي الشركة المقيمين في المملكة العربية السعودية وذلك بتاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م. وفي عام ٢٠١١م، أطلقت وزارة العمل برنامج "نطاقات" الذي تمّ تصميمه لتشجيع الشركات على توظيف المواطنين السعوديين، وزيادة نسبة المواطنين السعوديين تدريجيا في القوى العاملة لديها. وبموجب برنامج "نطاقات"، يتم قياس مدى امتثال الشركات لمتطلّبات التوطين من خلال النسبة المئوية للمواطنين السعوديين العاملين لديها مقارنةً بمتوسّط نسبة السعودة في غيرها من المنشآت العاملة في نفس القطاع. وتصّنف الشركات ضمن النطاقات الأربعة التالية وذلك بالنظر إلى نسبة الموظفين السعوديين لديها:

- النطاق الأحمر
- النطاق الأصفر
- النطاق الأخضر
- النطاق الممتاز

وتعد الشركات الواقعة في النطاق الأحمر الأقل التزاماً بنسب السعودة المطلوبة، فيما تعد الشركات الواقعة ضمن النطاق الممتاز الأكثر التزاماً. وبالنظر إلى النسبة الحالية للموظفين السعوديين في الشركة فهي تقع في النطاق الممتاز، مما يعني أنها ملتزمة بدرجة عالية بمتطلبات توطين الوظائف ذات العلاقة. 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 بمتطلّبات توطين الوظائف في المستقبل.

وإذا أخفقت الشركة بالقيام بذلك فقد تصنّف ضمن النطاق الأصفر أو الأحمر (بحسب مدى عدم التزامها) 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 مهنهم الواردة في تأشيرات عملهم.
- عدم القدرة على فتح ملفات لشركاتها التابعة لدى وزارة العمل.
- السماح لموظفي الشركة الأجانب نقل وظائفهم وتأشيرات عملهم إلى الشركات التي تندرج في النطاقين الأخضر والممتاز من دون موافقة الشركة.

ومن الممكن أن يكون لوقوع أي من تلك العوائق أثر سلبي جوهري على أعمال الشركة ووضعها المالي ونتائج عملياتها.

٢ – ٢ – ١١ مخاطر التأمين

تمتلك الشركة مجموعة من بواليص التأمين لتغطية ناقلاتها والعمليات المرتبطة بها، مثل تأمين المسؤولية التي تصل تغطيته إلى ٧ مليارات دولار أمريكي (وللمزيد من التفاصيل يرجى الاطلاع على القسم ١٢-٢ "المعلومات القانونية المتعلّقة بالشركة"). بالإضافة إلى ذلك، ستقوم الشركة بإبرام عقود للتأمين

بخصوص ناقلات فيلا بحيث تسري تلك العقود ابتداء من تاريخ نقل أي ناقلة لأن عقود التأمين الحالية الموجودة لدى فيلا لن تنتقل إلى الشركة مع ناقلات فيلا. ويمكن أن تصبح الشركة وناقلات فيلا عرضة للمخاطر التي ليس لدى الشركة تأمين كافٍ لتغطيتها أو لا يوجد تأمين لها على الإطلاق أو لا تستطيع الشركة التأمين عليها. كما تحتوي بواليص الشركة القائمة على بعض الاستثناءات والقيود على مبالغ التغطية. وبالإضافة إلى ذلك، قد لا تظلّ بواليص التأمين الحالية الخاصّة بالشركة متاحة مستقبلاً وقد لا تكون بواليص التأمين المستقبلية، بما فيها تلك المتعلقة بناقلات فيلا، متاحةً بأقساط مقبولة. وعلاوة على ذلك، قد لا تغطّي بواليص تأمين الشركة، بما فيها تلك المتعلقة بناقلات فيلا، في المستقبل مبالغ المطالبات المرفوعة على الشركة أو ناقلاتها. ولذلك يوجد خطر ناتج عن الخسائر والالتزامات غير المؤمن عليها من قبل الشركة أو المؤمن عليها بشكل ثانوي، والتي من شأنها رفع تكاليف الشركة بشكل كبير مما قد يكون له أثر سلبي جوهري على إيرادات الشركة وأرباحها ونتائج عملياتها.

٢ – ٢ – ١٢ التراخيص والتصاريح

تلتزم الشركة بالحصول على التراخيص والتصاريح والموافقات النظامية فيما يتعلّق بأنشطتها. وللمزيد من التفاصيل عن تراخيص وتصاريح الشركة يرجى مراجعة القسم ١٢-٢ "المعلومات القانونية المتعلّقة 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 (بعد تقديم تحذير للشركة)، 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 أنّها حصلت على التراخيص المناسبة لأنشطتها، لا يوجد ما يضمن عدم إلزام الشركة على الحصول على تراخيص إضافية في المستقبل. وفي هذا الشأن، يمكن أن يؤدّي عدم الحصول على كافة التراخيص والتصاريح أو الالتزام بمتطلباتها إلى أثر سلبي جوهري على إيرادات الشركة وأرباحها ونتائج عملياتها.

٢ – ٣ المخاطر المتعلّقة بالسوق

٢ – ٣ – ١ المخاطر المتعلّقة 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 مستهلكي النفط في العالم. كما تتأثر نتائج عمليات الشركة باقتصادات المناطق التي تعمل فيها الشركة والتي تشمل الخليج العربي والشرق الأقصى والولايات المتحدة وغرب أفريقيا. ويرتبط الطلب على النفط ومشتقاته في المناطق ارتباط وثيق بالاقتصادات الإقليمية، وبالتالي فإنّ 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، والإرهاب. ويمكن أن يؤثر الانخفاض الكبير في مستوى الطلب على نقل النفط ومشتقاته بشكل سلبي على أعمال الشركة ووضعها المالي ونتائج عملياتها بالإضافة إلى نمو الشركة المستقبلي.

بالإضافة إلى ذلك، فقد استمرت واردات الصين من النفط الخام بالنمو وقد ارتفعت بنسبة ١٠ في المائة فقط في عام ٢٠١١م مقارنة بالسنوات السابقة. منذ عام ٢٠١١م، تم الحصول على قرابة ٥٠ بالمائة من واردات النفط الخام للصين من الشرق الأوسط وقد ساهمت المملكة وإيران والعراق بالنصيب الأكبر من تلك الواردات. وارتفع عدد رحلات ناقلات النفط العملاقة على الخط التجاري الذي يربط بين الشرق الأوسط والشرق الأقصى بنسبة ١٦ في المائة خلال النصف الأول من عام ٢٠١٢م مقارنة بنفس الفترة من عام ٢٠١١م. ويعتبر ارتفاع الطلب في الصين على النفط الخام عاملاً رئيسياً في ارتفاع أحجام حمولات النفط الخام المصدّرة من المملكة. وعليه، هناك خطر من أن يكون لتراجع الطلب في الصين على منتجات النفط الخام المنتجة في المملكة أثراً سلبياً جوهرياً على كميات النفط الخام المتوفرة للشركة كي تقوم بشحنها مما قد يؤثر سلباً على أعمال الشركة ومركزها المالي ونتائج عملياتها.

٢ – ٣ – ٢ 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. وفي حين أن الشركة ستتمتّع بحصة كبيرة في السوق بعد إتمام الصفقة، إلا أن مجلس الإدارة يتوقع حصول المزيد من عمليات الدمج في الأسواق التي تعمل فيها الشركة والتي قد تقلل الفوائد المتوقعة من الصفقة.

بالإضافة إلى ذلك، 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 لسيطرتهما 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 و/أو تشغيل و/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 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. كما 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 أو المشروع المشترك المعني اللذان تتحكم بهما تلك الشركة التابعة لمجموعة أرامكو السعودية القائمة بتلك الأعمال؛ أو (٢) الاستحواذ على شركة مستهدفة تشكّل 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 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 ارامكو 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.

وبناء عليه، هناك خطر من أن تقوم فيلا و/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.

٢ – ٣ – ٣ التغييرات في سياسة سعر الصرف

كما في تاريخ هذه النشرة، 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 (بما في ذلك دون حصر تغيير السياسات المالية للحكومة أو الاحتياطي الفيدرالي للولايات المتحدة) قد يعرض الشركة لتقلبات سلبية في أسعار الصرف مما قد يكون له تأثير سلبي على أعمال الشركة ووضعها المالي ونتائج عملياتها.

٢ – ٤ المخاطر المتعلّقة بالأسهم

٢ – ٤ – ١ السيولة في تداول أسهم الشركة

سعر السوق لأسهم الشركة سيكون عرضة لتقلّبات ملحوظة كرد فعل لعدد من العوامل (سواءً خاصة بالشركة أم غير ذلك) مثل الظروف الاقتصادية أو التباين في نتائج العمليات أو التغيرات في التقديرات المالية أو توصيات المحللين الماليين أو الأداء التشغيلي أو أداء سعر أسهم الشركات الأخرى التي يعتبرها المساهمون مماثلة للشركة أو التقارير الإخبارية المتعلقة باتجاهات أسواق الشركة أو التغييرات في الأنظمة والقوانين. ويمكن أن تؤثّر كل هذه العوامل بشكل سلبي على سعر تداول الأسهم بغض النظر عن الأداء التشغيلي للشركة. ولا ينبغي اعتبار إدراج الأسهم في السوق المالية كمؤشر على وجود سوق ذات سيولة للأسهم وأن سعر السهم سيعكس دائما القيمة العادلة للشركة.

٢ – ٤ – ٢ توزيع الأرباح

سيعتمد توزيع الشركة للأرباح على عدّة عوامل، بما فيها الأرباح المستقبلية والمركز المالي ومتطلبات رأس المال ومتطلبات الاحتياطي النظامي ومبلغ الاحتياطيات القابلة للتوزيع والقروض المتاحة للشركة والأوضاع الاقتصادية العامة، وغيرها من العوامل التي يراها مجلس الإدارة هامّة من وقت لآخر. وقد يتمّ أيضاً تقييد قدرة الشركة على إعلان توزيع الأرباح ودفع الأرباح نقداً لملاك الأسهم كنتيجة لـ –من بين أمور أخرى– الالتزامات الناشئة عن أي تسهيلات ائتمانية قد تدخل فيها الشركة في المستقبل، أو تعويض أي خسائر متراكمة، أو الالتزام بالمتطلبات النظامية في المملكة العربية السعودية. لذا، لا يوجد تأكيد حول قدرة الشركة على توزيع الأرباح في المستقبل، أو تأكيد حول المبلغ الذي سيتم دفعه (إن وجد) لأي سنة معينة.

٢ – ٤ – ٣ انخفاض نسبة الملكية في الشركة ودخول مساهم جديد

فور إصدار أسهم العوض إلى شركة أرامكو السعودية للتطوير، ستصبح شركة أرامكو السعودية للتطوير مالكة لعشرين في المائة من أسهم الشركة. وعليه، ستصبح شركة أرامكو السعودية للتطوير (وبالتالي أرامكو السعودية بشكل غير مباشر بصفتها المساهم الأكبر في شركة أرامكو السعودية للتطوير) مساهماً كبيراً في الشركة وستنخفض إثر ذلك نسبة ملكية كل مساهم في الشركة. على الرغم من أن عدد الأسهم التي يملكها كل مساهم في شركة لن يتغير، إلا أن النسبة التي تمثلها تلك الأسهم في ملكية الشركة ستنخفض، وبالتالي ستنخفض الحصة التي يملكها كل مساهم في الشركة بالنسبة والتناسب مما يعني أيضاً انخفاض القدرة التصويتية لكل مساهم.

٢ – ٤ – ٤ أثر بيع المساهمين الكبار لأسهمهم في المستقبل على سعر الأسهم في السوق

قد يؤثر بيع كبار المساهمين أعداداً كبيرة من الأسهم بعد الصفقة سلباً على سعر الأسهم في السوق. بالإضافة إلى ذلك، وبحسب اتفاقيات الصفقة، فلن تكون شركة أرامكو السعودية للتطوير خاضعة لأي قيود تعاقدية فيما يتعلق ببيع اسهم العوض بمجرد إصدار تلك الأسهم باسمها. إلا أنه وبحسب قواعد التسجيل والإدراج، فإن أي شخص يملك أكثر من ١٠ في المائة من رأس المال الصادر لأي شركة مدرجة، يحتاج للحصول على موافقة الهيئة قبل أن يتمكن من بيع جزء من أو كامل تلك الأسهم. وفي حال قامت أرامكو السعودية للتطوير –بعد الحصول على موافقة الهيئة- ببيع كامل أو جزء كبير من أسهم العوض، فإن ذلك سيؤدي إلى تقلب في سعر سهم الشركة. وقد يؤثر هذا سلباً على القيمة السوقية للشركة، وعليه قد يكون له أثر سلبي جوهري على أعمال الشركة ومركزها المالي ونتائج عملياتها.

بالإضافة إلى ذلك، إذا تمكنت شركة أرامكو السعودية للتطوير من بيع جزء من أو كامل أسهم العوض بعد الحصول على موافقة الهيئة (علماً بأن هذه الموافقة تُعد قيداً تنظيمياً ولم يُتفق عليها بموجب بنود الصفقة)، فهناك خطر من تراجع اهتمام مجموعة أرامكو السعودية بتنمية وتطوير الشركة كونها لم تعد مساهماً فيها وبالتالي قد لا تستمر في دعم التطلعات طويلة الأجل للشركة. وقد يؤثر ذلك سلباً على العلاقات بين مجموعة أرامكو السعودية والشركة مما قد ينعكس سلباً على أعمال الشركة ومركزها المالي ونتائج أعمالها.

٢ – ٥ المخاطر السياسية والتنظيمية والبيئية

٢ – ٥ – ١ المخاطر السياسية

يجب أن يأخذ المساهمون في الاعتبار المخاطر الجيوسياسية في الشرق الأوسط، والتي قد تؤثّر سلباً على اقتصاد المملكة وعملاء الشركة وبالتالي إيراداتها وأرباحها ونتائج عملياتها. ومن شأن هذه المخاطر أن يكون لها أثر سلبي على قيمة أي استثمار في الشركة.

٢ – ٥ – ٢ خضوع الشركة لقوانين وأنظمة معقّدة

بالإضافة إلى أنظمة المملكة العربية السعودية، تخضع عمليات الشركة للعديد من القوانين والأنظمة التي تتمثل في اتفاقيات ومعاهدات دولية علاوة على القوانين والأنظمة الدولية والمحلية المعمول بها في الدول التي تعمل ناقلات الشركة فيها أو المسجلة فيها. وقد يتطلّب الامتثال لهذه القوانين والأنظمة تركيب معدات مكلفة أو تنفيذ تغييرات تشغيلية، مما قد يؤثّر على قيمة إعادة البيع أو العمر الافتراضي لناقلات الشركة. وقد تتكبّد الشركة تكاليف إضافية مرتبطة بالالتزام بالمتطلبات القانونية والتنظيمية الحالية والمستقبلية، والتي قد تتضمّن التكاليف المتعلقة بالانبعاثات، مثل غازات الاحتباس الحراري وانبعاث أكسيد الكبريت من الناقلات. وأي زيادة في التكاليف المرتبطة بالالتزام بالقوانين والأنظمة، قد يكون لها تأثير سلبي جوهري على إيرادات الشركة وأرباحها ونتائج عملياتها. وبالإضافة إلى ذلك، قد يؤدي عدم الالتزام بهذه القوانين والأنظمة إلى غرامات إدارية ومدنية أو عقوبات جنائية أو تعليق أو إنهاء عمليات الشركة.

٢ – ٥ – ٣ 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 ٨/٨٩٩ بتاريخ ١٤٠٥/٠٥/٢٠هـ (الموافق ١٩٨٥/٠٢/١٠م) والأمر السامي رقم ٨/٦٩٠ بتاريخ ١٤٠٧/٠٧/٠٨هـ (الموافق ١٩٨٧/٠٤/٠٧م). وللحصول على هذا الدعم، يشترط في حال كانت السفن مملوكة من قبل شخص اعتباري، فلابد من أن يكون ذلك الشخص مملوكاً بالكامل لمواطنين سعوديين. وثمّة خطر بأنّ أي تغيير في أنظمة المملكة العربية السعودية فيما يتعلّق 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 أو الطاقة في المملكة العربية السعودية.

علاوة 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 قد يؤثر بشكل سلبي على دعم الوقود الذي تحصل عليه الشركة مما سيكون له تأثير سلبي جوهري على إيرادات الشركة وأرباحها و نتائج عملياتها.

٢ – ٥ – ٤ المخاطر البيئية

غالباً ما ترتب الأنظمة والقوانين البيئية مسؤولية جوهرية على تسربات النفط والمواد الخطرة. وعليه، يمكن أن يعرّض تسرّب من هذا القبيل الشركة لالتزامات جوهرية، دون النظر إلى مدى وجود إهمال أو خطأ من الشركة من عدمه. وقد يؤدي تسرّب النفط 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 قد يؤدي إلى انخفاض الطلب على خدماتها. وبالتالي فإن وقوع مثل هذا الأمر قد يكون له تأثير سلبي جوهري على إيرادات الشركة وأرباحها ونتائج عملياتها.

تقر الشركة ومجلس الإدارة أنه وبحسب علمهم واعتقادهم، وكما في تاريخ هذه النشرة، بعدم وجود مخاطر جوهرية متعلقة بالصفقة من الممكن أن تؤثر على قرار المساهمين في الموافقة على زيادة رأس المال ولم يتم ذكرها في هذا القسم ٢ (عوامل المخاطرة).

٣. التقييم

أجرى المستشار المالي تقييماً للأصول المستهدفة والترتيبات التجارية المرتبطة بها بما في ذلك عقود النقل، وذلك بحسب الآتي.

٣ - ١ الآلية

عينت الشركة فريقاً من المستشارين المستقلين يشتملون على مستشاريين ماليين وقانونيين ومستشاري الفحص النافي للجهالة، والذين يمتلكون الخبرة المطلوبة لتقديم المشورة حول صفقة من هذا النوع.

وفي سبيل إجراء المستشار المالي للتحليلات اللازمة للتقييم، قام بما يلي:

- الاطلاع على بعض المعلومات التجارية والمالية المتاحة للجمهور والتي تخص الشركة وأرامكو السعودية والأصول المستهدفة والقطاعات التي يعملون فيها.
- مقارنة الأداء المالي والتشغيلي للشركة والأصول المستهدفة بمعلومات متاحة للجمهور تخص أداء شركات أخرى مشابهة رأى المستشار المالي أنها مناسبة لهذا الغرض، إضافة إلى الاطلاع على سعر السوق الخاص بسهم الشركة كما في تاريخ التقييم والفترة السابقة لذلك، بالإضافة إلى عدد من الأسهم المتداولة في السوق للشركات المشابهة المشار إليها.
- الاطلاع على بعض التحليلات والتوقعات المالية المُعدة من قبل إدارة الشركة فيما يتعلق بأعمال الشركة وعمليات الأصول المستهدفة.
- إجراء عدد من الدراسات والتحليلات المالية الأخرى، والاطلاع على معلومات أخرى رآها المستشار المالي مناسبة لأغراض تحليله.

تم إجراء التحليلات بناءً على الفحص النافي للجهالة الذي أجرته الشركة وبعض من مستشاريها منذ تاريخ توقيع الشركة لمذكرة التفاهم التي حددت الشروط الأساسية للصفقة. وقد اشتمل الفحص النافي للجهالة على ما يلي:

١) فحص تجاري وعملي من قبل الشركة.

٢) فحص قانوني وتنظيمي من قبل شركة الجدعان وشركاؤهم محامون ومستشارون قانونيون (حالياً شركة كليفورد تشانس محامون ومستشارون قانونيون) وشركة كليفورد تشانس.

٣) فحص مالي ومحاسبي لخطة العمل من قبل مكتب كيه بي ام جي.

علاوة على ما تقدم، أجرى المستشار المالي عدد من الحوارات والنقاشات مع بعض أعضاء الطاقم الإداري (التابع لكل من الشركة وشركة أرامكو السعودية وفيلا) حول عمليات الشركة والأصول المستهدفة كما في تاريخ التقييم والفترة السابقة لذلك، بالإضافة إلى مناقشة الوضع المالي والفرص والعمليات المستقبلية الخاصة بالشركة والأصول المستهدفة، وبعض المسائل الأخرى التي رآها المستشار المالي ضرورية أو مناسبة للتحليل الذي أجراه.

وقد اشتمل التقييم الذي أجراه المستشار المالي على طريقتي تقييم (والتي دائماً ما يتم استخدامهما من قبل المتخصصين في مجال التقييم) تتمثلان في (١) طريقة "خصم التدفقات النقدية" و(٢) طريقة مكرر "قيمة المنشأة مقسومة على الأرباح قبل خصم الفائدة والضريبة والإستهلاك والإطفاء (EBITDA)" لدورة كاملة، وذلك بحسب ما هو موضح أدناه.

أولاً: طريقة خصم التدفقات النقدية

اعتمد تحليل "خصم التدفقات النقدية" بشكل رئيسي على التوقعات المستقبلية للتدفقات النقدية من الأصول المستهدفة والمُعدة من قبل إدارة الشركة، علماً بأن تلك التوقعات بُنيت على وجود ترتيبات تجارية معينة بما فيها عقود النقل مع مجموعة أرامكو السعودية. وفي سبيل الوصول إلى نطاق للقيمة، تم خصم التوقعات المستقبلية الآنف ذكرها بناءً على المتوسط المرجح لتكلفة رأس المال، والذي يتم احتسابه بناءً على آلية متعارف عليها لهذا الغرض والتي تأخذ في الاعتبار تقديرات وافتراضات معينة.

وتم استخلاص التوقعات المستقبلية للتدفق النقدي لكل ناقلة نفط عملاقة وكل ناقلة منتجات بترولية مكررة على حده، بالإضافة إلى عدد من العوامل الأخرى بما في ذلك وجهة نظر إدارة الشركة حول المسارات البحرية، وأسعار الشحن، واستراتيجية التشغيل، والنفقات الرأسمالية، ومصاريف التسفين، وغيرها من التكاليف، وذلك على مدى فترة عشر سنوات.

وتم تقدير قيمة الأصول المستهدفة (التي تأخذ في الاعتبار ترتيبات تجارية معينة بما فيها عقود النقل مع مجموعة أرامكو السعودية) بعد السنة العاشرة من بدء فترة التوقعات للتدفقات النقدية بتطبيق "قيمة نهائية". ولغرض تحديد "قيمة نهائية"، تم اختيار "معدل نمو نهائي" للتدفقات النقدية مبني على افتراض أن اسطول الشركة سيتم استبداله بصفة مستمرة باعتبار أن الشركة ستستمر بإدارة عملياتها والأصول المستهدفة وفق ترتيبات تجارية معينة (بما فيها عقود النقل) كأعمال مستمرة.

ومن ثم، تم استخدام معدل لخصم تلك التوقعات (أي توقعات التدفقات النقدية للعشر سنوات و"القيمة النهائية") وذلك لعكس تقييم مستوى المخاطر المرتبط بتحقيق التدفقات النقدية المتوقعة خلال فترة التوقعات.

الجدير بالذكر أن طريقة خصم التدفقات النقدية تتعامل مع الأصول المستهدفة والترتيبات التجارية المرتبطة بها (بما في ذلك عقود النقل) على أساس قيمة المنشأة.

وبناء على العوامل سالفة الذكر وعلى كافة الأمور المشار إليها في هذا القسم "٣"، فإن نطاق القيمة للأصول المستهدفة والترتيبات التجارية المعينة بما فيها عقود النقل، والذي تم عرضه على المجلس في تاريخ التقييم تراوح ما بين ٦,٣٧٥,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي (ما يعادل ١,٧ مليار دولار أمريكي) إلى ٧,٥٠٠,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي (ما يعادل٠ ,٢ مليار دولار أمريكي) والذي يعكس القيمة المخصومة للتدفقات النقدية المتوقعة التي تتوقع إدارة الشركة تحقيقها من تشغيل الأصول المستهدفة في نقل النفط الخام ومنتجاته وفي ظل وجود ترتيبات تجارية معينة بما فيها عقود النقل.

طريقة خصم التدفقات النقدية هي أحد الطرق التي اُستخدمت لتحديد نطاق واسع لتقدير قيمة الأصول المستهدفة والترتيبات التجارية المعينة بما فيها عقود النقل، علماً بأن ذلك النطاق تأثر بشكل كبير بالفرضيات التي بُني عليها المعدل الذي تم استخدامه لخصم التدفقات النقدية. والجدير بالذكر أن نطاق قيمة الأصول المستهدفة والترتيبات التجارية المعينة بما فيها عقود النقل، والذي تم عرضه على مجلس الإدارة في تاريخ التقييم؛ كان مبنياً على طريقة خصم التدفقات النقدية بالإضافة إلى طريقة مكرر "قيمة المنشأة مقسومة على الأرباح قبل خصم الفائدة والضريبة والإستهلاك والإطفاء (EBITDA)"لدورة كاملة . علماً بأن الاكتفاء بطريقة خصم التدفقات النقدية دون سواها، ينتج عنه الوصول إلى نطاق أعلى لقيمة الأصول المستهدفة والترتيبات التجارية المعينة بما فيها عقود النقل كما في تاريخ التقييم ، إلا أن ذلك النطاق الأعلى يعكس قيمة تأخذ في الاعتبار الظروف الخاصة للشركة وللصفقة أكثر من كونها تعكس القيمة السوقية للأصول المستهدفة والترتيبات التجارية المعينة بما فيها عقود النقل. ورأي المستشار المالي، كما هو موضح في القسم "٣-٢"، بُني بشكل رئيسي على الطريقتين المشار إليهما أعلاه دون الاكتفاء بطريقة خصم التدفقات النقدية.

ثانياً: طريقة مكرر "قيمة المنشأة مقسومة على الأرباح قبل خصم الفائدة والضريبة والإستهلاك والإطفاء" لدورة كاملة (Through-the-cycle firm value/EBITDA)

طريقة التقييم المبنية على مكررات السوق وفرت مرجعاً لمقارنة التقييم الذي تم التوصل إليه بناءً على طريقة خصم التدفقات النقدية. وتجدر الإشارة إلى أنه بالنظر إلى سوء الأوضاع الاقتصادية لشركات النقل البحري كما في تاريخ التقييم، فقد تم الانتهاء إلى ملائمة الأخذ بطريقة تقييم مبنية على "دورة كاملة" إذ أنها تأخذ في الاعتبار متوسط المكررات خلال فترة زمنية معينة مما يسهم في معالجة أي خلل في البيانات قد ينتج عن تغيرات ظروف السوق لفترة معينة. فعلى سبيل المثال؛ قد تكون مكررات السوق غير دقيقة في القطاع الذي تعمل فيه الشركة نتيجة لعدة عوامل مثل انخفاض العوائد (على سبيل المثال قد تكون قيمة الأرباح قبل خصم الفائدة والضريبة والإستهلاك والإطفاء (EBITDA) سلبية في بعض الأحيان)، بالإضافة إلى ارتفاع مستوى الدين لدى الشركات مما يرفع من مستويات التقييم على نحو مصطنع.وانطوت هذه الطريقة (أي "الدور الكاملة") على الأخذ ببعض المكررات التاريخية لفترة طويلة تمتد إلى عشر سنوات (والتي تم الحصول عليها بناء على المعلومات المتاحة للجمهور) للأداء المالي والتشغيلي لبعض الشركات العاملة في قطاع نقل النفط الخام ومنتجاته والتي تم اعتبارها مشابهة للشركة والأصول المستهدفة وبالتالي يمكن استخدامهما للمقارنة.

وقد تم استخدام مكررات قيمة المنشأة مقسومة على الأرباح قبل خصم الفائدة والضريبة والإستهلاك والإطفاء (EBITDA) للشركات المختارة وتغيرها عبر السنوات لاستخراج نطاق من المكررات التي رأى المستشار المالي مناسبتها لتقييم الأصول المستهدفة بالإضافة إلى ترتيبات تجارية معينة بما فيها عقود النقل. ومن ثم تم تطبيق هذا النطاق على متوسط الأرباح قبل خصم الفائدة والضريبة والإستهلاك والإطفاء (EBITDA) للخمس سنوات القادمة والتي من المتوقع جنيها من الأصول المستهدفة بناءً على ترتيبات تجارية معينة بما فيها عقود النقل، وذلك بناءً على التحليلات والتوقعات المعدة من إدارة الشركة. وتأخذ هذه الطريقة بعين الاعتبار التقلبات التاريخية في قطاع الشحن والتي اعتبرها المستشار المالي ذات علاقة، وبالتالي فإنه من الممكن النظر لهذه الطريقة على أنها تمثل منهجاً أكثر واقعية وملائمة لتقييم الأصول المستهدفة، بالإضافة إلى الترتيبات التجارية ذات العلاقة بما فيها عقود النقل.

قطاع نقل النفط الخام

اشتملت الشركات التي تم استخدامها كمعيار للمقارنة في قطاع نقل النفط الخام على الشركات التالية: فرونتلاين، تساكوس إنرجي، يوروناف، تيكاي تانكرز، دي اتش تي و نايتسبريدج. ويلخص الجدول التالي قيمة المنشأة لتلك الشركات بالإضافة إلى متوسط مكرر قيمة المنشأة مقسومة على الأرباح قبل خصم الفائدة والضريبة والإستهلاك والإطفاء (EBITDA) لكل من تلك الشركات لمدة ١٠ سنوات:

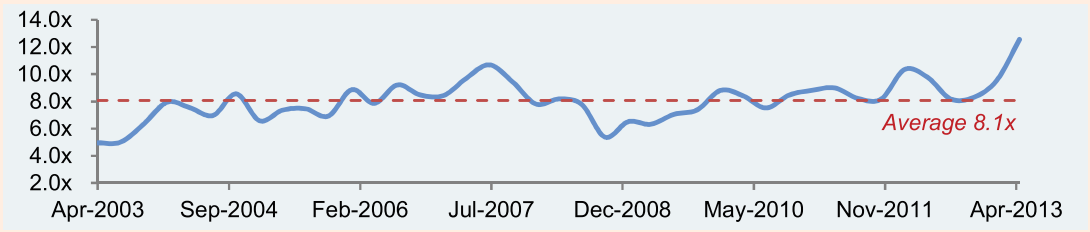
شركة نقل النفط الخام	قيمة المنشأة (مليون دولار أمريكي)[١]	قيمة المنشأة/الأرباح قبل خصم الفائدة والضريبة والإستهلاك والإطفاء (EBITDA) لمدة ١٠ سنوات
فرونتلاين	١,٤٢٦	x٨,٩
تساكوس إنرجي	١,٤٥٧	x٨,٢
يوروناف	١,٣٤١	x٦,٦
تيكاي تانكرز[٢]	٧٥٨	x٩,٢
دي اتش تي	١٨٤	x٨,١

شركة نقل النفط الخام	قيمة المنشأة (مليون دولار أمريكي)[1]	قيمة المنشأة/الأرباح قبل خصم الفائدة والضريبة والإستهلاك والإطفاء (EBITDA) لمدة ١٠ سنوات
نايتسبريدج	٢٤٤	x٨,٨
المتوسط		x٨,١

المصدر: فاكتست

١ كما في تاريخ ١٧ أبريل ٢٠١٣م

كما يوضح الرسم أدناه كيفية تغير مكررات قيمة المنشأة مقسومة على متوسط قيمة الأرباح قبل خصم الفائدة والضريبة والإستهلاك والإطفاء (EBITDA) في قطاع نقل النفط الخام للعشر سنوات الماضية



المصدر:فاكتست كما في ١٧ أبريل ٢٠١٣م

المتوسط يشمل فرونتلاين، تساكوس إنرجي، يورونافا، تيكاي تانكرز، دي اتش تي و نايتسبريدج

ملاحظة: المضاعفات هي منذ أبريل ٢٠٠٣م، ما عدا الشركات التي كان لها طرح عام أولي بعد ذلك التاريخ

قطاع نقل المنتجات

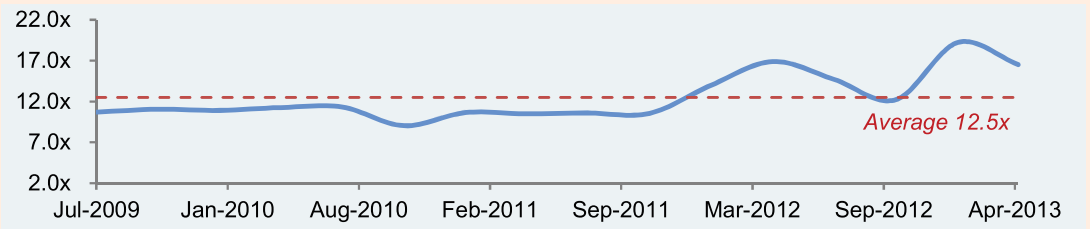
اشتملت الشركات التي تم استخدامها كمعيار للمقارنة في قطاع نقل المنتجات على الشركات التالية: كابيتال برودكت بارتنرز، دياميكو، وكونكورديا ماريتايم. ويلخص الجدول التالي قيمة المنشأة لتلك الشركات بالإضافة إلى متوسط مكرر قيمة المنشأة مقسومة على الأرباح قبل خصم الفائدة والضريبة والإستهلاك والإطفاء (EBITDA) لكل من تلك الشركات لمدة ١٠ سنوات:

شركات نقل المنتجات	قيمة المنشأة (مليون دولار أمريكي)١	قيمة المنشأة/ الأرباح قبل خصم الفائدة والضريبة والإستهلاك والإطفاء (EBITDA) لمدة ١٠ سنوات
كابيتال برودكت بارتنرز	٩٨٧	x٨,٦٢
دياميكو	٤٥٧	x٥,٨٢
كونكورديا ماريتايم	٣٢٣	x٩,٨
المتوسط		x٨,٨

المصدر: فاكتست

١ كما في ١٧ أبريل ٢٠١٣، ٢ معلومات دياميكو لم تتوفر سوى ابتداء من أكتوبر ٢٠٠٧ وكابيتال برودكت بارتنرز ابتداء من يوليو ٢٠٠٧.

كما يوضح الرسم كيفية تغير مكررات قيمة المنشأة مقسومة على متوسط قيمة الأرباح قبل خصم الفائدة والضريبة والإستهلاك والإطفاء (EBITDA) في قطاع نقل المنتجات للعشر سنوات الماضية



المصدر:فاكتست كما في ١٧ أبريل ٢٠١٣م

المتوسط يشمل كابيتال برودكتس بارتنرز، دياميكو وكونكورديا ماريتايم

ملاحظة: المضاعفات منذ أبريل ٢٠٠٣م، ما عدا الشركات التي كان لها طرح أولي عام في بعد ذلك التاريخ

٥ بما في ذلك السفن التابعة لشركاء تيكاي في الخارج وتيكاي تاتكرز وتيكاي كوربوريش.

ملخص:

يلخص الجدول أدناه نطاقات لمكررات قيمة المنشأة مقسومة على متوسط قيمة الأرباح قبل خصم الفائدة والضريبة والإستهلاك والإطفاء (EBITDA) المستخدمة من قطاعي نقل النفط الخام ونقل المنتجات. وكما هو موضح أعلاه، تم تطبيق هذه النطاقات على متوسط الأرباح قبل خصم الفائدة والضريبة والإستهلاك والإطفاء (EBITDA) للخمس سنوات القادمة والتي من المتوقع جنيها من اللأصول المستهدفة بناءً على ترتيبات تجارية معينة بما فيها عقود النقل، وذلك وفق ما تم إعداده من قبل إدارة الشركة:

	الحد الأدنى	الحد الأعلى
نقل النفط الخام	x٧,٧	x٨,٧
نقل البضائع العامة	x٧,٦	x٨,٦
المكرر الممزوج	x٧,٧	x٨,٧

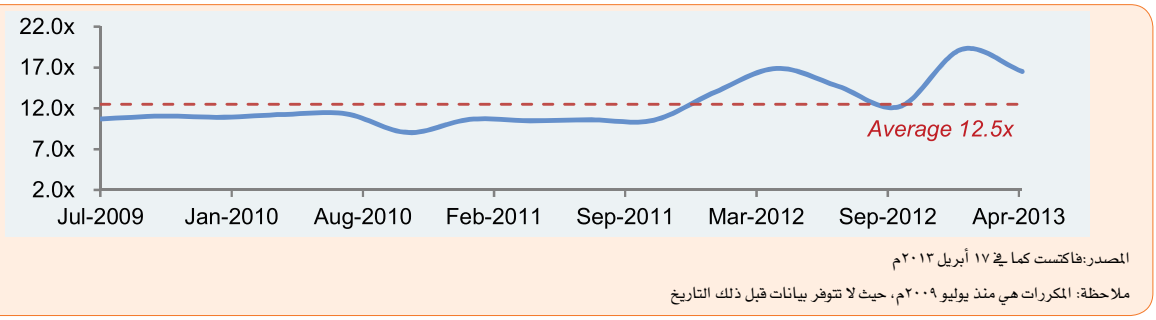
وللمقارنة، يوضح الجدول التالي متوسط مكررات قيمة المنشأة مقسومة على متوسط الأرباح قبل خصم الفائدة والضريبة والإستهلاك والإطفاء (EBITDA) للأربع سنوات الماضية للبحري.

	قيمة المنشأة (مليون دولار أمريكي)١	معدل قيمة المنشأة/ الأرباح قبل خصم الفائدة والضريبة والإستهلاك والإطفاء (EBITDA) منذ يوليو ٢٠٠٩م
البحري	٢,٦٦٢	x١٢,٥

المصدر: فاكتست

١ كما في ١٧ أبريل ٢٠١٣

كما يوضح الرسم أدناه تغير مكرر قيمة المنشأة مقسوم على متوسط الأرباح قبل خصم الفائدة والضريبة والإستهلاك والإطفاء (EBITDA) للأربع سنوات الماضية للبحري



المصدر:فاكتست كما في ١٧ أبريل ٢٠١٣م

ملاحظة: المكررات هي منذ يوليو ٢٠٠٩م، حيث لا تتوفر بيانات قبل ذلك التاريخ

عدم امكانية استخدام المكررات التاريخية

على الرغم من أن الأصول المستهدفة كانت تعمل ضمن مجموعة أرامكو السعودية، إلا أن طبيعة العقود التي تعمل تلك الأصول بموجبها ضمن مجموعة أرامكو السعودية لا تعكس العقود طويلة الأجل (بما فيها عقود النقل) التي تم إبرامها بين الشركة ومجموعة أرامكو السعودية كجزء من الصفقة، والتي تمثل الدافع الرئيسي، كما هو موضح أدناه، للطرفين لإبرام الصفقة، وهي أيضاً تمثل جزء جوهري من قيمة الصفقة. بناء على ذلك، لا يُعتبر الأداء المالي التاريخي للأصول المستهدفة مؤشراً لقيمتها في هذه الصفقة. وعليه، يرى المستشار المالي، بأن المكررات التاريخية لقيمة المنشأة مقسومة على الأرباح قبل خصم الفائدة والضريبة والإستهلاك والإطفاء (EBITDA) والمكررات التاريخية للسعر مقسوم على الربح غير قابلة للاستخدام لأغراض تقييم الأصول المستهدفة.

قيمة الأسطول

غالباً ما تستخدم طريقة قيمة الأسطول في صفقات الشحن التي تنطوي على شراء أو بيع أصول. إلا أنه وبالنظر إلى طبيعة الصفقة، فقد توصلت الشركة والمستشار المالي إلى أن هذه الطريقة غير ملائمة أو لا يمكن تطبيقها للأسباب التالية:

- لا تأخذ هذه الطريقة في الاعتبار التدفقات النقدية الناتجة عن –أو القيمة المرتبطة بـ– الترتيبات التجارية طويلة الأجل بين الشركة ومجموعة أرامكو، والتي تمثل الدافع الرئيسي للدخول في الصفقة، والتي أيضا تمثل جزء جوهري من قيمة الصفقة.
- المعلومات التي تم الحصول عليها بخصوص قيمة الأسطول صادرة عن أطراف ثالثة متعددة، أبرزها أرامكو السعودية وفيلا ووسطاء سفن دوليين. وقد بنى كل مصدر من هذه المصادر تقييمه على أساس افتراضات وطرق لم يُمكن المستشار المالي أو الشركة من الاطلاع عليها. والأهم من ذلك هو أن تعدد المصادر أدى إلى اختلاف في الحسابات، كما أن تلك الحسابات عانت من عدم وجود صفقات حديثة لسفن مشابهة يمكن الاستئناس بها.

- القيمة الدفترية للأصول الثابتة هي قيمة محاسبية تاريخية مبنية على تكلفة بناء السفن وعمرها الافتراضي المتوقع، وتجدر الإشارة إلى أن تكلفة شراء السفن تتذبذب مع الوقت بسبب أسعار الحديد في الأسواق العالمية ووضع قطاع النقل البحري العالمي.

فيما يلي البيانات التي تم الحصول عليها بخصوص قيمة الأسطول:

المصدر	القيمة (مليون دولار أمريكي)
صافي القيمة الدفترية لناقلات فيلا كما في ٣٠ يونيو ٢٠١٢م	١,٦٢٠
التقييم الصادر عن شركة فيرنليز (وسيط سفن دولي) كما في ٤ نوفمبر ٢٠١٢م	٩٧٥

بناء على ما سبق وعلى ما نتج عنه من عدم إمكانية تطبيق طريقة تحليل قيمة الأسطول على الصفقة، لم يستخدم المستشار المالي قيمة الأسطول كطريقة للتوصل إلى نطاق القيمة للأصول المستهدفة الذي تم عرضه على مجلس الإدارة في تاريخ التقييم والمعروض أدناه في القسم ٣-٢. كما لم تستخدم الشركة تحليل قيمة الأسطول في التفاوض على قيمة الصفقة التي تم الاتفاق عليها.

٣ - ٢ التقييم

ينبغي النظر لهذا القسم ٣-٢ بناءً على -ومع مراعاة- كافة الأمور المشار إليها في القسم ٣-١ "الآلية" و القسم ٣-٣ "الفرضيات المتعلقة بالتقييم وأساس تحليل التقييم" وبالترابط معهما.

بناء على ما ورد أعلاه ومع مراعاة المسائل المشار إليها أعلاه في هذا القسم ٣، وبعد الأخذ في الاعتبار خصم التدفقات النقدية وتحليل "الدورة الكاملة" المبني على مكررات السوق، فإن رأي المستشار المالي - كما تم عرضه لمجلس إدارة الشركة في تاريخ التقييم- هو أن قيمة الأصول المستهدفة وعقود النقل تقع في النطاق المذكورة أدناه (على أساس قيمة المنشأة):

نطاق القيمة	٤,٨٧٥,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي (ما يعادل ١,٣ مليار دولار أمريكي) إلى ٦,٣٧٥,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي (ما يعادل ١,٧ مليار دولار أمريكي)

ينبغي النظر لهذا القسم بالترابط مع تقرير التقييم الذي سيتم إتاحته لاطلاع المساهمين (كما هو مذكور في القسم ١٤ "المستندات المتاحة للمعاينة") وبالتالي فهو لا يغني عن دراسة تقرير التقييم بأكمله.

تم تقديم التقييم لمجلس الإدارة فقط لغرض تقييم الأصول المستهدفة وعقود النقل في سياق الصفقة بالنيابة عن الشركة. ولم يتم تقديم التقييم نيابة عن –أي من أعضاء مجلس الإدارة أو المسؤولين أو الموظفين في الشركة أو أي من مساهميها أو دائنيها أو مالكي أوراقها المالية أو أي شخص آخر، وبذلك لا يمنح التقييم لأي من الأشخاص السالف ذكرهم أي حقوق. كما لا يجوز استخدام التقييم أو الاعتماد عليه من قبل مجلس الإدارة لأي أغراض أخرى.

يمثل سعر إصدار أسهم العوض لشركة أرامكو السعودية للتطوير والبالغ ٢٢,٢٥ ريال سعودي للسهم (وهو السعر المتفق عليه والموافق عليه من الشركة، مع مراعاة –ضمن أمور أخرى- الموافقة على القرارالخاص بالصفقة والتي تتضمن زيادة رأس مال الشركة عن طريق إصدار أسهم العوض) زيادة بنسبة ٢٥ في المائة عن سعر إغلاق السهم في تداول بـ١٧,٨٠ ريال سعودي بتاريخ ٢٦ يونيو ٢٠١٢م والذي كان آخر يوم للتداول قبل إعلان توقيع مذكرة التفاهم من قبل الشركة وأرامكو السعودية.

كما هو مشار إليه في إجابة السؤال رقم ٦ في قسم "أسئلة وأجوبة بشأن الصفقة" من هذه النشرة، فإن قيمة العوض البالغة ٤,٨٧٥,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي (ما يعادل ١,٣٠٠,٠٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي) أتت نتيجة لمفاوضات تجارية مطولة بين الشركة وأرامكو السعودية. كما أن قيمة العوض المذكورة ليست أقل من نطاق قيمة المنشأة الذي تم تقديمه لمجلس إدارة الشركة في تاريخ التقييم بناءً على –ومع مراعاة- الأمور المذكورة في هذا القسم ٣.

ويوضح الجدول التالي تقسيماً للعوض النقدي وأسهم العوض:

عدد الأسهم	٧٨,٧٥٠,٠٠٠
سعر السهم	٢٢,٢٥ ريال سعودي
قيمة الأسهم	١,٧٥٢,١٨٧,٥٠٠ ريال سعودي (٤٦٧,٢٥٠,٠٠٠ دولار أمريكي)
العوض النقدي	٣,١٢٢,٨١٢,٥٠٠ ريال سعودي (٨٣٢,٧٥٠,٠٠٠ دولار أمريكي)
القيمة الكلية للصفقة	٤,٨٧٥,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي (١,٣٠٠,٠٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي)

٣ - ٣ الفرضيات والأُسس التي بُني عليها التقييم

شملت الفرضيات الرئيسية التي بُني عليها التقييم والتي اعتبرها أعضاء مجلس الإدارة مناسبة لأغراض قيام المستشار المالي بالتحليل الخاص بالتقييم ما يلي: (١) أن كافة الترتيبات التجارية والأعمال وغيرها من العقود (وتشمل على وجه الخصوص - دون الحصر- عقود النقل) التي تحتاجها إدارة الشركة أو تتوقعها ضمن خطة أعمالها أو خطة أعمال الأصول المستهدفة متحققة ومحافظ عليها كما هو متوقع في خطة العمل وستستمر كذلك في كافة الأوقات، (٢) أن عمليات الأصول المستهدفة متشابهة، من حيث نموذج العمل التشغيلي، لأعمال ناقلات النفط العملاقة الخاصة بالشركة، (٣) أن استخدام فرضيات متطابقة أو متشابهة لخطة الأعمال التشغيلية (متى كان ذلك ملائماً) بالنسبة للشركة والأصول المستهدفة، و(٤) أن الشركة ستواصل إدارة عملياتها والأصول المستهدفة على أنها أعمال مستمرة.

تم إجراء التحليل الخاص بالتقييم بالاعتماد على معلومات متاحة للجمهور أو تم تقديمها أو مناقشتها مع المستشار المالي من قبل الشركة أو فيلا أو أرامكو السعودية أو تلك التي تمت مراجعتها من قبل -أو بالنيابة عن- المستشار المالي، وتم افتراض دقة جميع تلك المعلومات واكتمالها، ولم يقم المستشار المالي بالتحقق بشكل مستقل (ولا يتحمل المستشار المالي أي مسؤولية أو التزام فيما يتعلق بالقيام بأي تحقيق مستقل) من تلك المعلومات أو تحديد مدى دقتها أو اكتمالها. وبالتالي، فإن المستشار المالي يخلي مسؤوليته من أي التزام قد ينشأ عن عدم دقة أو اكتمال تلك المعلومات. كما لم يقم المستشار المالي بتقييم الملائة المالية للأصول المستهدفة أو الشركة بموجب أي قوانين أو أنظمة إفلاس أو إعسار أو ما شابه ذلك. وقد افترض المستشار المالي، عند اعتماده على أي تحليلات أو توقعات أو فرضيات مالية تم تزويده بها أو تم اشتقاقها من مثل تلك البيانات، بأنها مُعدّة بشكل معقول بناء على فرضيات تعكس أفضل التقديرات والأحكام المتوفرة كما في تاريخ التقييم من قبل إدارة الشركة حول النتائج المستقبلية المتوقعة للعمليات، والوضع المالي للأصول المستهدفة والشركة والتي تتعلق بها تلك التحليلات أو التوقعات أو الافتراضات. ولا يقوم المستشار المالي بالإدلاء بأي رأي فيما يتعلق بتلك التحليلات و التوقعات أو التنبؤات أو الافتراضات التي بنيت عليها، كما أنه قام مجلس الإدارة بالتأكيد على إمكانية المستشار المالي من الاستناد على تلك التحليلات والتوقعات والافتراضات والتنبؤات لأغراض القيام بالتحليل الخاص بالتقييم.

المستشار المالي ليس مستشاراً قانونياً أو نظامياً أو محاسبياً أو ضريبياً وقد اعتمد على التقديرات التي قام مستشارو الشركة بإعدادها فيما يتعلق بتلك المسائل. وكما هو معلوم فإن التحليل الخاص بالتقييم بُني على الأوضاع الاقتصادية وأحوال السوق وغيرها من الأوضاع السارية والمعلومات التي تم تزويد المستشار المالي بها كما في تاريخ التقييم. بناءً على ذلك، وحيث إن التطورات التي تتحقق بعد تاريخ التقييم قد تؤثر على التقييم، فإن المستشار المالي لا يتحمل بعد تاريخ التقييم أي التزام بتحديث أو مراجعة أو إعادة تأكيد التحليل الذي قام به.

لا يشكل التحليل الخاص بالتقييم- وينبغي عدم اعتباره- رأياً حول مدى ملائمة شروط الصفقة، سواء من منطلق مالي أو غير ذلك، بما في ذلك العوض، كما أن المستشار المالي، بإجرائه للتحليل الخاص بالتقييم، لا يقدم أي آراء حول قرار الشركة بالدخول في الصفقة، كما ينبغي عدم اعتبار التحليل على أنه مؤشر على سعر تداول أسهم الشركة في أي وقت من الأوقات.

تتضمن العوامل التي قد تؤثر على قيمة أعمال الشركة والأصول المستهدفة منذ تاريخ التقييم (دون حصر) حدوث أي تغيير سلبي في الأوضاع المالية أو المادية للشركة أو الأصول المستهدفة أو الأعمال أو الأصول أو الالتزامات أو نتائج العمليات أو فرص النمو المتعلقة بهم.

والجدير بالذكر أن المستشار المالي يعد طرفاً في ترتيب تعاقدي مع الشركة وتقوم الشركة بموجبه بسداد أتعاب للمستشار المالي مقابل تعيينه، وقد وافقت الشركة أيضاً بموجب ذلك على تعويض المستشار المالي والأطراف التابعة له عن بعض الالتزامات التي قد تنتج عن ذلك التعاقد. وخلال السنتين السابقتين لتاريخ هذه النشرة، كان للمستشار المالي و/أو الأطراف التابعة له تعاملات تجارية أو مصرفية استثمارية مع أرامكو السعودية والتي تلقى عنها المستشار المالي والأطراف التابعة له عوضاً وفقاً لما هو متعارف عليه في هذا الخصوص. وقد قام بعض من الأطراف التابعة للمستشار المالي بترتيب و/أو تقديم التمويل للشركة كما يقومون بتقديم بعض خدمات وكالة حساب الضمان، وذلك فيما يتعلق بالصفقة مقابل عوض مماثل لما هو متعارف عليه في هذا الخصوص. وقد يقوم المستشار المالي والأطراف التابعة له كجزء من أعمالهم الاعتيادية بتداول الأوراق المالية التابعة للشركة لحسابهم الخاص أو لحساب عملائهم، وبالتالي قد يكون لديهم في أي وقت استثمار في تلك الأوراق المالية.

٤. لمحة عامة عن السوق

قامت الشركة بتعيين شركة ماكويلنج (McQuilling) خلال عام ٢٠١٢م لدراسة وإعداد تقرير حول قطاع النقل البحري وسوق الناقلات البحرية. وتعد شركة ماكويلنج (McQuilling) شركة استشارية مستقلة مختصة في قطاع النقل البحري تأسست في عام ١٩٧٢م في مدينة نيويورك في الولايات المتحدة الأمريكية.

ويعد التقرير الذي أعدته شركة ماكويلنج (McQuilling) مصدر المعلومات المتعلقة بسوق الناقلات البحرية والواردة في هذا القسم ٤، ما لم يتم الإشارة إلى خلاف ذلك صراحةً. علماً بأنه تم إجراء الدراسة وإعداد التقرير من قبل ماكويلنج (McQuilling) في شهر نوفمبر ٢٠١٢م، وبالتالي فهو لا يتضمن أي تطورات لوضع السوق منذ ذلك الوقت. إلا أن الشركة ترى بأن المعلومات الواردة في هذا القسم ٤ لم تتغير بشكل جوهري منذ ذلك التاريخ وبالتالي فهي لا زالت تعكس أساسيات سوق الناقلات كما في تاريخ هذه النشرة.

وتجدر الإشارة إلى أن ماكويلنج (McQuilling) قدمت موافقتها الخطية ولم تسحبها لاستخدام المعلومات التي توصلت إليها في هذه النشرة، ولا تمتلك ماكويلنج (McQuilling) 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.

وتم استقاء المعلومات الأخرى الواردة في هذا القسم ٤ من مصادر عامة متاحة للجمهور خاصة بقطاع النقل البحري وسوق الناقلات البحرية، والتي من بينها التقرير بعنوان "مراجعة للنقل البحري" الصادرة عن مؤتمر هيئة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية UNCTAD، جنيف، سويسرا، ٢٠١١م والمتوفر على الموقع الإلكتروني (www.unctad.org)، بالإضافة إلى تقرير بعنوان "التعامل مع الدين المرتفع والنمو المتباطئ" الصادر عن صندوق النقد الدولي، أكتوبر ٢٠١٢م والمتوفر على موقع صندوق النقد الدولي الإلكتروني (www.imf.com). كما تم استخدام 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 المستخدمة في هذا القسم.

٤ - ١ سوق الناقلات

الناقلات هي السفن المصممة خصيصاً لنقل المواد السائلة بحراً. وتقوم هذه الناقلات بنقل أنواع مختلفة من السوائل، مثل النفط الخام والمنتجات البترولية والمواد الكيماوية والماء والزيت النباتي. ويعتبر نقل النفط الخام والمنتجات البترولية الأهم من ناحية القيمة والكمية في النقل البحري. وكما هو موضح أدناه، يمثل النفط الخام ومنتجاته ٣٣ في المائة من حجم التجارة البحرية العالمية في عام ٢٠١١م.

الجدول ٤-١: التجارة البحرية العالمية في سنوات مختارة بين عامي ١٩٧٠ م – ٢٠١١م (مليار طن- ميل)

	النفط الخام	المنتجات	البضائع السائبة الخمسة الرئيسية*	أنواع أخرى من البضائع الجافة	الإجمالي العالمي
١٩٧٠م	٥٣ في المائة	٨ في المائة	١٩ في المائة	٢٠ في المائة	١٠,٦٥٤
١٩٨٠م	٥٠ في المائة	٦ في المائة	٢٢ في المائة	٢٢ في المائة	١٦,٧٧٧
١٩٩٠م	٣٨ في المائة	٦ في المائة	٣٢ في المائة	٢٤ في المائة	١٦,٤٤٠
٢٠٠٠م	٣٦ في المائة	٦ في المائة	٢٩ في المائة	٣٠ في المائة	٢٢,٩٢٧
٢٠٠١م	٣٥ في المائة	٦ في المائة	٢٩ في المائة	٣٠ في المائة	٢٣,١٣١
٢٠٠٢م	٣٣ في المائة	٦ في المائة	٢٩ في المائة	٣١ في المائة	٢٣,٥١٦
٢٠٠٣م	٣٤ في المائة	٦ في المائة	٢٩ في المائة	٣٢ في المائة	٢٤,٧٧٨
٢٠٠٤م	٣١ في المائة	٥ في المائة	٣٤ في المائة	٣٠ في المائة	٢٨,١٩٦
٢٠٠٥م	٣١ في المائة	٦ في المائة	٣٢ في المائة	٣١ في المائة	٢٨,٣٧٦
٢٠٠٦م	٣٠ في المائة	٦ في المائة	٣٣ في المائة	٣١ في المائة	٣٠,٠٥٨
٢٠٠٧م	٢٩ في المائة	٦ في المائة	٣٤ في المائة	٣١ في المائة	٣١,٤٢٥
٢٠٠٨م	٢٨ في المائة	٦ في المائة	٣٤ في المائة	٣١ في المائة	٣٢,٧٤٦
٢٠٠٩م	٢٨ في المائة	٦ في المائة	٣٦ في المائة	٣٠ في المائة	٣٢,٠٨٣
٢٠١٠م	٢٨ في المائة	٦ في المائة	٣٧ في المائة	٢٩ في المائة	٣٤,٦٦٨
٢٠١١م	٢٧ في المائة	٦ في المائة	٣٧ في المائة	٣٠ في المائة	٣٦,٩٥٣

* خام الحديد، الحبوب، الفحم، البوكسيت/الألومنيا والفوسفات (مليار طن- ميل)

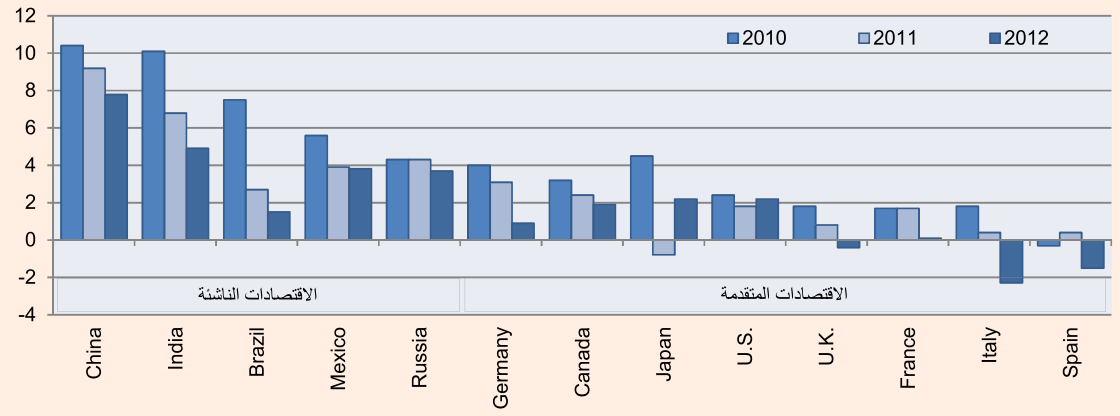
المصدر: "مراجعة عامة للنقل البحري، تقارير صادرة عن مؤتمر هيئة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية UNCTAD، جنيف، سويسرا، ٢٠١١م.

ويرتبط الطلب على النقل البحري والطاقة بالنمو الاقتصادي العالمي الذي يتطلب استهلاكاً أكبر للطاقة. وفيما يتعلق بمصادر الطاقة العالمية المختلفة، فإن النفط يعد المصدر الأول للطاقة وبالتالي فإن الطلب على النفط الخام والمنتجات البترولية يزداد مع نمو الاقتصاد العالمي. كما أن الارتباط بين النمو الاقتصادي والطلب على النفط يكون بشكل أكبر في الدول النامية التي يرتكز النمو الصناعي فيها على استخدام الطاقة.

وينشأ الطلب على النقل البحري من استهلاك الطاقة في الاقتصادات الإقليمية بالإضافة إلى التوزيع الجغرافي لمصادر الطاقة، حيث يؤدي ذلك إلى تعزيز الطلب على الناقلات البحرية المستخدمة لنقل النفط الخام والمنتجات البترولية من مناطق الإنتاج إلى مناطق الاستهلاك.

يوضح الشكل أدناه معدلات نمو الناتج المحلي الإجمالي في مجموعة من الدول.

الشكل ٤-١: معدلات نمو الناتج المحلي الإجمالي العالمي للاقتصادات المتقدمة والناشئة، ٢٠١٠م – ٢٠١٢م



المصدر: "التعامل مع الدين المرتفع والنمو المتباطئ". صندوق النقد الدولي، أكتوبر، ٢٠١٢م

٤ - ٢ سوق النفط والنقل في المملكة العربية السعودية

٤ - ٢ - ١ سوق النفط السعودي

تعد أرامكو السعودية شركة نفط مملوكة بالكامل لحكومة المملكة العربية السعودية. وتدير أرامكو أكبر احتياطي مثبت في العالم للنفط الخام والمكثفات والبالغ ٢٥٩,٧ مليار برميل تقريباً كما في عام ٢٠١١م، أي ما يقارب ١٧ في المائة من إجمالي الاحتياطي العالمي المثبت في عام ٢٠١١م، كما تدير رابع أكبر احتياطي للغاز الطبيعي في العالم، والذي يبلغ ٢٨٢,٦ تريليون قدم مكعب معياري تقريباً، أو ما يقارب ٤ في المائة من إجمالي احتياطي الغاز الطبيعي المثبت في العالم لعام ٢٠١١م[٦].

وفي عام ٢٠١١م، بلغ الإنتاج اليومي لأرامكو السعودية من النفط الخام ٩,١ مليون برميل، وذلك عبر منشآتها النفطية الرئيسية في بقيق وحرض وخريص والخرسانية والنعيِّم والقطيف وشيبة. وبلغ معدل تصدير الشركة ٦,٤ مليون برميل يومياً، أي ما يقارب ٧٠ في المائة من إجمالي إنتاجها. وكان الشرق الأقصى هو المستورد الأول للنفط الخام السعودي (بنسبة ٥٤,٧ في المائة) متبوعاً بالولايات المتحدة الأمريكية (بنسبة ١٦ في المائة)، ومن ثم دول البحر الأبيض المتوسط (بنسبة ٧,١ في المائة) وثم أوروبا (بنسبة ٤,٩ في المائة)[٧].

٤ - ٢ - ٢ سوق نقل النفط السعودي

يرتبط سوق نقل النفط السعودي بشكل وثيق بإنتاج شركة أرامكو وصادراتها. فبناءً على التقرير المعد من ماكويلنج (McQuilling)، يتم بيع ما يقارب ٧٠-٩٠ في المائة من صادرات أرامكو السعودية على أساس التسليم على ظهر السفينة (FOB)، أي أن المشتري أو مستلم البضاعة هو من يتكفل بنقلها والتكاليف اللازمة لذلك. وفيما يتعلق بالجزء المتبقي من الصادرات والتي يتم بيعها على أساس التسليم للعميل حيث يشتمل سعر البيع على التأمين وتكاليف النقل، فيتم شحن تلك الكميات بشكل أساسي من خلال شركة فيلا، المزود الرئيسي لخدمات النقل البحري لأرامكو السعودية.

٤ - ٣ الطلب على ناقلات النفط

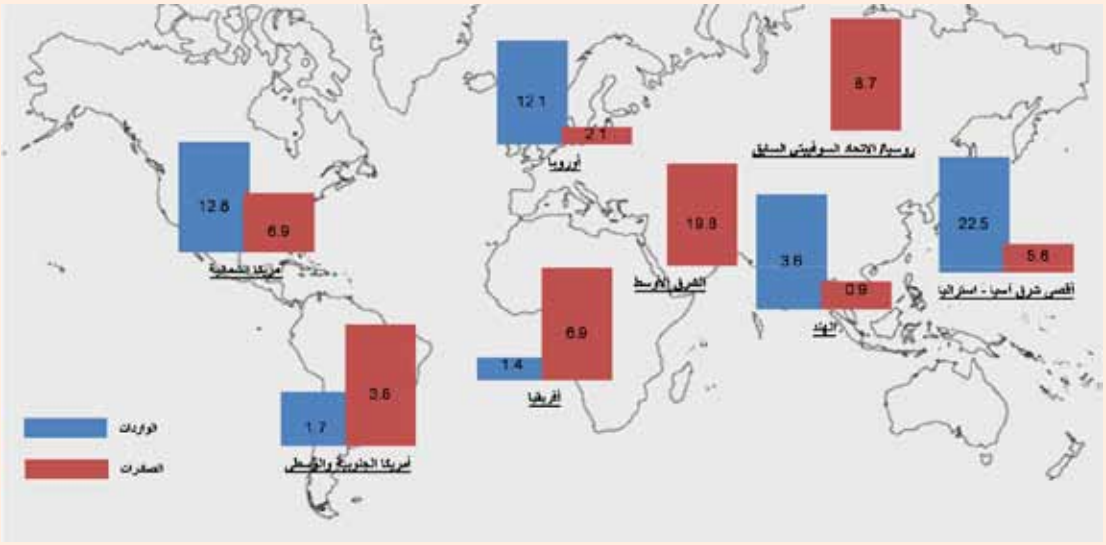
تتعدد العوامل التي تؤثر على الطلب على ناقلات النفط. وتشمل تلك العوامل العرض والطلب العالمي للنفط الخام (والذي يؤثر بشكل مباشر على كمية النفط الخام والمنتجات المكررة التي يتم نقلها بواسطة الناقلات البحرية)، بالإضافة إلى المسافة ما بين مناطق الإنتاج والتكرير ومناطق الاستهلاك (والتي تؤثر على المسافة التي يتوجب نقل النفط الخام أو المنتجات المكررة منها وإليها)، ويوضح الشكل أدناه أهم مناطق تصدير واستيراد النفط في العالم.

---

٦ المصدر: موقع أرامكو، تقرير السندات المالية من غوغنهايم، أبريل ٢٠١٢م، نشرة أوبك الإحصائية السنوية، ٢٠١٢م

٧ المصدر: موقع أرامكو، تقرير السندات المالية من غوغنهايم، أبريل ٢٠١٢م، نشرة أوبك الإحصائية السنوية، ٢٠١٢م

الشكل ٤-٢: حركة النفط الخام والمنتجات المكررة، ٢٠١١م (مليون برميل يومياً)



المصدر: إحصاءات BP المراجعة للطاقة العالمية، ٢٠١٢م

ويوضح الجدول أدناه حركة النفط الخام والبضائع المكررة لعام ٢٠١١م:

الجدول ٤-٢: حركة النفط الخام والمنتجات المكررة، ٢٠١١م (ألف برميل يومياً)

من:	إلى:							
	أمريكا الشمالية	أمريكا الجنوبية والوسطى	أوروبا	إفريقيا	آسيا الشرق الأقصى وأستراليا	الهند	باقي أنحاء العالم	الصادرات
أمريكا الشمالية	٤,٦٨١	٨٩٢	٦٩٠	٧٣	٤٠٩	٥١	٦٨	٦,٨٦٤
أمريكا الجنوبية والوسطى	٢,٢٩٣	٠	٣٥٤	٢	٧٩٧	٣١٥	٢	٣,٧٦٣
أوروبا	٨٥٠	٧٤	٠	٥٩٤	٣١٢	١١	٢٢٤	٢٠٦٥
روسيا ودول الاتحاد السوفييتي السابق	٧٥٩	٢٧	٦,٠٣٩	٨	١,٦٤٢	٢٠	١٩٤	٨,٦٨٨
الشرق الأوسط	٢,٠٤٣	١٢١	٢,٥٤٣	٥٢٤	١٢,٢٩٤	٢,٢٢٤	٢	١٩,٧٥٠
إفريقيا	٢,٠١٦	٣١٤	٢,١٦٣	٠	١,٦٦٧	٧٥٠	١٥	٦,٩٢٥
الهند	٤٨	٧٣	١٥٩	١٠١	٤٨١	٠	١٢	٨٧٥
آسيا الشرق الأقصى وأستراليا	١٢٩	١٨٢	١٣٨	٨٧	٤,٨٦٢	٢٠٧	٤٣	٥,٦٤٨
الواردات	١٢,٨١٩	١,٦٨٣	١٢,٠٨٦	١,٣٨٩	٢٢,٤٦٤	٣,٥٧٩	٥٦٠	٥٤,٥٧٩

المصدر: مراجعة للطاقة العالمية، BP، ٢٠١٢م

يقاس الطلب على الناقلات بالنظر إلى ناتج ضرب وزن الحمولة في مسافة الرحلة بالميل. ويتشكل الطلب على ناقلات النفط بناءً على عدد من الاعتبارات بما في ذلك (١) نوع الحمولة المراد نقلها، والسفن القادرة على نقلها (٢) حجم الحمولة (والذي يتأثر إما بالجمارك أو بأي عوائق أخرى في ميناء التحميل أو ميناء التفريغ) (٣) العدد اللازم للقيام بعملية النقل (٤) المواقع المختلفة حول العالم التي يتم تحميل وتفريغ الحمولات فيها والتي تؤثر بدورها على عدد وتنوع الخطوط التجارية البحرية. وتتأثر الاعتبارات سالفة الذكر بعامل الوقت، مما يعني أن على مشغلي الناقلات التركيز على تشغيل أسطول الناقلات بالشكل الأمثل للحصول على أعلى مستويات من الفاعلية في التشغيل.

٤ – ٣ – ١ أنواع ناقلات النفط

تُصنف ناقلات النفط وفقاً للحمولة الساكنة بالطن بالإضافة إلى حمولتها القصوى. ويمكن تصنيف الطلب على ناقلات النفط إلى خمس فئات رئيسية حسب نوع ناقلة النفط وهي:

- ناقلات النفط العملاقة
- ناقلات سويس ماكس
- ناقلات أفراماكس
- ناقلات باناماكس
- الناقلات متوسطة المدى

ويبين الجدول التالي بعض المواصفات الرئيسية لكل من ناقلات النفط المذكورة:

الجدول ٤-٣: فئات الناقلات وفقاً للحجم

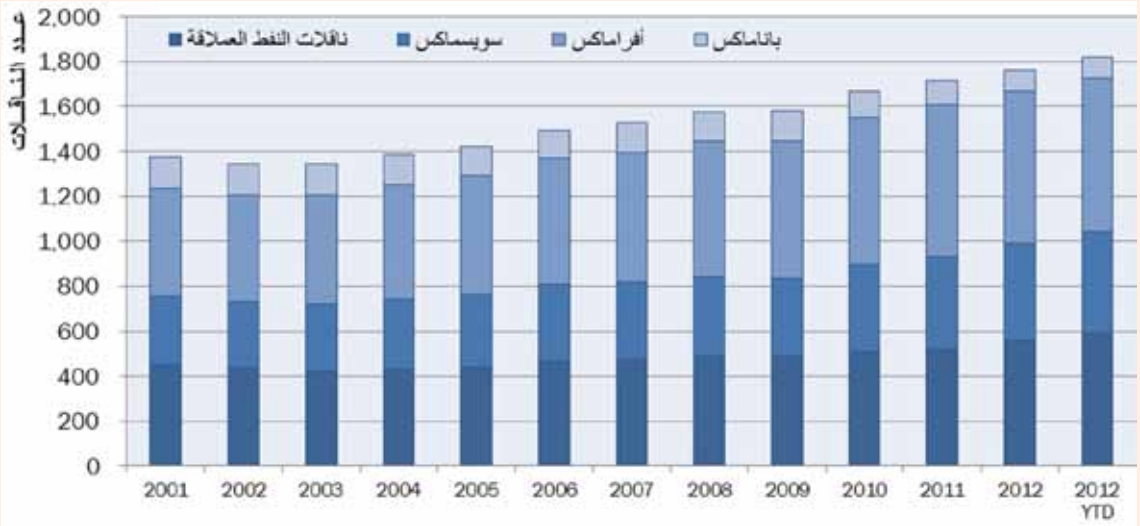
فئات السفن	الوصف	مدى الحمولة الساكنة (طن)	السعة (١,٠٠٠ برميل من النفط)
VLCC	ناقلة النفط العملاقة	من ٢٠٠,٠٠٠ إلى ٣١٩,٩٩٩	٢,٠٠٠
سويس ماكس	ناقلة النفط الخام	من ١٢٠,٠٠٠ إلى ١٩٩,٩٩٩	١,٠٠٠
أفراماكس	ناقلة النفط الخام والمنتجات النظيفة	من ٧٥,٠٠٠ إلى ١١٩,٩٩٩	٧٥٠
باناماكس	ناقلة النفط الخام والمنتجات النظيفة والكيماويات	من ٥٥,٠٠٠ إلى ٧٤,٩٩٩	٤٠٠
MR٢	الناقلات المتوسطة ناقلة المنتجات النظيفة والكيماويات	من ٤٠,٠٠٠ إلى ٥٤,٩٩٩	٣٦٠
MR١	الناقلات المتوسطة ناقلة المنتجات النظيفة والكيماويات	من ٢٧,٥٠٠ إلى ٣٩,٩٩٩	٢٧٠
هاندي	ناقلة المنتجات النظيفة والكيماويات	من ١٠,٠٠٠ إلى ٢٧,٤٩٩	١٨٠

المصدر: ماكويلنج (McQuilling)

يشكل نقل النفط الخام النسبة الكبرى من الطلب على ناقلات النفط العملاقة وسويس ماكس. أما بالنسبة لناقلات أفراماكس وباناماكس والناقلات المتوسطة المدى، فيشكل نقل النفط الخام ونقل المنتجات البترولية غير النظيفة مثل زيت الوقود والمنتجات البترولية النظيفة مثل البنزين والديزل ووقود الطائرات، ونقل المواد الكيميائية، النسبة الكبرى من الطلب عليها. ويشكل نقل النفط الخام حوالي ثلثي الطلب على ناقلات أفراماكس فيما يذهب الثلث المتبقي لنقل البضائع، بينما ينقسم الطلب على ناقلات باناماكس بالتساوي بين النفط الخام والمنتجات البترولية النظيفة وغير النظيفة.

يوضح الشكل أدناه الطلب على أنواع مختلفة من ناقلات النفط خلال الفترة ما بين ٢٠٠٠م والنصف الأول من عام ٢٠١٢م:

الشكل ٤-٣: الطلب على الناقلات - نقل النفط الخام والوقود المتبقي ٢٠٠٠م-٢٠١٢م

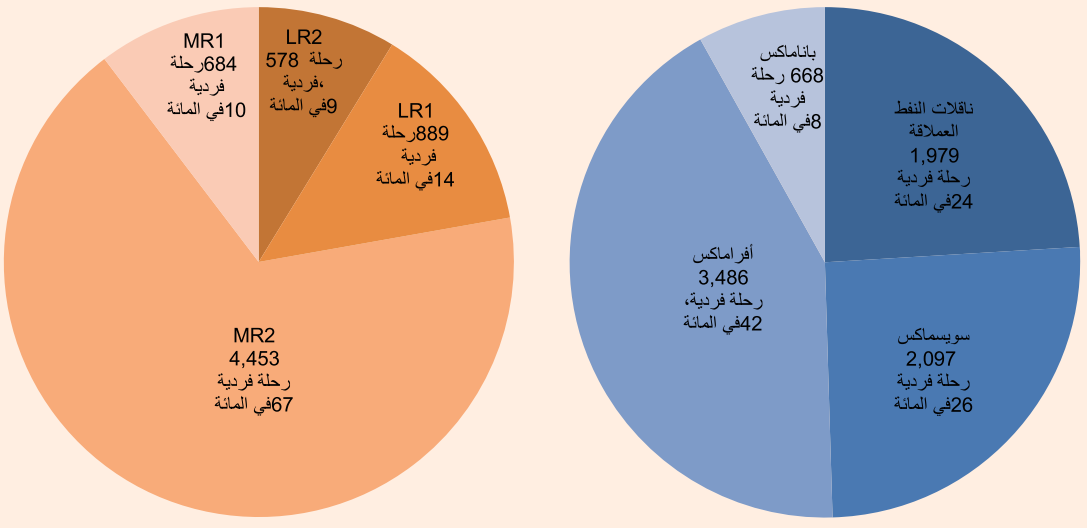


المصدر: ماكويلنج (McQuilling)

تستخدم ناقلات النفط ذات الحجم الصغير نسبياً في نقل المنتجات البترولية المكررة. وكما هو الحال بالنسبة لناقلات النفط الخام، تستخدم الناقلات الأكبر حجماً (القادرة على نقل حمولة كميات) في الرحلات الطويلة، بينما يتم استخدام الناقلات الصغيرة نسبياً لنقل حمولات أقل ولمسافات أقصر.

تصنف 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 ("LR١") وهي ناقلات بحجم باناماكس تقريباً، وناقلات المدى البعيد ٢ ("LR٢") وهي ناقلات بحجم أفراماكس تقريباً. وبدورها تنقسم ناقلات المدى المتوسط أيضاً إلى ناقلات المدى المتوسط ١ ("MR١") للناقلات بحجم ٢٧,٥٠٠-٣٩,٩٩٩ من الحمولة الساكنة، وناقلات المدى المتوسط ٢ ("MR٢") للناقلات بحجم ٤٠,٠٠٠-٥٤,٩٩٩ من الحمولة الساكنة. ويوضح الشكل أدناه عدد الشحنات للرحلات الفردية وفقاً لقطاع الناقلة. فيما يتعلق بعدد الرحلات الفردية في عام ٢٠١١م، تعد ناقلات أفراماكس الناقلات الرئيسية بالنسبة للمنتجات البترولية غير النظيفة، بينما تسيطر ناقلات المدى المتوسط ٢ على سوق نقل المنتجات البترولية النظيفة.

الشكل ٤-٤: عدد الرحلات الفردية وفقاً لقطاع الناقلة، ٢٠١١م



المصدر: ماكويلنج (McQuilling)

٤ – ٣ – ٢ الطلب على ناقلات المنتجات البترولية غير النظيفة

تصنف المواد التي يتم تكريرها من النفط الخام والتي يكون لونها أعلى من ٢,٥ وفقاً لمقياس الاتحاد الوطني للنفط على أنها منتجات بترولية غير نظيفة ("DPP"). وتشمل المنتجات غير النظيفة كلاً من زيت الوقود والبقايا الشمعية منخفضة الكبريت وخام الكربون الأسود. خلال النصف الأول من عام ٢٠١٢م، ارتفع إجمالي الطلب على المنتجات البترولية غير النظيفة (للمواد الخام والبقايا) بنسبة ١٠ في المائة مقارنة بالفترة ذاتها من العام ٢٠١١م بسبب ارتفاع الطلب في الشرق الأقصى والولايات المتحدة على الحمولات القادمة من الشرق الأوسط. كما ساهم في تلك الزيادة أيضاً عودة الصادرات الليبية بعد أن أدت الثورة الليبية إلى انخفاض إجمالي الطلب خلال النصف الأول من عام ٢٠١١م. ومن المتوقع أن ينخفض الطلب على النفط الخام المستورد في الولايات المتحدة الأمريكية خلال النصف الثاني من عام ٢٠١٢م بسبب خروج مصفاة موتيفا من الخدمة ووجود مخزون عالي للنفط الخام وارتفاع الإنتاج المحلي، بينما يتوقع أن يستمر الطلب العالي لاستيراد النفط الخام في الشرق الأقصى.

وفيما يتعلق بقطاع ناقلات النفط العملاقة، فإن الطلب ازداد بنسبة ٧ في المائة في النصف الأول من عام ٢٠١٢م مقارنة بالفترة ذاتها من السنة التي سبقتها، وذلك نتيجة الارتفاع في الصادرات من الشرق الأوسط إلى الشرق الأقصى والولايات المتحدة. كما ارتفعت الحمولات لناقلات النفط العملاقة بنسبة تزيد على ٥٠ في المائة في النصف الأول من عام ٢٠١٢م مقارنة بالفترة ذاتها من عام ٢٠١١م، حيث وصلت إلى ١٦٠ حمولة في شهر أكتوبر من عام ٢٠١٢م مقارنة بالمعدل الشهري البالغ ١٦٥ حمولة لعام ٢٠١١م. علاوة على ما سبق، ارتفعت واردات الصين من النفط الخام بنسبة ١٠ في المائة مقارنة بالفترة ذاتها من العام السابق، لتصل إلى ٥,٣ مليون برميل يومياً. ومنذ العام ٢٠١١م ، بلغت واردات الصين من الشرق الأوسط ٥٠ في المائة تقريباً من مجموع وارداتها، وتعد المملكة العربية السعودية وإيران والعراق المصدرون الرئيسيون إلى الصين. وازداد الطلب كذلك على حمولات ناقلات النفط العملاقة على الخطوط التجارية البحرية بين الشرق الأوسط والشرق الأقصى بنسبة ١٦ في المائة في النصف الأول من عام ٢٠١٢م مقارنة بالفترة ذاتها من عام ٢٠١١م.

٤ – ٣ – ٣ الطلب على ناقلات المنتجات النظيفة

تصنف المواد التي يتم تكريرها من النفط الخام والتي تحمل لوناً يساوي –أو أقل من– ٢,٥ وفقاً لمقياس الاتحاد الوطني للنفط على أنها منتجات بترولية نظيفة ("CPP"). وتشمل هذه المنتجات كلاً من البنزين والديزل ووقود الطائرات وغيرها. وقد انخفض الطلب الإجمالي على المنتجات النظيفة المصدّرة من الشرق الأوسط بنسبة ٢,٨ في المائة في النصف الأول من عام ٢٠١٢م مقارنة بالفترة ذاتها من العام السابق، نتيجة لزيادة الطلب على الصادرات من أوروبا الشمالية إلى الشرق الأقصى. بالإضافة إلى ذلك، فقد أسهم ارتفاع الطلب على البنزين والنافثا من الصين وكوريا الجنوبية في زيادة الطلب على الصادرات إلى الشرق الأقصى.

من جهة أخرى، انتقل الطلب في النصف الأول من عام ٢٠١٢م مقارنة بالنصف الأول من عام ٢٠١١م من ناقلات المدى المتوسط (MR) إلى ناقلات المدى البعيد (LR)، حيث سجلت ناقلات المدى البعيد ٢ (LR٢) ارتفاعاً في الطلب بنسبة ٢٠ في المائة، في حين انخفض الطلب على ناقلات المدى المتوسط ٢ (MR٢) بشكل كبير. واستمرت حركة النقل للناقلات المتوسطة المدى ٢ (MR٢) ما بين أوروبا الشمالية والولايات المتحدة الأمريكية بالتأثر سلباً من انخفاض واردات البنزين، بينما كان تأثير الارتفاع في أسعار النقل محدوداً للغاية بسبب توفر الحمولة المعروضة على متن هذه الناقلات.

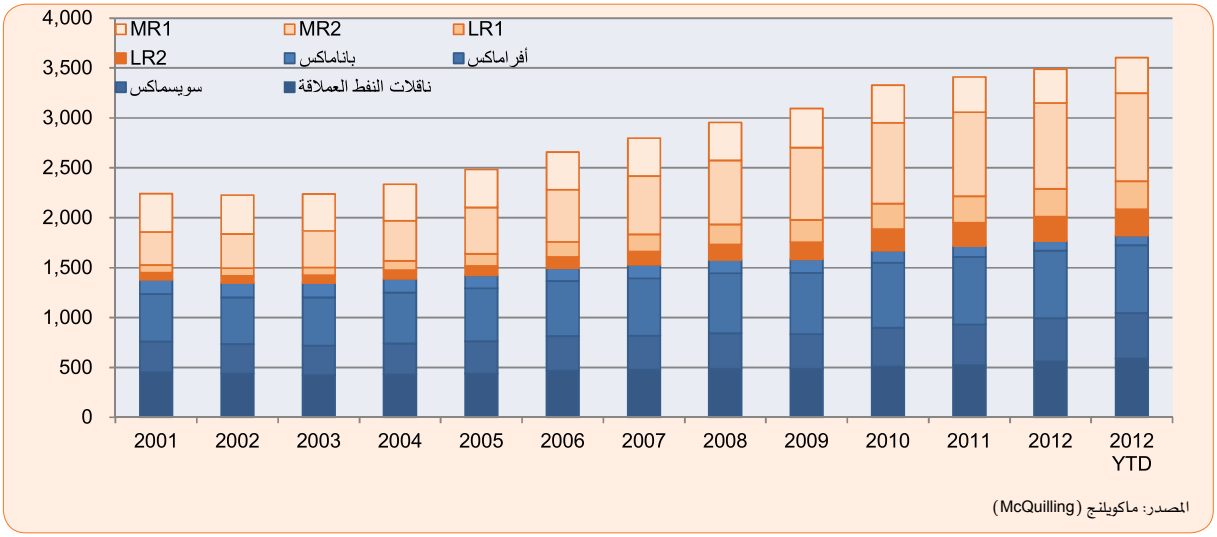
٤ – ٤ توفر المعروض من ناقلات النفط

تتحدد كمية السعة المتاحة للحمولة على متن الناقلات بثلاث عوامل تتمثل في: (١) دخول ناقلات جديدة للخدمة بعد أن يتم تسليمها 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 المكرر، أو الازدحام 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. تؤثر وفرة الناقلات على أسعار النقل بشكل مماثل للتأثير الناتج عن الطلب على نقل النفط الخام والمنتجات البترولية النظيفة.

وقد أدت متانة سوق ناقلات النفط في السنوات التي سبقت الأزمة الاقتصادية في عام ٢٠٠٨م إلى زيادة في عدد عقود بناء السفن الجديدة بما في ذلك ناقلات نفط جديدة، حيث ازداد عدد ناقلات النفط (بحمولات ساكنة تبلغ ٢٧,٥٠٠ أو أعلى) بعدد١,٣٦١ ناقلة (أي بنسبة٦٠ في المائة) خلال الفترة من ٢٠٠١م إلى ٢٠١٠م ، وذلك بسبب الارتفاع الكبير في معدل تسليم السفن الجديدة مقارنةً بعدد السفن المنسقة، خصوصاً في قطاعي ناقلات الأفراماكس وناقلات المدى المتوسط ٢ (MR٢). إلا أن ضعف السوق في الوقت الحالي ساهم في زيادة عدد السفن المنسقة عن العدد المقدر وذلك بعشرة سفن في النصف الأول من عام ٢٠١٢م، حيث بلغ معدل عمر السفينة المنسقة ٢١ عاماً. وفي النصف الأول من عام ٢٠١٢م، نسقت ٤٣ سفينة من الأسطول التجاري العالمي. وفي النصف الثاني من عام ٢٠١٢م، نسقت ٣٧ سفينة من الأسطول التجاري العالمي مسجلة انخفاضاً في عدد السفن المنسقة مقارنة بالنصف الأول لعام ٢٠١٢م، ويرجع ذلك الانخفاض بشكل جزئي إلى تراجع بنسبة ١٥ في المائة في سعر الخردة من يناير ٢٠١٢م مما أدى إلى انخفاض عمليات تنسيق السفن.

يوضح الشكل أدناه المعروض من الناقلات عالمياً خلال الفترة من ٢٠٠١م إلى ٢٠١٢م:

الشكل ٤-٥: توفر الناقلات عالمياً - عدد السفن حسب النوع



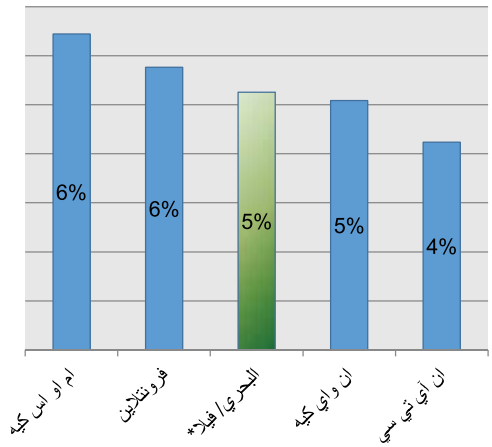
المصدر: ماكويلنج (McQuilling)

٤ - ٤ - ١ ناقلات النفط العملاقة

يوضح الشكل التالي ملكية ناقلات النفط العملاقة في الأسواق العالمية كما في سبتمبر ٢٠١٢م:

الشكل ٤-٦: لمحة عامة عن ملكية ناقلات النفط العملاقة (كما في سبتمبر ٢٠١٢م)

أكبر ١٥ مالك ناقلة نفط عملاقة	السفن	العمر المتوسط	الحصة بالنسبة المئوية	الحمولة الساكنة الإجمالية (١,٠٠٠)	حصة السوق الإجمالية لأكبر خمسة ملاك*
ام او اس كيه	٣٨	٧	٦ في المائة	١١,٥٢٣	
فرونتلاين	٣٤	١١	٦ في المائة	١٠,٢٩٠	
البحري/فيلا*	٣١	٧	٥ في المائة	٩,٦٩٨	
ان واي كيه	٣٠	٧	٥ في المائة	٨,٩٤٠	
ان آي تي سي	٢٥	٨	٤ في المائة	٧,٦٥٢	
البحري	١٧	٩	٣ في المائة	٥,٢٥٤	
ايه بي مولر	١٦	٣	٣ في المائة	٤,٩٧٤	
الشركة العمانية للنقل البحري	١٤	١	٢ في المائة	٤,٤٠٩	
بي دبليو شيبينج	١٤	٨	٢ في المائة	٤,٢٣٥	
كوسكو	١٤	٤	٢ في المائة	٤,١٧٩	
فيلا	١٤	٤	٢ في المائة	٤,٣٤٣	
تي ام تي	١٣	٢	٢ في المائة	٤,١٥٤	
أنانجيل شيبينج	١٢	٧	٢ في المائة	٣,٧٦٥	
تشاينا شيبينج	١٢	٤	٢ في المائة	٣,٦٠٠	
تشانغجيانغ ناشيونال	١٢	١	٢ في المائة	٣,٦٤٦	
اس كيه	١٢	٥	٢ في المائة	٣,٧٥٢	
غير ذلك	٣٢٣		٥٥ في المائة	١١٩,٠١٤	
المجموع العام	٦٠٠			١٨٠,٦٠٩	

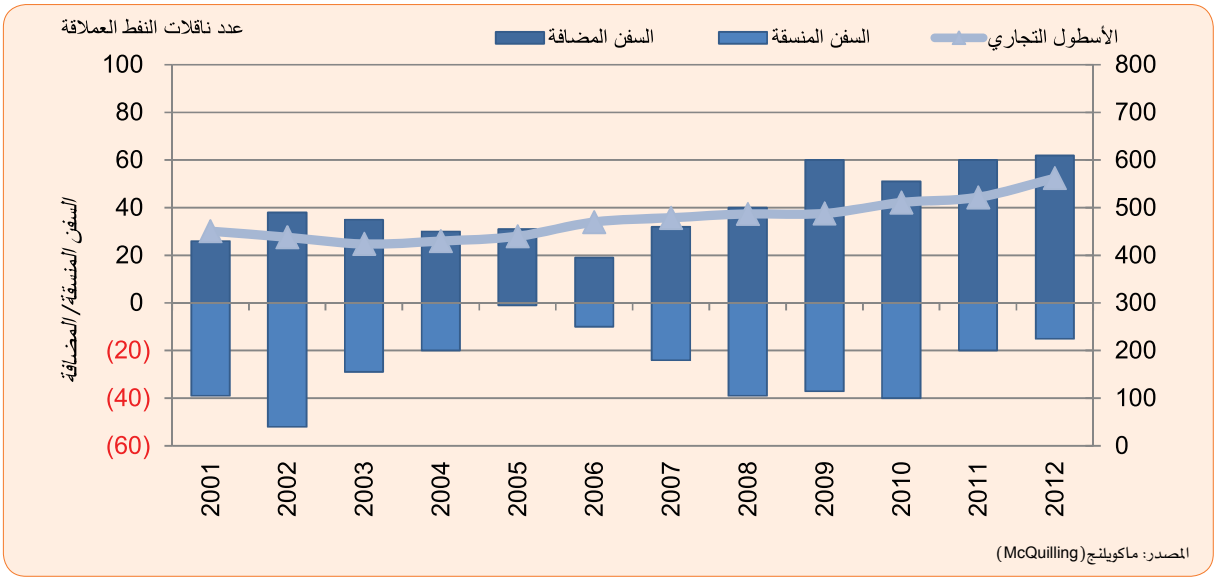


المصدر: ماكويلنج (McQuilling)

*الإحصائيات المتوقعة للأسطول المشترك للبحري وفيلا ، مع ملاحظة أن المجموع العام لا يشمل الأسطول المندمج لتجنب ازدواجية الحساب.

في شهر سبتمبر من عام ٢٠١٢م، يوجد ما مجموعه ٦٠٠ ناقلة نفط عملاقة في الخدمة، بحجم يبلغ ٢٠٠,٠٠٠ طن أو أكثر من الحمولة الساكنة. ويمثل قطاع ناقلات النفط العملاقة ما نسبته ١٦,٤ في المائة من إجمالي سوق الناقلات بحجم ٢٧,٥٠٠ طن أو أكثر من الحمولة الساكنة، وبمعدل حجم ٣٠٥,٦٠٨ طن من الحمولة الساكنة للسفينة الواحدة. أما فيما يتعلق بعمر أسطول ناقلات النفط العملاقة الحالي فيعد حديث السن بمعدل عمر يبلغ ٨ سنوات. وبلغ عدد طلبات بناء السفن المؤكدة لعام ٢٠١٢م ٨٨ سفينة، أي ما يقارب ١٤,٩ في المائة من أسطول ناقلات النفط العملاقة الحالي. وبتاريخ سبتمبر ٢٠١٢م، تم تسليم ٣٩ ناقلة جديدة مع وجود٦٢ ناقلة تحت الإنشاء تم جدولة تسليمها خلال العام ٢٠١٢م. ويوجد حالياً ١١٩ مالكاً لناقلات النفط العملاقة يمثلون ١٠٤ مشغل لهذه الناقلات، حيث يمتلك أكبر ١٥ مالك ما نسبته ٤٥ في المائة من الأسطول الحالي. ويوضح الشكل أدناه تطور الأسطول التجاري منذ عام ٢٠٠١م.

الشكل ٤-٧: لمحة عن عدد الناقلات التي تم خروجها وإضافتها



المصدر: ماكويلنج (McQuilling)

يتأثر الطلب على الناقلات العملاقة بشكل كبير بالاقتصاد العالمي والنمو في الطلب على الطاقة خصوصاً النفط. ويظهر هذا التأثير من خلال العلاقة القوية بين أسعار النقل بالناقلات العملاقة مع العرض والطلب على شحنات النفط. وتمثل الخطوط التجارية البحرية الناشئة من الشرق الأوسط والمتجهة لكل من الشرق الأقصى والنصف الغربي من الكرة الأرضية الجزء الأكبر من الطلب على الناقلات 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 أن مناطق الإنتاج الجديدة (منطقة بحر قزوين وأمريكا الجنوبية والصين وروسيا) ومناطق استهلاك النفط الخام (الصين والولايات المتحدة) يمكن أن تؤثر بشكل جوهري على الطلب على النقل في المستقبل من خلال تعديل شبكة الخطوط التجارية وما يرافق ذلك من تعديل على حركة أسطول الناقلات العالمي.

٤ – ٤ – ٢ الناقلات المتوسطة المدى (ناقلات المنتجات / المتوسطة المدى)

بلغ عدد الناقلات متوسطة المدى ما يقارب ١,٨٧٨ ناقلة حول العالم وذلك كما في شهر سبتمبر من عام ٢٠١٢م، ما يجعل هذا القطاع واحداً من أضخم قطاعات الناقلات في العالم من حيث عدد الناقلات. ويتضمن هذا العدد الناقلات القادرة على نقل الكيماويات أيضاً. إلا أن جزءاً صغيراً فقط من هذا العدد قادر على نقل المنتجات البترولية النظيفة، ويشكل ذلك وضع سلبي في حالة انخفاض نقل الكيماويات أو استخدام ناقلات الكيماويات مما ينتج عنه انخفاض العائدات من ذلك وبالتالي يكون نقل المنتجات النظيفة أكثر ربحية.

وتطور عن هذا القطاع شريحتان تتمثلان في: ناقلات المدى المتوسط ١ (MR١) وناقلات المدى المتوسط ٢ (MR٢). ناقلات المدى المتوسط ١ (MR١) هي الناقلات ذات الحجم ما بين ٢٧,٥٠٠ و ٣٩,٩٩٩ طن من الحمولة الساكنة، بينما ناقلات المدى المتوسط ٢ (MR٢) هي الناقلات ذات الحجم ما بين ٤٠,٠٠٠ و ٥٤,٩٩٩ طن من الحمولة الساكنة. وتتألف شريحة (MR١) من حوالي ٣٥٨ ناقلة في الخدمة بعد اقتطاع ناقلات الكيماويات والناقلات التي تشغل لخدمات خاصة. ويبلغ معدل عمر أسطول ناقلات (MR١) حوالي ١٢,٤ عاماً. فيما تتألف شريحة (MR٢) من حوالي ٨٧٩ ناقلة في الخدمة بعد اقتطاع ناقلات الكيماويات والناقلات التي تشغل لخدمات خاصة. وتعد هذه الشريحة ثاني أصغر أسطول من حيث العمر من بين الأسطول التجاري العالمي لناقلات المنتجات بمعدل عمر يبلغ حوالي ٧,٨ عاماً.

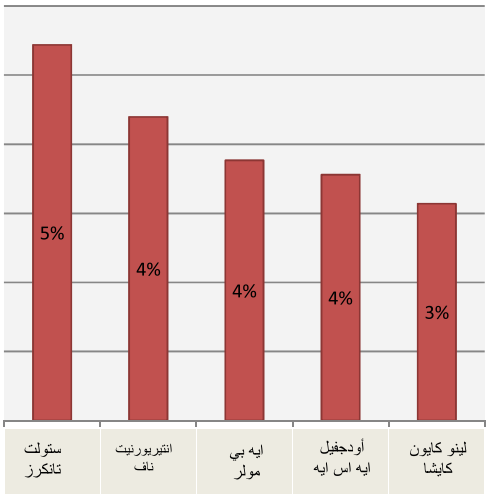
ساعدت تجارة المنتجات النفطية النظيفة مدعومة بمستوى عال من الصادرات من الولايات المتحدة الأمريكية وارتفاع الطلب من دول أمريكا اللاتينية في تحسين وضع مالكي هذه الفئة من الناقلات حيث منحتهم القدرة على استخدام ناقلاتهم بشكل فعال من خلال زيادة نسبة استغلال ناقلاتهم مما أدى إلى ارتفاع ربحية العمليات. إلا أن النمط الذي ساد مؤخراً من إعادة صيانة المصافي القديمة على ساحل الولايات المتحدة الأمريكية وتحديثها بالإضافة إلى إمكانية زيادة عدد الناقلات الداخلة في الخدمة قد يؤثر سلباً على العرض الحالي وربما يزيد من احتمالات تنسيق الناقلات.

٤ – ٤ – ٣ ناقلات الكيماويات

يوضح الجدول أدناه ملكية ناقلات الكيماويات حول العالم ذات الحمولة الساكنة ما بين ٣٠–٣٩ طناً و ٤٠–٤٩ طناً:

الشكل ٤–٨: لمحة عامة عن ملاك ناقلات الكيماويات ذات الحمولة الساكنة ٣٠–٣٩ طناً (كما في سبتمبر ٢٠١٢م)

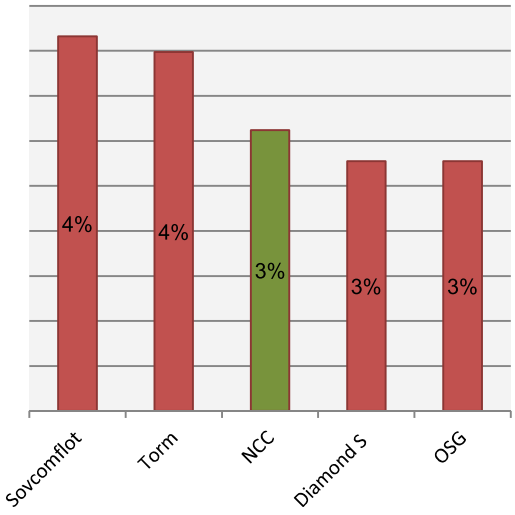
ناقلات الكيماويات ذات الحمولة ساكنة ٣٠–٣٩ طناً لأكبر ١٥ مالك	الناقلات	العمر المتوسط	الحصة بالنسبة المئوية	الحمولة الساكنة الإجمالية (١,٠٠٠)	حصة السوق الإجمالية لأكبر ٥ ملاك لناقلات الكيماويات ذات الحمولة الساكنة ٣٠–٣٩ طناً
ستولت تانكرز	٢٦	١٦	٥ في المائة	٩٤١	
انتيربورنيت ناف	٢١	٨	٤ في المائة	٧٧٩	
ايه بي مولر	١٨	٦	٤ في المائة	٦٦٧	
أودجفيل ايه اس ايه	١٧	١٥	٤ في المائة	٦٤٣	
لينو كايون كايشا	١٥	٧	٣ في المائة	٤٩٦	
ام آي اس سي بي اتش دي	١٤	٨	٣ في المائة	٤٩٠	
زاكيلو جروب	١٢	٨	٣ في المائة	٤٣٩	
ام او اس كيه	١٣	٩	٣ في المائة	٤٣٨	
تورم	١١	٩	٢ في المائة	٤٠١	
كونيج آند ساي كيه جي	١٠	٩	٢ في المائة	٣٨٢	
تساكوس	٨	٦	٢ في المائة	٣٠٥	
أوفين سي–بي	٨	٤	٢ في المائة	٢٩٨	
جيباب	٧	١٠	١ في المائة	٢٦١	
جيدين لاينز	٧	٥	١ في المائة	٢٦١	
لاتفيان شيبينج	٧	٧	١ في المائة	٢٦١	
غير ذلك	٢٨٤		٦٠ في المائة	١٠,٢٩٦	
المجموع العام	**٤٧٨**			**١٧,٣٥٨**	



المصدر: ماكويلنج (McQuilling)

الشكل ٤-٩: لمحة عامة عن ملاك الناقلات الكيماويات ذات الحمولة الساكنة ٤٠-٤٩ طنا (كما في سبتمبر ٢٠١٢م)

ناقلات الكيماويات ذات الحمولة ساكنة ٤٠-٤٩ طناً لأكبر ١٥ مالك	الناقلة	العمر المتوسط	الحصة بالنسبة المئوية	الحمولة الساكنة الإجمالية (١,٠٠٠)	حصة السوق الإجمالية لأكبر ٥ ملاك لناقلات الكيماويات ذات الحمولة الساكنة ٤٠-٤٩ طناً
سوفكومفلوت	٢٤	٩	٤ في المائة	١,٠٨٤	
تورم	٢٣	٩	٤ في المائة	١,٠٦٩	
الشركة الوطنية لنقل الكيماويات	١٩	٣	٣ في المائة	٨٦٤	
دايموند اس	١٦	٤	٣ في المائة	٧٥١	
أو اس جي	١٦	٦	٣ في المائة	٧٤٢	
لورين مارتايم	١١	٨	٢ في المائة	٥٠٧	
ام او اس كيه	١١	٩	٢ في المائة	٥٠٦	
ويستفال - لارسن	١١	٥	٢ في المائة	٥٠٢	
أوروورا تانكرز	١١	١١	٢ في المائة	٤٩٥	
اس تي اكس بان أو	١٠	٥	٢ في المائة	٤٦١	
جلينكور	٩	٢	٢ في المائة	٤٢٠	
بي بي شيبينج	٩	٧	٢ في المائة	٤٢٠	
داميكو تانكرز	٩	٩	١ في المائة	٤١٤	
ستولت تانكرز	٩	٥	١ في المائة	٣٩٣	
هستريا شيب مانجمنت	٩	٤	١ في المائة	٣٦٣	
غير ذلك	٣٨١		٦٦ في المائة	١٧,١٤٥	
المجموع العام	**٥٧٨**			**٢٦,١٣٦**	



المصدر: ماكويلنج (McQuilling)

بلغ عدد الناقلات الكيماوية الموجودة في الخدمة ١,٠٥٥ ناقلة وذلك كما في شهر سبتمبر ٢٠١٢م، ومن بينها ٤٧٨ ناقلة بحجم ٣٠-٣٩ ألف طن من الحمولة الساكنة و٥٧٧ ناقلة بحجم ٤٠-٤٩ ألف طن من الحمولة الساكنة. وتمثل هاتان الشريحتان من أسطول ناقلات الكيماويات ما نسبته ٩ في المائة من سوق الناقلات، بمعدل عمر ٩ سنوات للناقلة. وتتسم التجارة في هذا القطاع بالرحلات العالمية المترابطة، والتي يمكن تغيير وجهاتها مع زيادة محتملة في التكلفة. وتشمل عوامل النجاح الرئيسية في هذا القطاع المعرفة الجيدة بالسوق المحلية والإقليمية، والإدارة التجارية الفعالة لعملية توظيف الناقلات، ومدة وتكلفة الانتظار في الموانئ من أجل التحميل. ويعود ذلك إلى أن مدة الرحلة التجارية قصيرة نسبياً في هذا القطاع، ولذلك تشكل مدة الانتظار في الميناء نسبة كبيرة من الزمن الكلي للرحلة، حيث يمكن أن يتسبب تأخير التحميل بيوم واحد إلى التأثير بشكل كبير جداً في نسبة ربح الناقلة حسب معدل التأجير الزمني.

وكان النمو الاقتصادي في الاقتصادات المتقدمة على مدى العقود القليلة الماضية عاملاً هاماً في تحديد الطلب على نقل الكيماويات. وقد كان إنتاج البتروكيماويات مرتكزاً بشكل كبير في أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية، إلا أن النمو الهام في الاقتصادات النامية بدأ بتحويل السعة الإنتاجية باتجاه آسيا وأمريكا الجنوبية وجنوب إفريقيا والمملكة العربية السعودية، حيث تنتج المصانع في هذه الأسواق الجديدة الكيماويات الأساسية بشكل رئيسي، بينما تركز المصانع في الولايات المتحدة الأمريكية وأوروبا على إنتاج الكيماويات المتخصصة. من جهة أخرى، تسهم موارد الغاز الطبيعي الكبيرة في الشرق الأوسط في توسيع القدرة الإنتاجية للكيماويات في هذه المنطقة.

٤ - ٥ أعمار ناقلات النفط

تم تخفيض عمر أسطول الناقلات العالمي من عمر يزيد عن ٢٠ سنة إلى متوسط عالمي يتمثل في ٨ سنوات وذلك بسبب فرض الخروج الإلزامي التدريجي للناقلات أحادية الهيكل، بالإضافة إلى استمرار فرض القيود والإجراءات الهادفة إلى الحد من التلوث البيئي. ويعد أسطول (MR١) الأكبر عمراً، بمعدل يبلغ ١٢,٤ عاماً، بينما يبلغ معدل عمر ناقلات باناماكس ١٠,٦ عاماً. ويعد عمر ناقلات النفط العملاقة صغير نسبياً بمعدل يبلغ ٨ سنوات، ويعود ذلك إلى العدد

الكبير من الناقلات الجديدة التي تم بناؤها وتسليمها حديثاً. ويعد أسطول (LR١) الأصغر سناً بمعدل عمر يبلغ ٦,٢ عاماً. 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، وتنسيق الناقلات الأكبر عمراً والأقل توافقاً مع متطلبات التجارة.

٤ - ٦ أحواض بناء السفن

يوضح الشكل أدناه الناقلات قيد الإنشاء كما في عام ٢٠١٢م:

الشكل ٤-١٠: أحواض بناء الناقلات: ٢٠١٢م

المصدر: ماكويلنج (McQuilling)

انخفض الطلب على بناء ناقلات جديدة في السنوات الثلاث التي تلت عام ٢٠٠٦م، حتى وصل إلى أدنى مستوى في عام ٢٠٠٩م بعد الأزمة المالية العالمية. إلا أن الانتعاش في سوق النقل في النصف الأول من عام ٢٠١٠م دعى ملاك الناقلات لطلب بناء ناقلات جديدة، خصوصاً ناقلات النفط العملاقة وناقلات سويس ماكس، حيث وصل عدد طلبات البناء الجديدة في عام ٢٠١٠م إلى أكثر من ٢٠٠ طلب، ما يمثل ضعف العدد المطلوب في العام ٢٠٠٩م. وتشير التقديرات إلى وجود ٤٩٨ ناقلة تحت الإنشاء بمواعيد تسليم تتراوح بين عامي ٢٠١٢م و٢٠١٧م، وذلك دون الأخذ في الاعتبار أي تأخير أو إلغاء محتمل لطلبات البناء.

وبلغ عدد أحواض بناء السفن في العام ٢٠١٢م ما مجموعه ٥٣ حوض تعمل على طلبات بناء لناقلات بحجم يزيد عن ٢٧,٥٠٠ طن من الحمولة الساكنة، مقارنة بـ ٥٩ في عام ٢٠١١م و ٦٥ حوضاً في عام ٢٠١٠م. ويسيطر ١٣ حوض بناء للسفن في كوريا الجنوبية على ٤٨ في المائة من سوق بناء الناقلات الجديدة، حيث تقوم بتنفيذ بناء ٢٤١ ناقلة جديدة وهو ما يشكل انخفاضاً عن نسبة ٤٩ في المائة في عام ٢٠١١م و٥١ في المائة في عام ٢٠١٠م. وقد ارتفعت حصة أحواض السفن في الصين من سوق بناء الناقلات الجديدة من ٢٢ في المائة في عام ٢٠١٠م إلى ٢٥ في المائة في عام ٢٠١١م حتى وصلت إلى ٣٠ في المائة في عام ٢٠١٢م. أما أحواض السفن في اليابان فلديها طلبات لبناء ٣٤ ناقلة جديدة تمثل ٧ في المائة من إجمالي الطلبات العالمية في عام ٢٠١٢م، مما يشكل انخفاضاً عن نسبة ١٣ في المائة في عام ٢٠١١م. وتسيطر هذه الدول الثلاث حالياً على ٧٧ في المائة من مجموع طلبات بناء الناقلات في العالم، منخفضة بذلك عن عام ٢٠١١م حيث بلغت نسبة الطلبات ٨٧ في المائة. وتغطي أحواض بناء سفن أخرى في العالم الطلبات الـ ٧٥ الأخرى، أو ما نسبته ١٥ في المائة من إجمالي الطلب العالمي. وأهم هذه الأحواض تقع في البرازيل، والذي لديه ٤٠ طلباً حالياً يمثل ما نسبته ٨ في المائة من إجمالي الطلبات العالمية، بارتفاع ملحوظ عن نسبة ٤ في المائة في عام ٢٠١١م.

وعند النظر في أنواع الطلبات الحالية على الناقلات، نجد أن كوريا الجنوبية تسيطر على القسم الأكبر من طلبات سويس ماكس وأفراماكس و(LR٢) و (LR١) و (MR٢). أما فيما يتعلق بناقلات النفط العملاقة، فتسيطر الصين على القسم الأكبر من الطلبات متفوقة بذلك على كوريا الجنوبية فيما يتعلق بهذا النوع. ويذكر أن أحواض بناء السفن الكبرى في كوريا الجنوبية والصين خسرت جزء من حصتها في صناعة ناقلات باناماكس للنفط الخام والمنتجات المتبقية لصالح أحواض أخرى.

٤ - ٧ سوق الشحن

يمكن أن يعمل أسطول ناقلات النفط عالمياً تحت إدارة وسيطرة شركة مستقلة متخصصة في النقل أو شركات النفط أو تجار النفط. ومن ناحية تجارية، يتم استخدام الناقلات وفقاً لأنواع محددة من العقود، وذلك بناءً على عدد من الاعتبارات التجارية والاقتصادية. ويشار إلى عقود استخدام الناقلات عموماً بـ "عقود إيجار"، ويطلق على نموذج العقود اسم "أطراف الإيجار". 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 الناقلة التحميلية أو جزء منها لرحلة واحدة لمسافة محددة من ميناء التحميل إلى ميناء التفريغ. ويتم دفع الإيجار وفقاً لسعر الوحدة لحجم حمولة محدد أو بسعر إجمالي دون النظر لاستخدام المستأجر لكامل

سعة الناقلة التحميلية أو جزء منها. ويحتسب إيجار حمولة ناقلة نفط معينة في العادة باستخدام المقياس العالمي المسمى بمقياس إيجارات ناقلات النفط الاسمي (أو المقياس العالمي كما يُعرف عادة) بكافة أحكامه وشروطه وهو نظام موحد يستخدم لهذا الغرض. 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 بشكل دوري ويكون المستأجر فيه مسؤولاً عن دفع كافة تكاليف الوقود والموانئ وغيرها من التكاليف المتفق عليها. ويتم تقديم السفينة من قبل المالك مع طاقم كامل لتشغيلها. كما يتم دفع الإيجار مقدماً مع بداية كل شهر.

عقد الشحن – هي اتفاقية يقوم من خلالها المستأجر والمالك بالاتفاق على نقل كمية محددة من الحمولة بحجم محدد لكل رحلة خلال فترة زمنية محددة على ناقلة واحدة أو أكثر من ناقلات المالك ضمن نطاق 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 بموجبها 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 بشكل مقدم أو لاحق وذلك بحسب اتفاق الطرفين.

الأسطول المستأجر لفترة زمنية هو 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 الشركة بينما تدار فنياً من قبل أطراف أخرى. ويكون الإيجار عادة إما على شكل إيجار يومي محدد القيمة (عادة ما يتم الاتفاق عليه بالدولار الأمريكي) أو وفقاً لسعر السوق الذي يحدد بالرجوع لمؤشر القطاع. بناءً على الفترة الزمنية للعقد، قد تكون الشركة مسؤولة عن ترتيب وجدولة عمل هذه الناقلات. وفي حالة اتفاقية الإيجار على أساس الفترة الزمنية أو الإيجار للرحلات المتتابعة، تعود مسؤولية التشغيل اليومي للناقلات للشركة، وفي حال لم تستطع الشركة تشغيل الناقلات فهي تظل مسؤولة عن دفع الإيجار لملاك الناقلات عن الفترة الزمنية المتفق عليها. أما بالنسبة لعقد الشحن، يقوم المستأجر عادة بشرح متطلبات النقل البحري لمالك الناقلة، ومن ثم يقوم المالك بتقديم ناقلة بمواصفات متوافقة مع تلك المتطلبات، وتكون جدولة برنامج عمل الناقلة وفاعلية تشغيلها مسؤولية المالك. ويمكن النظر إلى عقد الشحن على أنه التزام بإيجار على أساس الوقت أو بالسوق الفورية وذلك بحسب ما تحدده بنود الاتفاقية ذات العلاقة. للاطلاع على تفاصيل عقد الشحن الخاص بالشركة، يرجى مراجعة القسم ١٢-١ "ملخص الاتفاقيات الجوهرية". ويمكن أن يتم تحديد الإيجار وفقاً لوحدة حجم الحمولة (طن متري أو برميل) أو وفقاً لسعر السوق حسب ما يحدده مؤشر القطاع. وتعد اتفاقية خدمات الشحن مشابهة لعقد الشحن حيث تقدم إطاراً عاماً للاتفاقية ما بين الشركة والمالك ولكن من دون وجود أي حد أدنى للمتطلبات. ويعد هذا النوع من العقود جديداً نسبياً في سوق النقل.

يتألف أسطول أي شركة معينة (والذي تتحكم به) من الناقلات المملوكة للشركة وتلك التي يتم استئجارها على أساس الفترة الزمنية. ويعد هذا الأسطول ما تتحكم الشركة به تجارياً وتقوم بقيادته وتشغيله وفقاً لاحتياجاتها في مجال النقل البحري. ويوضح الجدول أدناه تفاصيل الأساطيل المتحكم بها مقابل السوق الفورية لناقلات النفط العملاقة. منذ العام ٢٠١٠م، أصبح المستأجرون يميلون لعدم تجديد عقود النقل بسبب توفر الناقلات في السوق الفورية بأسعار مغرية نتيجةً لانخفاض الأسعار عالمياً. مع العلم أن الناقلات المملوكة لشركات النفط هي تلك التي تعود ملكيتها للشركة مباشرة أو التي تخضع لعقد إيجار السفينة بهيكلها (حديد عاري) مع شركات النفط، ويمثل هذان النوعان الأسطول المتحكم به من قبل الشركة.

الجدول ٤-٤: أسطول ناقلات النفط العملاقة المتحكم به مقارنة بناقلات السوق الفورية

	السوق الفورية		
		الأسطول المتحكم به	الإيجار على أساس الفترة الزمنية
٢٠١٢م	٦٠ في المائة	٢٠ في المائة	٢٠ في المائة
٢٠١١م	٥٢ في المائة	٢٤ في المائة	٢٤ في المائة
٢٠١٠م	٤٢ في المائة	٢٩ في المائة	٢٩ في المائة

المصدر: ماكويلنج (McQuilling)

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 إدارة أعمالهم بفاعلية 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 يمتلكون علاقات ممتازة مع الوسطاء والعملاء. ويتولى المالك في الغالب الإدارة الفنية للناقلة، وتجني كل سفينة في التجمع عائداتها بشكل مستقل عندما تقوم برحلات من خلال السوق الفورية وفقاً للأسعار التي يتم التفاوض عليها. 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. ويتم منح النقاط لكل ناقلة 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 تشغل ناقلات حديثة ذات جودة عالية بتنظيم أكثر موثوقية ومعلومات أحدث عن السوق. ومن المعلوم أنه يمكن تحقيق اقتصاديات الحجم من خلال تشغيل أسطول أضخم يمكن إدارته بمرونة لتقديم تنظيم أفضل وتقليل أيام انتظار الناقلات. كما أن تنظيم جدول عمل الناقلات بفاعلية أكبر من خلال التجمع يحسن من نسبة تشغيل الناقلات ويقلل من معدل الأيام الضائعة عن طريق تطبيق نظام رحلات مترابطة ناجح وفعال.

يوجد حالياً أربعة تجمعات سفن تجارية لناقلات النفط العملاقة: ناف ٨ (Navig٨) وناقلات نفط نوفا (Nova Tankers) و سيولف (SeaWolf) و ناقلات النفط الدولي (Tankers International).

أطلقت شركة ناف ٨ تجمع باسم "في إل ٨ (VL٨)" لناقلات النفط العملاقة في شهر مارس من عام ٢٠١٠م والمكون من ثلاث ناقلات تم تقديمها من قبل الشركة العمانية للنقل البحري و جون فردريكسن في تي إن. وتعمل شركة ناف ٨ حالياً كمدير تجاري فقط، إلا أن الشركة لم تستبعد أن تكون مزود ناقلات في وقت لاحق. وستكون الإدارة التجارية لأسطول "في إل ٨ (VL٨)" من سنغافورة ولندن وجنيف وكونيتيكت، بينما سيتم تنفيذ العمليات من سنغافورة ولندن. فيما ستتم عمليات التسويق من مسقط. ويذكر أن التجمعات التابعة لشركة ناف ٨ (فيما يتعلق بالناقلات من مختلف الأحجام) تتفوق على السوق الفورية بما يعادل ٥,٠٠٠ دولار أمريكي يومياً.

أُطلق تجمع ناقلات نفط نوفا في شهر فبراير من العام ٢٠١٢م عن طريق خمسة شركاء: ميستي أو أس كي (Mistui OSK) و ناقلات نفط فينيكس (Phoenix Tankers) وميرسك (Maersk) وسامكو شيبهولدنج (Samco Shipholding) و ناقلات نفط المحيط (Ocean Tankers). ووضع التجمع هدفاً يتمثل في تشغيل ما لا يقل عن خمسين ناقلة نفط بمعدل عمر يبلغ ثلاث سنوات قبل نهاية العام ٢٠١٢م. وتقدم الشركة خدماتها للعملاء من مكتبها الرئيسي في كوبنهاغن ومكاتبها في سنغافورة ونيويورك.

يعد تجمع سيولف لناقلات النفط العملاقة أحدث تجمع ناقلات تجارية يعود لشركة هيدمار (Heidmar). تم تأسيس هذا التجمع في عام ٢٠١٠م، وقد ركز على ربط الرحلات بين المحيط الأطلسي والمحيط الهادئ. يضم التجمع الشركاء التالين: جنيرل مارتايم (General Maritime) وهيدمار (Heidmar) وميركاتور (Mercator) وناقلات نفط تي أم إس (TMS Tankers) ويومنج (UMing) و واه كونج (Wah Kwong). تحقق الشركة باستمرار أرباحاً أعلى من أرباح السوق الفورية، ويعود الفضل في ذلك إلى فعالية العمليات والشفافية التي يقدمها أحدث برنامج تقنية معلومات في مجال الناقلات. تتم إدارة التجمع من قبل هيدمار من مكاتبها في الولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا وسنغافورة.

ويعد تجمع ناقلات النفط الدولي أقدم تجمع حيث أُسس في عام ٢٠٠٠م. ويضم التجمع كلاً من: إثينين سي كاريرز (Carriers Athenian Sea) ودي إتش تي هولدنجز (DHT Holdings) ويوروناف (Euronav) وأوك مارتايم جروب (Oak Maritime Group) وريديري نورد ليمتد (Reederei Nord Ltd) وسالمون أيجي (Salamon AG) وأو أس جي (OSG). يتم تنفيذ العمليات التجارية وعمليات ما بعد التحميل من مكاتب التجمع في لندن ونيويورك.

يوضح الجدول التالي عدد ناقلات النفط العملاقة المشاركة في تجمعات الناقلات التجارية وفقاً للمالك. تشكل الناقلات الـ ١٠٣ المشاركة في التجمعات التجارية ما نسبته ١٧ في المائة من أسطول ناقلات النفط العملاقة في العالم.

الجدول ٤-٥: ناقلات النفط العملاقة المتداولة في تجمعات الناقلات التجارية

مشغلو تجمعات الناقلات > مالكو السفن	عدد السفن
ناف ٨ بي تي اي ليمتد	١٥
شركة الخليج للملاحة	١
الشركة العمانية للنقل البحري	١٤
نوفا تانكرز ايه/اس	٤٠
سيدو شيبينج اتش كيه كو ليمتد	١
شركة الخليج للملاحة	١
هاي سن هوب	١
ميرسك تانكرز	١٣
ماروبيني كوربوريشن	١
ام او اس كيه	٨
أو تي سي	٩

مشغلو تجمعات الناقلات > مالكو السفن	عدد السفن
سامكو	٣
سينجا ستار بي تي اي	١
سينوترانز	١
زهيه هولدينج بي تي اي ليمتد	١
سيوولف تانكرز انك	١٢
جنرال ماريتايم	٧
ميركاتور	١
تي ام اس تانكرز ليمتد	٢
يو – مينغ	١
واه كوونج شيبينج هولدنجز	١
تانكرز انترناشيونال	٣٦
أثينيان	٤
دانبروغ رديري	١
شركة الناقلات المزدوجة الهيكل	٣
يوروناف	٧
جراند تشاينا لوجيستكس جروب	٢
أوك ماريتايم كندا انك	٢
أو اس جي	١١
سلامون ايه جي	١
سنسير نافيجيشن كورب	٢
فانشيب هولدنجز ليمتد	١
واه كوونج	١
تي سي سي جروب	١
المجموع العام	١٠٣

المصدر: ماكويلنج (McQuilling)

٤ – ٧ – ١ لمحة عامة عن السوق الفورية

يتم تشغيل الناقلات في السوق الفورية على أساس الرحلة بحيث تقوم الشركة المعنية في الغالب بالاتفاق مع الملاك عند الحاجة لخدمات النقل، وتكون مسؤولة 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 مالكي ناقلات النفط العملاقة التاريخية مع عقود الإيجار لمدة سنة واحدة و٣ سنوات بالإضافة إلى السوق الفورية للفترة من عام ٢٠٠٠م حتى سبتمبر ٢٠١٢م:

الجدول ٤-٦: تقديرات إيرادات مالكي 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 يومياً)	ثلاث سنوات (دولار يومياً)	السوق الفورية (٣TD[٨]) (دولار يومياً)
٢٠٠٠م	٢٠,٠٧٥	٣٨,٠٧٦٣	٤١,١٦٣
٢٠٠١م	٣٩,٥١٠	٣٥,٢٥٠	٢٤,٧٣٥
٢٠٠٢م	٢٤,٦٠٤	٢٥,٨٧٩	٢٣,٤٣٣
٢٠٠٣م	٣٧,٠٦٣	٣٠,٢١٠	٥٤,٣٣٩
٢٠٠٤م	٤٧,٥٠٠	٤٢,٠٧٧	١٠٠,٧٠٦
٢٠٠٥م	٥٦,٨٧٥	٤٧,١٥٠	٥٠,٩٢٧
٢٠٠٦م	٥٧,٨٧٥	٤٧,٣٢٧	٤٩,٩٤٧
٢٠٠٧م	٥٤,٣٧٥	٤٨,٣٥٨	٣٩,٧٩٥
٢٠٠٨م	٧٥,٧٠٨	٥٨,٥٤٥	٧٨,٨٥٠
٢٠٠٩م	٣٨,٩١٧	٣٧,٤٧٨	٢٧,٣٤١
٢٠١٠م	٣٧,١٣٩	٣٧,٥٤٩	٣٣,١٧٤
٢٠١١م	٢٣,٩٨٩	٣٠,٢٢٢	١٠,٢٥٤
٢٠١٢م	٢٠,٤٨١	٢٥,٤٩٢	١٧,١٥١
يناير ٢٠١٢م	١٩,٠٥٠	٢٤,٤٠٠	٢٤,٧٨٢
فبراير ٢٠١٢م	١٩,٧٨١	٢٥,٠٠٠	١٧,٤٢٨
مارس ٢٠١٢م	٢٠,٣٥٠	٢٥,٦٧٥	٢٩,٣٨٢
إبريل ٢٠١٢م	٢٠,٥٠٠	٢٥,٧٥٠	٣٦,٥٤٩
مايو٢٠١٢م	٢٠,٥٠٠	٢٥,٧٥٠	٢٩,٩٦٠
يونيو ٢٠١٢م	٢١,٠٠٠	٢٦,٠٦٣	١٤,٢٩٤
يوليو ٢٠١٢م	٢٢,٥٠٠	٢٧,٠٠٠	١,٦٠٣
أغسطس ٢٠١٢م	٢٠,٥٠٠	٢٥,٠٠٠	١٤٣
سبتمبر ٢٠١٢م	٢٠,٥٠٠	٢٥,٠٠٠	(٣٤٥)[٩]

المصدر: ماكويلنج (McQuilling)

تجاوز أداء السوق الفورية التوقعات في بداية عام ٢٠١٢م، حيث ساعدت تجمعات الناقلات التجارية في تمتين هذا السوق بينما ارتفع الطلب من الشرق الأقصى وأسهم ذلك في تعزيز الرحلات المترابطة. إلا أن الأزمة الاقتصادية في أوروبا وبعض العوامل الجيوسياسية في الشرق الأوسط أدت إلى تقليل عدد الحمولات المجدولة عن ما هو متوقع للنصف الأول من العام ٢٠١٢م مما أدى إلى الضغط على السوق الفورية مما سيأخر تعافي السوق ربما إلى أواخر العام ٢٠١٣م أو بعد ذلك. يوضح الشكل أدناه مقارنة بين السوق الفورية والإيجار على أساس الفترة الزمنية طويلة الأجل فيما يتعلق بإيرادات ناقلات النفط العملاقة.

٨ تشير إلى معيار لقياس سعر الشحن في السوق (دولار في اليوم) على خط الرحلات من الخليج العربي إلى اليابان باستخدام ناقلة نفط عملاقة سعة ٢٦٠,٠٠٠ طن متري. تم نشر هذه المعلومات من قبل بورصة البلطيق التي تصدر معلومات يومية عن سوق الشحن.

٩ هذا الرقم السالب لأسعار معدل التأجير الزمني للسوق الفورية لسبتمبر ٢٠١٢م يعود إلى كون العوائد التشغيلية لناقلات النفط العملاقة أقل من المصاريف المتعلقة بالرحلات. تبلغ تكلفة وقود ناقلات النفط العملاقة ما تزيد نسبته عن ٨٠٪ من المصاريف المتعلقة بالرحلات وقد أدى ارتفاع سعر وقود الناقلات في سبتمبر ٢٠١٢م إلى انخفاض في إيرادات التشغيل.

الشكل ٤-١١: الإيرادات التقديرية لملاك ناقلات النفط العملاقة: التأجير على أساس سنة واحدة والتأجير على أساس ثلاث سنوات والسوق الفورية، دولار يومياً

المصدر: ماكويلنج (McQuilling)

تم عرض أرقام السوق الفورية في الشكل السابق على أساس سعر معدل التأجير الزمني. ويمثل معدل التأجير الزمني طريقة لتقديم تقارير عن الإيرادات لليوم الواحد بالدولار الأمريكي، ويتم احتسابه بتقسيم إيرادات الرحلة على عدد أيام الرحلة شاملةً أيام الذهاب والإياب.

وسيستمر قطاع ناقلات النفط العملاقة في المعاناة من ارتفاع العرض وتناقص الطلب. ويوضح مستوى التراجع في معدل نمو الطلب على النفط عالمياً والذي بلغ ٥٠٠,٠٠٠ برميل يومياً، ضعف النمو الاقتصادي العالمي. منذ بلوغ الذروة في شهر أبريل من العام ٢٠١٢م، انخفض سعر معدل التأجير الزمني لخطوط ناقلات النفط العملاقة الرئيسية بشكل حاد إلى قيم سلبية، وذلك باستثناء خط (بوني أوفشور وسيربنتينا في غرب إفريقيا ونينجبو في الصين). إلا أن الصعود المتنامي بين أسعار مزيج برنت ودبي، وهما مؤشرا مقارنة لأسعار النفط العالمية، قد يسهم في تخفيض الطلب من الشرق الأقصى على النفط الخام من غرب إفريقيا. وعلى الرغم من كون جدول تسليم الناقلات الجديدة للفئات الأكبر حجماً أبطأ مما هو متوقع، لا تزال طلبات البناء المقدمة في السنوات السابقة تشكل تحدياً، وقد لا يكون معدل خروج الناقلات من السوق سريعاً بما فيه الكفاية من أجل الحد من زيادة العرض في مثل هذه الظروف.

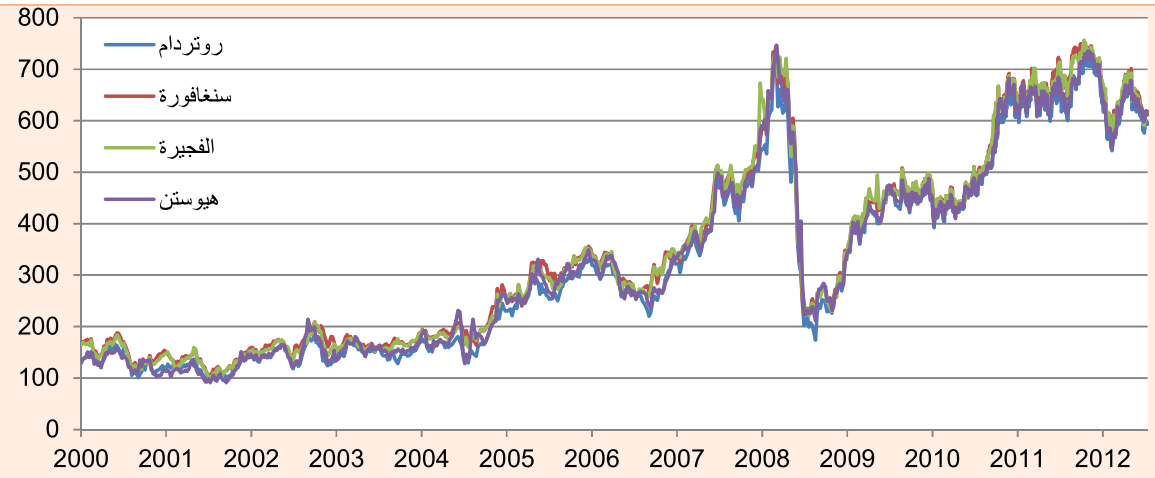
٤ – ٧ – ٢ سعر الوقود

فرضت الأنظمة الدولية مؤخراً على الناقلات استخدام وقود يحتوي على نسبة مخفضة من الكبريت للحد من الانبعاثات وخاصة على بعض الخطوط مثل الساحل الغربي للولايات المتحدة، والبحر الأبيض المتوسط وشمال غرب أوروبا. وترتفع تكلفة وقود الناقلات ذو الكبريت المخفض عن سعر وقود الناقلات العادي. وبالتالي، عادة ما تحمل الناقلات نوعان من الوقود على الأقل وهما الوقود العادي والوقود ذي الكبريت المنخفض. تمثل تكاليف الموانئ والوقود النسبة الأكبر من التكاليف المتنوعة في رحلات السوق الفورية. وتختلف نسبة تكاليف الوقود إلى تكاليف الميناء حسب الرحلة ذاتها. فبالنسبة للرحلات الطويلة، تمثل تكاليف الوقود النسبة الأكبر من التكاليف المتفرقة، وتصل أحياناً إلى أكثر من ٩٠ في المائة من إجمالي تلك التكاليف لاسيما خلال الفترات التي تكون فيها أسعار الوقود عالية. 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.

منذ النصف الثاني لعام ٢٠١١م، أدت قيود العرض إلى ارتفاع أسعار الوقود بنسب تقترب من أرقامها القياسية. أما عن الأسباب الرئيسية التي أثرت على هذا الاتجاه فهي انخفاض كمية التصدير من روسيا وتوقف مصفاة سنغافورة عن العمل وزيادة الطلب على الوقود من اليابان. بالإضافة إلى ذلك، يستثمر أصحاب مصافي النفط في وحدات تكسير زيت الوقود لسنوات طويلة، لأنه يمثل المنتج الأقل ربحية. وقد أدى ذلك إلى انخفاض العرض بشكل كبير، وبالتالي إلى زيادة إضافية في أسعار الوقود.

يوضح الشكل أدناه أسعار الوقود للفترة ما بين عام ٢٠٠٠م حتى سبتمبر ٢٠١٢م:

الشكل ٤-١٢: أسعار الوقود التاريخية بالدولار الأمريكي لكل طن متري



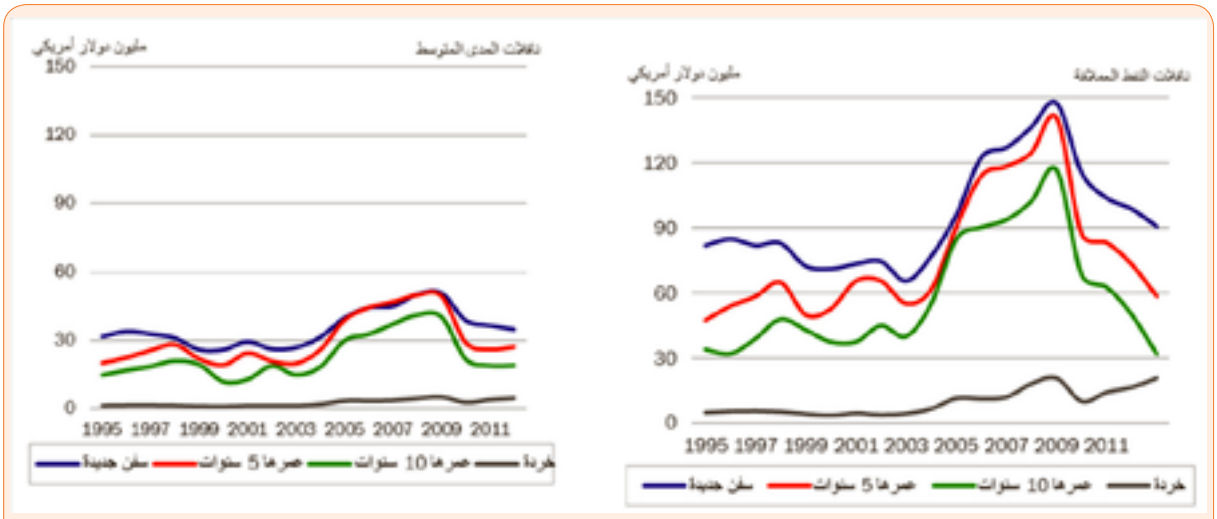
المصدر: ماكويلنج (McQuilling)

٤ - ٨ سوق الناقلات

واجهت أسعار الناقلات انخفاضاً ثابتاً منذ عام ٢٠١١م. و في عام ٢٠١٢م أدى انخفاض أسعار الناقلات وتسليم الناقلات الجديدة وأسعار السلع والقيود على الحصول على تمويل وأزمة منطقة اليورو المصرفية إلى انخفاض كبير في أسعار الناقلات، حيث انخفض معدل قيمة الناقلات الجديدة في قطاعات الناقلات الخمسة من بداية عام ٢٠١٢م وحتى اليوم بنسبة ١٠ في المائة. وفي نفس الفترة الزمنية، انخفضت قيمة الناقلات بعمر خمس سنوات في قطاعات الناقلات الخمسة بنسبة ٦ في المائة.

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

الشكل ٤-١٣: أسعار ناقلات النفط العملاقة وناقلات المدى المتوسط: الجديدة والمستعملة



المصدر: ماكويلنج (McQuilling)

اتجهت أحواض بناء السفن المتطورة تقنياً إلى بناء السفن ذات المواصفات التفصيلية العالية كسفن الدعم البحري التي تتمتع بهامش ربح أعلى. وقد واجهت أحواض بناء السفن صعوبات في الاستمرار بتحقيق نفس هامش الربح في بناء الناقلات التقليدية، حيث استمرت أسعار الحديد الصلب في الارتفاع بينما يستمر المشترون بتخفيض قيمة الناقلات. على سبيل المثال، انخفض سعر بناء ناقلة نفط عملاقة جديدة بحجم ٣١٠,٠٠٠ طن من الحمولة الساكنة في حوض بناء سفن في كوريا الجنوبية من ١٤٧,٨ مليون دولار أمريكي في عام ٢٠٠٨م إلى ٨٩,٤ مليون دولار أمريكي في عام ٢٠١٢م.

٤ - ٩ الاتجاهات الحالية لقطاع النقل البحري

محدودية التمويل - الانخفاض المستمر في الأسعار خلال عامي ٢٠١١م و٢٠١٢م يشكل صعوبة بالنسبة لملاك الناقلات فيما يتعلق باستيفاء شرط نسبة القرض لقيمة الناقلة والذي يفرض من قبل البنوك الممولة، كما أن بعض الملاك تعثروا في سداد بعض القروض الحالة. ومع محدودية إمكانية الاقتراض من البنوك، لا بد لهؤلاء المالكين الحصول على تمويل من خلال زيادة مساهمتهم المالية (أي زيادة رأس المال). ويذكر أن غالبية الاستثمارات تم هيكلتها في أوقات كانت فيها قيمة الناقلات أعلى بكثير. فمنذ بداية عام ٢٠١٢م، انخفضت قيمة ناقلات النفط بحوالي ١٥ في المائة، بالإضافة إلى توقف عدد من المقرضين في قطاع الناقلات من تقديم خدمات التمويل لهذا القطاع. ويستمر المستثمرون إثر ذلك في البحث عن فرص للاستحواذ على ناقلات بأسعار مشجعة، إلا أنه حتى الآن لم تتم أي صفقة جوهرية بأسعار متدنية نسبياً. وقد بدأت الأسعار في الوصول إلى مستويات تعكس العرض الموجود في السوق والتوقعات للطلبات المستقبلية. ومن المتوقع أن يستمر ملاك الناقلات (الذين يملكون رؤوس أموال كبيرة) في النمو عن طريق عمليات الاستحواذ واستراتيجيات تحديث الأسطول.

التدقيق الصارم للمستأجر - أصبحت الناقلات القديمة أقل جاذبية يوماً بعد يوم، وتقترب قيمها السوقية من قيمة تنسيقها وبيعها كخردة. ويؤدي التدقيق الصارم للمستأجر إلى جعل إمكانية العمل بناقلات أقدم من ١٥ عاماً شبه مستحيل، وسيقوم الملاك في ظروف انخفاض أسعار النقل الحالية بدراسة ما إذا كان من الأجدى الاستمرار في تشغيل هذه الناقلات أم تنسيقها وبيعها كخردة. علماً بأن لعامل التوقيت أهمية كبرى في هذه المسألة، لأن هنالك حوافز عديدة تشجع على تنسيق الناقلات وبيعها كخردة من وجهة نظرة اقتصادية كلية، حيث إن أسعار المعادن في سوق الخردة مرتفعة، ومن الصعب تشغيل الناقلات القديمة في السوق الفورية ، كما سيساعد تخفيض حجم أسطول الناقلات في تقليل العرض الموجود وبالتالي من المتوقع أن يزيد عدد الملاك الذين يفكرون بهذا الخيار التجاري في ظل انخفاض أجور النقل في السوق الفورية وارتفاع أسعار المعادن في سوق الخردة (حالياً ٤٩٠ دولار أمريكي للوزن الصافي). ولكن في حال تنسيق عدد كبير من الناقلات دفعة واحدة وتحويلها لخردة فإن سعر المعدن في سوق الخردة قد ينخفض.

المنظمة البحرية الدولية (IMO) الملحق ٦ - أقرت المنظمة البحرية الدولية عام ٢٠٠٨م مجموعة جديدة من القواعد والتنظيمات التي تهدف إلى تخفيض الانبعاثات من قطاع النقل البحري بشكل تدريجي. وقد خُفض في تاريخ ١ يناير ٢٠١٢م الحد الأعلى للكبريت إلى ٣,٥ في المائة من ٤,٥ في المائة في زيت الوقود المستخدم على متن السفينة. إلا أن أغلب الوقود المستخدم على متن الناقلات يحتوي على كبريت بنسبة أقل من ٣,٥ في المائة، وبالتالي فإنه من غير المرجح أن يكون النقص في العرض مرتبطاً بهذه المسألة. وفي شهر أغسطس من عام ٢٠١٢م، ستصبح المياه الإقليمية الأمريكية والكندية منطقة خاضعة لقيود فيما يتعلق بالانبعاثات ("ECA")، لتنضم إلى المناطق المقيدة سابقاً في بحر البلطيق والقناة الإنجليزية، حيث لا يسمح بمحتوى كبريتي أعلى من ١ في المائة في زيت الوقود المستخدم على متن الناقلات في المناطق الخاضعة لقيود فيما يتعلق بالانبعاثات ("ECA")، وسيتم تخفيض هذه النسبة إلى ٠,١ في المائة في عام ٢٠١٥م. وتعد الخطة المقترحة من أجل تخفيض نسبة محتوى الكبريت عالمياً إلى ٠,٥ في المائة بحلول العام ٢٠٢٠م أهم خطوة يمكن أن تغير من محتوى الوقود، إلا أن هذه الخطوة ليست نهائية وقد تخضع للمراجعة والتأجيل إلى عام ٢٠٢٥م بسبب أثرها السلبي على الأسواق وعلى العرض.

الناقلات الصديقة للبيئة - هي الناقلات التي تعد صديقة للبيئة بحكم فعاليتها من حيث استهلاك الطاقة وانخفاض معدل انبعاثات الغازات مقارنة بالناقلات العادية. لا يوجد حالياً نوع محدد من الناقلات يمكن تصنيفه على أنه "صديق للبيئة" وليس هنالك أيضاً أية معايير واضحة ومحددة يمكن أن تستخدم في تصنيف الناقلات على أنها صديقة للبيئة. إلا أن هنالك العديد من التقنيات التي يمكن أن تجعل من السفن أقل ضرراً على البيئة. وبصورة عامة، لا يمكن اعتبار الناقلات التي تنجح في تخفيض استهلاك الوقود بنسبة ١٠ في المائة عن طريق تنظيم السرعة واستخدام المسار الأمثل كناقلات صديقة للبيئة مقارنة بالناقلات التي تعمل بالغاز الطبيعي المسال، التي لا تنبعث منها غازات أكسيد الكبريت على الإطلاق وتخفض نسبة استهلاك الوقود بـ٣٠ في المائة. كما أنه من غير المرجح أن يكون هناك عدد كبير من الطلبات للحصول على ناقلات تكون أقل ضرراً على البيئة أو ناقلات ذات فعالية عالية في استهلاك الوقود خلال المستقبل القريب، وذلك بالنظر إلى فائض عروض النقل حالياً ومحدودية التمويل من البنوك لقطاع النقل البحري.

٥. نبذة عن الشركة وعن مجموعتها

٥ - ١ لمحة تاريخية

تأسّست الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري في عام ١٩٧٨م بموجب المرسوم الملكي رقم م / ٥ وتاريخ ١٣٩٨/٠٢/١٢هـ (الموافق ١٩٧٨/٠١/٢٢م) كشركة مساهمة سعودية، وتمّ قيدها في السجل التجاري برقم ١٠١٠٠٠٢٦٠٢٦. ويقع مركز الشركة الرئيسي في مبنى البحري رقم ٥٦٩، شارع الستين، حي الملز، ص.ب. ٨٩٣١، الرياض ١١٤٩٢، المملكة العربية السعودية. وبدأت ممارسة نشاط الشحن والنقل البحري بأسطول مؤلف من سفينتين ذات استخدامات متعددة في عام ١٩٨١م، ومن ثم زادت الشركة أسطولها لستة سفن في عام ١٩٨٣م، والتي تم توظيفها لنقل البضائع العامة ومثّلت بذلك أوّل أسطول سفن مملوك من قبل الشركة.

وسّعت الشركة أعمالها لتشمل قطاع نقل الكيماويات في العام ١٩٨٥م، حيث امتلكت ناقلة كيماويات واحدة وأسّست مشروعاً مشتركاً مناصفةً مع شركة الملاحة العربية المتّحدة تحت اسم الشركة العربية لناقلات الكيماويات والتي استحوذت على ناقلة كيماويات واحدة تم تأجيرها على سابك. وفي العام ١٩٩٠م، أنشأت الشركة والشركة السعودية للصناعات الأساسية "سابك"، الشركة الوطنية لنقل الكيماويات "الشركة الوطنية لنقل الكيماويات" كشركة مشتركة متخصصة في شراء وإيجار وتشغيل الناقلات المتخصّصة في نقل المنتجات الكيماوية (للمزيد من التفاصيل، يرجى مراجعة القسم ٥-٨-٢ "الشركة الوطنية لنقل الكيماويات").

وفي العام ١٩٩١م، قامت الشركة بتأسيس شركة إن إس سي إس إيه (أمريكا)، لتكون بمثابة الوكيل العام للشركة لترتيب نقل الحاويات، والبضائع السائبة، وشحنات الدحرجة من وإلى أمريكا الشمالية على متن سفن نقل البضائع العامة الخاصة بالشركة ولإدارة مختلف أعمال خدمة الخطوط الملاحية في أمريكا الشمالية.

وفي العام ١٩٩٢م، قرّرت الشركة توسيع أعمالها لتشمل نقل النفط الخام وقدّمت 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 توسّع أسطول ناقلات النفط العملاقة الخاصّ بها ليتكون من تسع ناقلات. ومنذ ذلك الحين توسّع أسطول ناقلات النفط العملاقة الخاص بالشركة ليصل إلى ١٧ ناقلة.

ونظراً لنمو الشركة وأسطولها، قامت الشركة بتأسيس شركة الشرق الأوسط لإدارة السفن المحدودة "شركة الشرق الأوسط". وتأسّست شركة الشرق الأوسط في العام ١٩٩٦م ، كشركة مشتركة بين الشركة واكوماريت (وهي شركة متخصّصة بإدارة السفن ومقرّها في اسكتلاندا) لتقديم خدمات إدارة السفن للشركة ولشركات أخرى في مجموعة البحري. وفي العام ٢٠٠٥م، استحوذت الشركة على أسهم اكوماريت في شركة الشرق الأوسط، وأصبحت المساهم الوحيد فيها. وبدأت شركة الشرق الأوسط عملياتها بتقديم خدمات إدارة لتسع ناقلات. ومنذ ذلك الحين، بدأت عمليات شركة الشرق الأوسط تنمو حتى أصبحت تدير حالياً ٤٩ ناقلة، بما فيها ناقلات كيماويات، وناقلات نفط عملاقة وسفن روكون وناقلات بضائع سائبة. والجدير بالذكر أنّ شركة الشرق الأوسط نمت بشكل سريع منذ تأسيسها في العام ١٩٩٦م، (للمزيد من التفاصيل، يرجى مراجعة القسم ٥-٨-١ "شركة الشرق الأوسط لإدارة السفن المحدودة").

وفي العام ١٩٩٢م، استحوذت الشركة على ساحة خدمات الحاويات في ميناء جدّة الإسلامي "ساحة خدمات الحاويات" خاص بها وذلك لتوفير تسهيلات تخزين إضافية لعملائها (للمزيد من التفاصيل، يرجى مراجعة القسم ٥-٧-٤ "ساحة خدمات الحاويات").

وفي العام ٢٠٠٥م، استحوذت الشركة على ٣٠,٣ في المائة من الأسهم في شركة بتروديك المحدودة "بتروديك"، وهي شركة متخصّصة في تجارة ونقل غاز النفط المسال. ومن خلال عملية الاستحواذ هذه دخلت الشركة في قطاع نقل غاز النفط المسال.

وفي العام ٢٠٠٧م ، باعت الشركة حصّتها البالغة ٥٠ في المائة في الشركة العربية لناقلات الكيماويات إلى شركة الملاحة العربية بقيمة ٢٣,٤ مليون ريال سعودي وذلك بالنظر إلى أن الشركة كانت قد أسّست الشركة الوطنية لنقل الكيماويات للعمل في نفس القطاع المتمثل في نقل المنتجات الكيماوية، ممّا أدّى إلى ترسيخ وتنظيم عمليات الشركة في هذا القطاع.

وفي شهر سبتمبر من العام ٢٠١٠م، أنشأت الشركة والشركة العربية للخدمات الزراعية "أراسكو" شركة البحري للبضائع السائبة، للتخصّص في نقل البضائع السائبة. وبدأت البحري للبضائع السائبة عملياتها في العام ٢٠١٢م (للمزيد من التفاصيل، يرجى مراجعة القسم ٥-٨-٣ " البحري للبضائع السائبة").

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

الجدول ٥-١: التاريخ:

السنة	المرحلة
١٩٧٩م	بدء العمليات في قطاع نقل البضائع العامة
١٩٨٥م	التوسع إلى قطاع نقل الكيماويات من خلال تملك ناقلتي كيماويات
١٩٩٠م	الدخول إلى قطاع نقل الكيماويات من خلال تأسيس الشركة الوطنية لنقل الكيماويات
١٩٩١م	تأسيس شركة إن إس سي إس إيه (أمريكا)
١٩٩٢م	استئجار ساحة خدمات الحاويات
١٩٩٦م	بدء العمليات في قطاع نقل النفط الخام
١٩٩٦م	تأسيس شركة الشرق الأوسط لإدارة السفن
٢٠٠٤م-٢٠٠٦م	إضفاء الطابع الرسمي على تجارة نقل النفط الخام وشراء ٨ ناقلات نفط عملاقة جديدة
٢٠٠٥م	الدخول إلى قطاع غاز النفط المسال عبر الاستحواذ على حصّة ٣٠,٣ في المائة في بتروديك
٢٠١٠م	الدخول في قطاع البضائع السائبة عبر تأسيس البحري للبضائع السائبة
٢٠١٣م	توقيع مذكرة تفاهم مع أرامكو السعودية وسيمكورب من أجل إعداد دراسة جدوى اقتصادية لتطوير حوض بحري عالمي للسفن في المملكة العربية السعودية

المصدر: الشركة

٥ - ٢ تطوّر رأس مال الشركة

بلغ رأس مال الشركة 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:

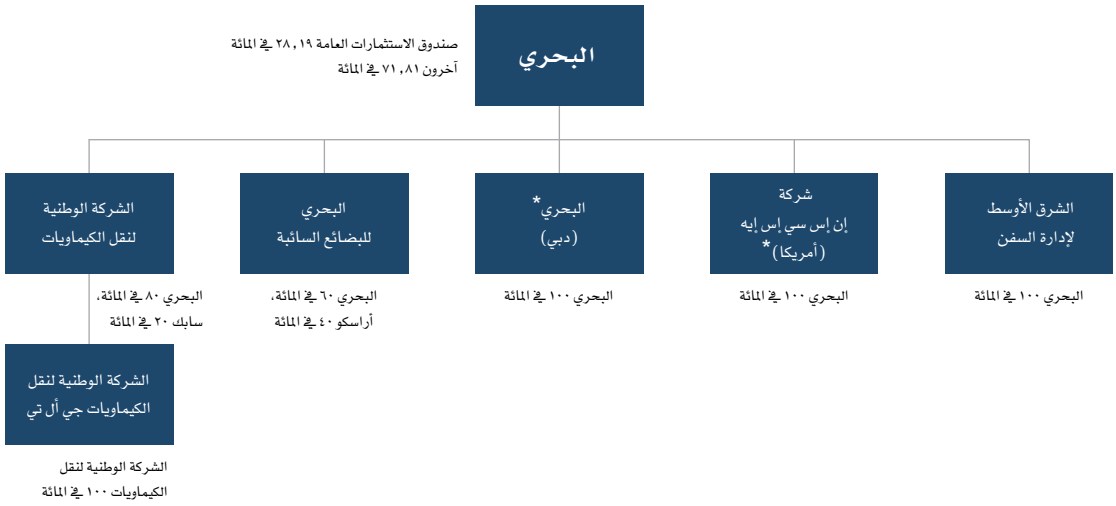
- وفقاً لقرار الجمعية العامة غير العادية المنعقدة في ١٤٠٢/٠٨/١٠هـ (الموافق ١٩٨٢/٠٦/٠٢م)، تمت زيادة رأس مال الشركة إلى ٢,٠٠٠,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي مكوّن من ٢٠,٠٠٠,٠٠٠ سهم بقيمة اسمية بلغت ١٠٠ ريال سعودي للسهم الواحد.
- وفقاً لقرار الجمعية العامة غير العادية المنعقدة في ١٤١٩/٠١/٢٩هـ (الموافق ١٩٩٨/٠٥/٢٥م)، تمّ تقسيم رأس مال الشركة إلى ٤٠,٠٠٠,٠٠٠ سهم بقيمة اسمية بلغت ٥٠ ريال سعودي للسهم الواحد.
- بموجب قرار مجلس الوزراء رقم ٤٠ بتاريخ ١٤٢٧/٠٢/٢٧هـ (الموافق ٢٠٠٦/٠٣/٢٧م)، تمّ تخفيض القيمة الاسمية للسهم من ٥٠ ريال سعودي للسهم إلى ١٠ ريالات سعودية للسهم، وارتفع إثر ذلك عدد الأسهم في الشركة من ٤٠,٠٠٠,٠٠٠ سهم بقيمة إسمية تبلغ ٥٠ ريال سعودي للسهم إلى ٢٠٠,٠٠٠,٠٠٠ سهم بقيمة اسمية تبلغ ١٠ ريالات سعودية للسهم.
- وفقاً لقرار الجمعية العامة غير العادية المنعقدة في ١٤٢٧/٠٣/١٢ هـ (الموافق ٢٠٠٦/٠٤/١٠ م)، تم زيادة رأس مال الشركة من خلال رسملة الأرباح المبقاة، ليصل إلى ٢,٢٥٠,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي مكوّن من ٢٢٥,٠٠٠,٠٠٠ سهم بقيمة اسمية بلغت ١٠ ريالات سعودية للسهم الواحد.
- وفقاً لقرار الجمعية العامة غير العادية المنعقدة في ١٤٢٧/١١/٠٤هـ (الموافق ٢٠٠٦/١١/٢٥م)، تمت زيادة رأس مال الشركة من خلال إصدار أسهم حقوق أولوية إلى ٣,١٥٠,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي مكوّن من ٣١٥,٠٠٠,٠٠٠ سهم بقيمة اسمية تبلغ ١٠ ريالات سعودية للسهم الواحد.

وبتاريخ نشرة الإصدار هذه، يبلغ رأس مال الشركة ٣,١٥٠,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي مكوّن من ٣١٥,٠٠٠,٠٠٠ سهم بقيمة ١٠ ريالات سعودية للسهم الواحد وهي مدفوعة القيمة بالكامل. ويبلغ عدد أسهم العوض المزمع إصدارها ٧٨,٧٥٠,٠٠٠ سهماً (مع مراعاة التعديل المحتمل، متى ما لزم ذلك) بالسعر المتفق عليه والبالغ ٢٢,٢٥ ريال سعودي وهو يتألف من ١٠ ريالات سعودية تمثل القيمة الاسمية للسهم الواحد مضافاً إليها مبلغ ١٢,٢٥ ريال سعودي للسهم الواحد بحيث تكون القيمة الإجمالية للأسهم المزمع إصدارها مبلغ ١,٧٥٢,١٨٧,٥٠٠ ريال سعودي (ما يعادل ٤٦٧,٢٥٠,٠٠٠ دولار أميركي). سيؤدي إصدار أسهم العوض إلى زيادة رأس مال الشركة بمقدار ٧٨٧,٥٠٠,٠٠٠ ريال سعودي. ستحمل أسهم العوض نفس الحقوق والالتزامات المرتبطة بالأسهم القائمة الأخرى وفقاً لنظام الشركات ونظام الشركة الأساسي. ولمزيد من المعلومات، يرجى مراجعة القسم ١-٦ "أسهم العوض".

٥ - ٣ هيكل المجموعة

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

الشكل ٥-١: هيكل المجموعة



*هذه الشركتين لا تعتبر شركات تابعة وتعملان تحت نشاط النفط والغاز والبضائع العامة.

المصدر: الشركة

٥ - ٤ الرؤية والاستراتيجية

٥ - ٤ - ١ الرؤية والرسالة والقيم

تتمثل رؤية الشركة في ربط الاقتصادات ونشر الإزدهار، وقيادة التميز في الخدمات اللوجستية العالمية. وتمّ 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 ممارسات الشركات لتشغيل أسطول من الطراز العالمي، مع بناء علاقات مثمرة مع كافة أصحاب المصالح.

٥ - ٤ - ٢ الاستراتيجية

في تاريخ ١٤٢٦/١٢/١٧هـ (الموافق ٢٠٠٥/١٢/١٩م)، وافق مجلس الإدارة على أول خطة استراتيجية للشركة تمتد لخمسة أعوام، والتي يتمثل هدفها الرئيسي في توسعة عمليات الشركة في قطاعي نقل النفط والمواد الكيماوية من خلال شراء ناقلات جديدة. وطبّقت الشركة فيما بعد خطّة خمسية أكثر شمولية لتتبنّى استراتيجية الشركة في التوسّع، والتي تمّ اعتمادها بموجب قرار صادر عن مجلس الإدارة بتاريخ ١٤٢٩/١١/٠٤هـ (الموافق ٢٠٠٨/١١/٠٢م). وتسعى هذه الخطة الخمسية المحسّنة إلى تأكيد وترسيخ المركز المالي والتشغيلي للشركة، بهدف تعزيز قدرتها التنافسية في الأسواق العالمية. وهي بذلك تعتمد على استراتيجية توسيع أعمال الشركة عبر توسيع الأسطول، والاستخدام الأمثل للموارد، وتنويع الاستثمارات، والإدارة الفعالة التي تراقب الأسواق، وتخفيض تكاليف التشغيل، وتبني آليات التنفيذ الدولية. وبعد اتمام الصفقة تعتزم الشركة إعداد خطة استراتيجية لخمسة أعوام ليتم تطبيقها.

وتتضمّن الخطة الخمسية الاستراتيجية 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 - ٥ الإنجازات

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

- التنفيذ الناجح لاستراتيجية الشركة من خلال توسيع أسطولها المكوّن من ناقلات النفط العملاقة، وأسطولها المكوّن من ناقلات الكيماويات والبضائع العامة والعمليات التجارية ذات الصلة.
- التنويع المستمر لخدماتها، بما في ذلك إنشاء شركة البحري للبضائع السائبة والبدء بعملياتها (للمزيد من التفاصيل، يرجى مراجعة القسم ٥-٨-٣ "البحري للبضائع السائبة").
- النجاح في توظيف المواطنين السعوديين والمحافظة عليهم في عملياتها، بما فيها تلك الخاصّة بتقنية المعلومات، والموارد البشرية والمالية والخدمات اللوجستية وإدارة السفن والعمليات الاستراتيجية (للمزيد من التفاصيل، يرجى مراجعة القسم ٦-٨ "الموظفون والسعودة").
- الحصول على شهادة أيزو ٩٠٠١:٢٠٠٨ لامتثالها بنظم الإدارة المعتمدة في مكاتب الشرق الأوسط (للمزيد من التفاصيل، يرجى مراجعة القسم ٥-٨ "نبذة حول شركات مجموعة البحري").
- تنفيذ مركز خدمة العملاء لتوفير خدمة المعلومات على الانترنت للعملاء، بما فيها الجداول الزمنية للرحلة وتتبّع البضائع وموقع السفينة في الوقت الحقيقي والوقت المتوقّع 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 بين أفضل خمسين شركة في العالم العربي في تجسيد معيار المؤشر الاجتماعي البيئي والحوكمة في شهر ديسمبر من العام ٢٠١١م. قام بتطوير هذا المؤشّر 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" لتتوّج اكتمال أكثر من ٣٠ عاماً من العمليات ولتعكس موقعها كواحدة من شركات النقل الرائدة في العالم مع فهم عميق لاحتياجات العملاء المتنوّعة في العديد من الأسواق.
- الحصول على جائزة يوروموني 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 تريد لعام ٢٠١٣م لأفضل أداء في العالم تقديراً لأداء الشركة الاستثنائي

ومساهمتها البارزة في قطاع النقل البحري العالمي.

٥ - ٦ المبادرات والخطط الجديدة

تسعى الشركة باستمرار إلى تحسين نوعية ما تقدمه من خدمات، من خلال تحديث أسطولها، وتدريب موظّفيها باستمرار، وتعزيز أنظمتها وإجراءاتها. وفي العام ٢٠١٤م، تتوقّع الشركة تنفيذ المبادرات والخطط التالية:

- إتمام الصفقة.
- التعاون مع أرامكو السعودية فيما يخصّ البضائع السائبة والكيماويات وغيرها من المجالات من خلال الصفقة.
- دعم قطاعات النفط والكيماويات والصناعة التحويلية المتزايدة في المملكة، وتوفير قدر أكبر من الأمن في مجال النقل البحري للمملكة.
- الاستمرار في تحديث تقنية المعلومات (كما هو موضح في القسم ٥-٩-٥ "نشر تقنية المعلومات").
- إخضاع كل أنظمة إدارة مجموعة البحري لمعيار أيزو ٩٠٠١:٢٠٠٨.

كما أنه في عام ٢٠١٣م، وقعت الشركة مذكرة تفاهم مع شركة أرامكو السعودية وشركة سيمكورب البحرية المحدودة لإجراء دراسة جدوى لمشروع حوض بحري عالمي للمنصات البحرية والسفن في المملكة العربية السعودية. وسوف تتم إدارة هذا المشروع بواسطة قطاع جديد للغاز والخدمات البحرية والذي لا يزال طور التأسيس بتاريخ نشرة الإصدار هذه.

٥ - ٧ نبذة عن أنشطة البحري التجارية

تنقسم الأنشطة التجارية الرئيسية لشركة البحري إلى خمس وحدات أعمال استراتيجية وهي: النفط والغاز، والكيماويات، والبضائع السائبة، والبضائع العامة، وإدارة السفن. ومن بين هذه الأنشطة، يتمّ تشغيل العمليات المرتبطة بالكيماويات عبر الشركة الوطنية لنقل الكيماويات، ويتم تشغيل العمليات المتعلّقة بإدارة السفن من خلال شركة الشرق الأوسط لإدارة السفن، وأخيراً يتمّ تشغيل العمليات الخاصة بالبضائع السائبة عبر شركة البحري للبضائع السائبة، وكل هذه الشركات هي شركات تابعة للشركة. أمّا العمليات الخاصّة بالنفط والغاز، وبالبضائع العامة، فتقوم الشركة بتشغيلها من خلال فروع لها. وتقوم أيضاً شركة إن إس سي إس إيه (أمريكا) -وهي شركة مملوكة للشركة- بالعمل كوكيل عام للشركة الأم في أمريكا الشمالية فيما يتعلق بنقل البضائع العامة.

ويوجد شرح إضافي عن الأنشطة التجارية الرئيسية للشركة، أدناه في القسم ٥-٨ "نبذة حول شركات مجموعة البحري".

٥ – ٧ – ١ نقل النفط الخام

دخلت الشركة في قطاع نقل النفط الخام في العام ١٩٩٢م، عن طريق بناء خمس ناقلات نفط عملاقة. وبدأ تشغيل الخمس ناقلات هذه في العامين ١٩٩٦م، و١٩٩٧م. وبالإضافة إلى ذلك، امتلكت الشركة، في العام ٢٠٠١م، أربع ناقلات نفط عملاقة إضافية ليصبح عدد ناقلات النفط العملاقة في أسطول الشركة تسع ناقلات. وفي العام ٢٠٠٥م، أضفت الشركة الطابع الرسمي على تجارة نقل النفط الخام الخاصّة بها، مع إنشاء مكتب فرعي في دبي، الإمارات العربية المتّحدة، والمسمّى البحري للنفط والغاز وبموجب الرخصة التجارية رقم JLT-٦٥٨٠٧ "البحري للنفط والغاز". وتمّ إنشاء البحري للنفط والغاز كقاعدة لتشغيل تجارة نقل النفط الخام الخاصّة بالشركة، نظراً لمكانة دبي كمركز عالمي لسوق نقل النفط الخام. وقدّمت الشركة طلباً لبناء ثماني ناقلات نفط عملاقة جديدة والتي تمّ 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. وتمتلك الشركة اليوم ١٧ ناقلة نفط عملاقة، وتضم خامس أكبر أسطول ناقلات نفط عملاقة في العالم[١٠]. 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. ومع ذلك، من العام ٢٠١١م، بسبب معدّلات السوق الفورية المنخفضة، وتأثيرها التبعي على معدّلات الإيجار على أساس الفترة الزمنية، امتنعت الشركة عن الدخول في عقود إيجار على أساس الفترة الزمنية المتوسّطة والطويلة الأجل بأسعار منخفضة. وعند إتمام المرحلة النهائية للصفقة، سيزيد عدد ناقلات النفط العملاقة في أسطول الشركة ليصبح ٣١ ناقلة نفط عملاقة، مما يشكل ثالث أكبر أسطول ناقلات نفط عملاقة في العالم[١١]. ويتألّف أسطول ناقلات النفط العملاقة الحالي من الناقلات التالية:

الجدول ٥-٢: ناقلات النفط العملاقة المملوكة للشركة

	الاسم	الحمولة الساكنة (طن متري)	تاريخ البناء	النوع	العلم
١	رملة	٣٠٠,٣٦١	١٩٩٦م	مزدوجة الهيكل	الباهاما
٢	غوار	٣٠٠,٣٦١	١٩٩٦م	مزدوجة الهيكل	الباهاما
٣	وطبان	٣٠٠,٣٦١	١٩٩٦م	مزدوجة الهيكل	الباهاما
٤	حوطة	٣٠٠,٣٦١	١٩٩٦م	مزدوجة الهيكل	الباهاما
٥	سفانية	٣٠٠,٣٦١	١٩٩٧م	مزدوجة الهيكل	الباهاما
٦	حرض	٣٠٢,٧٠٠	٢٠٠١م	مزدوجة الهيكل	الباهاما
٧	مرجان	٣٠٢,٧٠٠	٢٠٠٢م	مزدوجة الهيكل	الباهاما
٨	صفوى	٣٠٢,٧٠٠	٢٠٠٢م	مزدوجة الهيكل	الباهاما
٩	ابقيق	٣٠٢,٧٠٠	٢٠٠٢م	مزدوجة الهيكل	الباهاما
١٠	وفرة	٣١٨,٠٠٠	٢٠٠٧م	مزدوجة الهيكل	الباهاما
١١	ليلى	٣١٨,٠٠٠	٢٠٠٧م	مزدوجة الهيكل	الباهاما
١٢	جنا	٣١٨,٠٠٠	٢٠٠٨م	مزدوجة الهيكل	الباهاما
١٣	حباري	٣١٨,٠٠٠	٢٠٠٨م	مزدوجة الهيكل	الباهاما
١٤	كحلاء	٣١٨,٠٠٠	٢٠٠٩م	مزدوجة الهيكل	الباهاما
١٥	درة	٣١٨,٠٠٠	٢٠٠٩م	مزدوجة الهيكل	الباهاما
١٦	غزال	٣١٨,٠٠٠	٢٠٠٩م	مزدوجة الهيكل	المملكة العربية السعودية
١٧	سهباء	٣١٨,٠٠٠	٢٠٠٩م	مزدوجة الهيكل	الباهاما

المصدر: الشركة

١٠ :دراسة السوق ماكويلنج (McQuilling) حول قطاع ناقلات النفط بتاريخ نوفمبر ٢٠١٢م.

١١ دراسة السوق ماكويلنج (McQuilling) حول قطاع ناقلات النفط بتاريخ نوفمبر ٢٠١٢م.

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

الجدول ٥-٣: تفاصيل رحلات ناقلات النفط العملاقة بحسب خط التشغيل

المسار	٢٠١٠م	٢٠١١م	٢٠١٢م	٢٠١٣م
الخليج العربي / الشرق الأقصى	٤٤ في المائة	٤٥ في المائة	٢٣ في المائة	١ في المائة
الخليج العربي / الولايات المتحدة الأمريكية	٢٥ في المائة	٣٠ في المائة	٤١ في المائة	٥٢ في المائة
غرب أفريقيا / الشرق الأقصى	٣١ في المائة	٢٥ في المائة	٣٦ في المائة	٤٧ في المائة
الشرق الأقصى / غرب أفريقيا	٠ في المائة	٠ في المائة	٠ في المائة	٠ في المائة
المجموع	**١٠٠ في المائة**	**١٠٠ في المائة**	**١٠٠ في المائة**	**١٠٠ في المائة**

المصدر: الشركة

٥ – ٧ – ٢ ٥-٧-٢ البضائع العامة

عملت الشركة في نشاط نقل البضائع العامة منذ العام ١٩٧٩م، وتقوم الشركة حالياً بتشغيل خدماتها الخاصة بالبضائع العامة عبر منطقة جغرافية واسعة، تغطي منطقة الشرق الأوسط، وشبه القارة الهندية، والساحل الشرقي للولايات المتحدة، وكندا، والبحر الأبيض المتوسط.

كما يشغّل أسطول البضائع العامة خدمة خطوط ملاحية منتظمة لنقل البضائع العامة من الساحل الشرقي للولايات المتّحدة 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 في الطريق إلى شبه القارة الهندية.

وقامت الشركة بتوسيع عمليات الشحن الخاصّة بها في المملكة العربية السعودية بشكل كبير، من خلال إنشاء مكاتب فرعية لها في جدة (عام ١٩٨٢م)، والدمام (عام ١٩٨٣م)، والجبيل (عام ١٩٨٤م). وسمح ذلك للشركة بزيادة حجم وشبكة عملياتها الخاصة بالبضائع العامة. كما أنشأت الشركة مكتب تنسيقي لها في مدينة مومباي في الهند في العام ٢٠٠٠م لتوسيع وجودها في جنوب آسيا.

بدأت الشركة عملياتها في هذا القطاع من خلال أربعة ناقلات دحرجة متعدّدة الأغراض، تنقل الحاويات، والبضائع العامة، وشحنات الدحرجة. وحيث إن الشركة وسعت أعمالها في هذا القطاع، باستلام ست ناقلات روكون (RoCon) جديدة، والتي لها قدرة أكبر واستهلاك أقل للوقود من ناقلات الدحرجة المملوكة سابقاً من الشركة. واستلمت الشركة الست ناقلات في ١٤٣٤/٣/٢٤هـ (الموافق ٢٠١٣/٢/٥م) و١٤٣٤/٦/٢٠هـ (الموافق ٢٠١٣/٤/٣٠م) و١٤٣٤/٩/١٥هـ (الموافق ٢٠١٣/٧/٢٣م) و١٤٣٤/١٢/٢٤هـ (الموافق ٢٠١٣/١٠/٢٩م) و١٤٣٥/٣/٨هـ (الموافق ٢٠١٤/١/٩م) و١٤٣٥/٦/٢٨هـ (الموافق ٢٠١٤/٤/٢٨م). وقد باعت الشركة أربع ناقلات دحرجة خلال العام ٢٠١٣م بشكل متزامن مع استلام ناقلات روكون (RoCon) الجديدة.

كما تركّز الشركة على توسيع قاعدة عملائها، وقد تمت ترسية عقداً لمدّة ثلاث سنوات بقيمة ٢٣٠,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي لتقديم خدمات لوجستية لوزارة الدفاع في المملكة. وتمّ تعيين الشركة لتكون الناقل الرسمي لكافة فروع قطاعات القوات المسلّحة لنقل البضائع عن طريق البحر من وإلى المملكة بموجب العقد مع وزارة الدفاع بتاريخ ١٤٣٢/١١/١٧هـ (الموافق ٢٠١١/١٠/١٥م)، وتلقت الشركة خطاباً من وزارة الدفاع بتاريخ ١٤٣٥/٢/٧هـ (الموافق ٢٠١٣/١٢/١٠م)، يفيد بموافقة المقام السامي على تجديد عقد خدمات النقل والشحن لوزارة الدفاع مع الشركة، بقيمة إجمالية مقدارها (٣٨٣,٣٣٥,٠٠٠) ريال، لمدة خمس سنوات ، وسوف يبدأ سريان هذا التجديد من تاريخ إنتهاء العقد الحالي ١٤٣٥/١١/١٥هـ (الموافق ٢٠١٤/٩/١٠م) ويستمر حتى ١٤٤١/١/١٢هـ (الموافق ٢٠١٩/٩/١١م). (ولمزيد من التفاصيل يرجى مراجعة القسم ١٢-٢-٥ "الاتفاقيات الجوهرية").

وفيما يلي ملخص لكمية البضائع العامة التي نقلتها ناقلات الدحرجة التابعة للشركة في السنوات ٢٠١٠م و٢٠١١م و ٢٠١٢م و٢٠١٣م:

الجدول ٥-٤: كميات البضائع العامة من العام ٢٠١٠م إلى ٢٠١٣م

السنة	كمية البضائع العامة (طن ساكن)	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

المصدر: الشركة

ويوضح الجدول أدناه معلومات عن أسطول الشركة المؤلّف من ناقلات روكون (RoCon) المملوكة من الشركة:

الجدول ٥-٥: ناقلات روكون (RoCon) المملوكة من الشركة

	السفينة	الحمولة الساكنة	السرعة (ميل بحري)	العلم	تاريخ تسليمها
١	بحري أبها	٢٦,٠٠٠	١٧	المملكة العربية السعودية	٢٠١٣م
٢	بحري هفوف	٢٦,٠٠٠	١٧	المملكة العربية السعودية	٢٠١٣م
٣	بحري تبوك	٢٦,٠٠٠	١٧	المملكة العربية السعودية	٢٠١٣م
٤	بحري جازان	٢٦,٠٠٠	١٧	المملكة العربية السعودية	٢٠١٣م
٥	بحري جدة	٢٦,٠٠٠	١٧	المملكة العربية السعودية	٢٠١٤م
٦	بحري ينبع	٢٦,٠٠٠	١٧	المملكة العربية السعودية	٢٠١٤م

المصدر: الشركة

٥ – ٧ – ٣ شركة إن إس سي إس إيه (أمريكا)

تمّ تأسيس شركة إن إس سي إس إيه (أمريكا) في تاريخ ١٩٩١/٧/٢٤م كشركة تابعة مملوكة بالكامل للشركة، في ولاية نيويورك، لتكون الوكيل العام للشركة والتي كان أوّل مكتب لها في جزيرة ستاتن، نيويورك. ويبلغ رأس مال شركة إن إس سي إس إيه (أمريكا) المصرّح به ١,٠٠٠ سهم بقيمة إسمية تساوي ١,٠٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي. وفي خريف ١٩٩٢م ، تمّ نقل مقرّ شركة إن إس سي إس إيه (أمريكا) من جزيرة ستاتن في نيويورك، إلى بالتيمور في ماريلاند. ويعتبر ميناء بالتيمور أحد أكبر الموانئ لناقلات الدحرجة في الساحل الشرقي للولايات المتحدة. وكانت شركة إن إس سي إس إيه (أمريكا) تملك -إلى جانب مقرّها الرئيسي في بالتيمور- مكاتب فرعية في بيسكاتواي في نيو جيرسي ونورفولك في فيرجينيا وشيكاغو في إلينوي، والتي أغلقت جميعها.

وباعتبارها الوكيل العام للشركة، تقوم شركة إن إس سي إس إيه (أمريكا) بتنمية أعمال البحري والمحافظة على علاقاتها والتنسيق مع عملاءها في أمريكا الشمالية.

و كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م، يعمل في شركة إن إس سي إس إيه (أمريكا) ٣٩ موظّف، يعمل ٣٤ منهم في مكتب بالتيمور. ويعمل لدى شركة إن إس سي إس إيه (أمريكا) ثلاثة موظفي مبيعات في الخارج في نيو جيرسي، ونيويورك، وإلينوي لخدمة العملاء في هذه المناطق. وبالإضافة إلى ذلك، يغطي كبتني ميناء/مخطّطي سفن كامل خدمات تنظيم بضائع السفن والخدمات ذات الصلة، والموجودين في كل من هيوستن - تكساس وبالتيمور- ميريلاند.

٥ – ٧ – ٤ ساحة خدمات الحاويات

أبرمت الشركة في عام ١٩٩٢م عقد إيجار طويل الأجل مع المؤسسة العامة للموانئ لاستئجار قطعة أرض بجوار ميناء جدة الإسلامي من أجل توفير مرافق تخزين إضافية لعملائها. وتمّ تجديد هذا العقد في العام ٢٠٠٦م لمدّة ١٠ سنوات مع إمكانية تجديده لمدّة خمس سنوات إضافية. وتستخدم ساحة خدمات الحاويات لتوفير مرافق تخزين إضافية لعملاء الشركة وكذلك لحاويات الشركة الخاصة. كما تسمح ساحة خدمات الحاويات بتخليص شحنات العملاء بشكل سريع، وبالتالي تعزيز موقع الشركة كوكيل شحن.

٥ – ٨ نبذة حول شركات مجموعة البحري

٥ – ٨ – ١ شركة الشرق الأوسط لإدارة السفن المحدودة

تأسّست شركة الشرق الأوسط لإدارة السفن المحدودة في العام ١٩٩٦م، في مدينة دبي، الإمارات العربية المتّحدة، كشركة مشتركة بين الشركة وشركة أكوماريت المتخصّصة بإدارة السفن والتي يقع مقرّها في اسكتلندا، لتوفير خدمات إدارة السفن للشركة والشركات الأخرى في مجموعة البحري. واستحوذت الشركة عام ٢٠٠٥م على كامل الحصص في شركة الشرق الأوسط. وتمّ تأسيس شركة الشرق الأوسط في المنطقة الحرّة لمركز دبي للسلع المتعدّدة، برأس مال يبلغ ٣٠٠,٠٠٠ درهم إماراتي.

وتقدّم شركة الشرق الأوسط حالياً خدمات الإدارة الفنّية لـ ٤٩ 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 فنّية لكل ناقلات الشركة ومجموعة البحري وتوحيد الإدارة الفنّية والتشغيلية، وتطوير الكفاءة التشغيلية. وتشمل خدماتها 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 السفن ووضعها، واستهلاك الوقود، ونتائج عمليات الفحص الدورية، والتوصيات ذات الصلة.

- تقديم التقارير المالية الدورية إلى الشركة بشأن نفقات التشغيل والميزانية السنوية، وإعداد التقارير الشهرية والربع سنوية والسنوية بشأن تكاليف التشغيل وإعداد الميزانيات، بالتنسيق مع وحدات الأعمال المختلفة التي تشغّل كل ناقلة.

وبالإضافة إلى ذلك، فإنّ الخدمات التي اعتادت شركة الشرق الأوسط على تقديمها في السابق (والتي لا زالت تحتفظ بالقدرة على أداءها إذا طلب منها ذلك في المستقبل) هي ما يلي:

- 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، تملك شركة الشرق الأوسط فريق متخصّص 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 موظّفي الشركة وموظفي شركات مجموعة البحري على جميع المستويات، ولديها حاليا بحارة متدربين مسجلين من المملكة وأوروبا والهند والفلبين.

وكما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م قامت شركة الشرق الأوسط بتوظيف ١,٧٩٥ موظّف، من ٣٠ جنسية مختلفة، وتمّ توظيف ١,٧٠٠ منهم على متن الناقلات، و٩٥ في المكاتب في مدينة دبي، في الإمارات العربية المتّحدة.

شركة الشرق الأوسط معروفة بكونها إحدى شركات إدارة السفن الرائدة عالمياً ويثبت جودتها حصولها على شهادتي أيزو ٩٠٠١:٢٠٠٨ وأيزو ١٤٠٠١:٢٠٠٤ (للمزيد من التفاصيل، يرجى مراجعة القسم ٥-١٣ "ضمان الجودة").

٥ - ٨ - ٢ الشركة الوطنية لنقل الكيماويات

تمّ تأسيس الشركة الوطنية لنقل الكيماويات من قبل الشركة وسابك كشركة مشتركة تتخصّص في شراء وإيجار وتشغيل ناقلات الكيماويات لنقل الكيماويات والمنتجات المرتبطة بها. وتمّ تأسيس الشركة الوطنية لنقل الكيماويات كشركة ذات مسؤولية محدودة في المملكة العربية السعودية في العام ١٩٩٠م 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. تمتلك الشركة ٨٠ في المائة من رأس المال في حين تمتلك سابك ٢٠ في المائة.

وكانت الشركة الوطنية لنقل الكيماويات تملك تسع ناقلات كيماويات، والتي تمّ إلغاؤها تدريجياً ليحل محلّها أسطول ناقلات كيماويات حديث. وقد نما أسطول الشركة الوطنية لنقل الكيماويات بشكل ملحوظ منذ تأسيسها ويضمّ اليوم أحد أكبر أساطيل ناقلات الكيماويات في العالم، والذي يخدم ١٥٠ ميناء 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 بمواصفات مختلفة، ما يتيح للشركة الوطنية لنقل الكيماويات خدمة جزء كبير من أسواق نقل الكيماويات السائلة.

وكما في تاريخ هذه النشرة، تملك الشركة الوطنية لنقل الكيماويات ٢٤ ناقلة (بمتوسّط عمر يبلغ ٥,٦ سنة) لنقل مجموعة واسعة من المنتجات الكيماوية التي تشكّل مواد البناء لمختلف الصناعات وبالإضافة إلى ذلك، تملك الشركة الوطنية لنقل الكيماويات ناقلة كيماويات حديثة جدّاً تحت البناء . وتخضع كلّ الناقلات التي تملكها وتشغّلها الشركة الوطنية لنقل الكيماويات حالياً لاتفاقيات إيجار على أساس الفترة الزمنية واتفاقيات إيجار السفينة بهيكلها ومن خلال الشركة الوطنية لنقل الكيماويات جي إل تي، على النحو التالي:

- يتمّ تشغيل ١٢ ناقلة من خلال تجمّع الشركة الوطنية لنقل الكيماويات جي إل تي (أنظر أدناه).
- تسعة ناقلات مؤجرة إلى الشركة السعودية العالمية للشحن والنقل المحدودة، وهي شركة تابعة لسابك.
- ثلاث ناقلات مؤجرة إلى أودجفيل أس إي، وهي شركة نرويجية، بموجب عقد تأجير على هيئة حديد عاري للسفينة.

وفي يونيو ٢٠٠٩م، أبرمت الشركة الوطنية لنقل الكيماويات اتفاقية شراكة بالمناصفة مع أودجفيل أس أي النرويجية بغية تأسيس شركة تشغيل مشتركة في دبي وهي: إن سي سي أودجفيل كيميكال تانكرز ليمتد كو. جي إل تي (التي تم تغيير اسمها لـ "ناشينول كيميكالز كاريرز جي إل تي" منذ ١ يونيو ٢٠١٣م) في المنطقة الحرّة لمركز دبي للسلع المتعدّدة، في الإمارات العربية المتّحدة. وتمّ تأسيس ناشينول كيميكالز كاريرز جي إل تي لتشغيل أسطول شركتي الشركة الوطنية لنقل الكيماويات وأودجفيل تجارياً والمؤلّف من السفن المطلية لنقل البضائع الكيماوية. وبدأت ناشينول كيميكالز كاريرز جي إل تي عملياتها في يناير ٢٠١٠م. وتتوقّع الشركة أن تعزّز ناشينول كيميكالز كاريرز جي إل تي موقع الشركة الوطنية لنقل الكيماويات كمنافس رئيسي في قطاع نقل الكيماويات. بتاريخ ١٤٣٤/٥/٢٨هـ (الموافق ٢٠١٣/٤/٩م)، قامت الشركة الوطنية لنقل الكيماويات وأودجفيل بإبرام اتفاقية تقوم الشركة الوطنية بموجبها بشراء كامل حصة أودجفيل في ناشينول كيميكالز كاريرز جي إل تي بحيث يسري شراء الحصص ابتداء من ١٤٣٤/٧/٢٢هـ (الموافق ٢٠١٣/٦/١م) وحل ترتيبات التجمع التجاري الذي تشارك فيه ناقلاتهما. وبحسب الاتفاقية المذكورة، تمتلك الشركة الوطنية لنقل الكيماويات ١٠٠ في المائة من ناشينول كيميكالز كاريرز جي إل تي. وعلى نحو منفصل، ستستمر الشركة الوطنية لنقل الكيماويات بالتعاون مع أودجفيل وسوف يساهمون بناقلة مواد كيماوية ضخمة بحمولة ساكنة تبلغ ٧٥,٠٠٠ طناً من كل منهما لترتيبات تجمع ناقلات المُدار من قبل الشركة الوطنية لنقل الكيماويات.

وتملك الشركة الوطنية لنقل الكيماويات حاليا ١٢ ناقلة تعمل في تجمع سفن تشغّله وتديره الشركة الوطنية لنقل الكيماويات جي إل تي. ويعمل في الشركة الوطنية لنقل الكيماويات جي إل تي ١٧ موظّف 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. وتمكّنت الشركة الوطنية لنقل الكيماويات منذ تأسيسها من المحافظة على قاعدة موظّفين ثابتة، تتراوح بين ١٥-٢٠، ممّا زاد من فعالية عمليات الشركة الوطنية لنقل الكيماويات.

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

الجدول ٥-٦: تفاصيل رحلات شحن الكيماويات منذ ٢٠١٠م إلى ٢٠١٣م

السنة	إجمالي الرحلات	إجمالي حجم الحمولة المنقولة من الكيماويات (بالطن)	عدد الرحلات عبر ناقلات التجمع التي تديرها "ناشينول كيميكالز كاريرز"	حجم الحمولة من الكيماويات التي تم شحنها عبر ناقلات التجمع التي تديرها "ناشينول كيميكالز كاريرز" (بالطن)
٢٠١٠م	٨٠	٢,٨٧١,٧٦٣	٢٢	٨٣٦,٠٠٠
٢٠١١م	٩٥	٣,٥٤٠,١٠١	٤٠	١,٤٥٠,١٠١
٢٠١٢م	١٢٧	٤,٥٩٢,٤٦١	٧٠	٢,٥١٥,٤٦١
٢٠١٣م	١٥٦	٥,٦٨٩,٩١٣	٩٢	٣,١٠٢,٠٨٤

المصدر: الشركة

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

الجدول ٥-٧: ناقلات الكيماويات المملوكة من قبل الشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة (إن سي سي)

	اسم الناقلة	عدد الخزّانات	تاريخ التشييد	العلم	السرعة (العقد)
١	إن سي سي مكة	٥٢	١٩٩٥م	النرويج	١٦
٢	إن سي سي رياض	٥٢	١٩٩٥م	النرويج	١٦
٣	إن سي سي جبيل	٥٢	١٩٩٦م	النرويج	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 قصيم	٢٢	٢٠٠٦م	السعودية	١٥
١٠	إن سي سي رابغ	٢٢	٢٠٠٧م	السعودية	١٥
١١	إن سي سي سدير	٢٢	٢٠٠٧م	السعودية	١٥
١٢	إن سي سي دمام	٢٢	٢٠٠٨م	السعودية	١٥
١٣	إن سي سي حائل	٢٢	٢٠٠٨م	السعودية	١٥
١٤	إن سي سي نور	٢٢	٢٠١١م	السعودية	١٥

	اسم الناقلة	عدد الخزّانات	تاريخ التشييد	العلم	السرعة (العقد)
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
١٩	إن سي سي نسمة	٢٢	٢٠١١م	السعودية	١٥
٢٠	إن سي سي شمس	٢٢	٢٠١٢م	السعودية	١٥
٢١	إن سي سي نجم	٢٢	٢٠١٢م	السعودية	١٥
٢٢	إن سي سي ريم	٢٢	٢٠١٢م	السعودية	١٥
٢٣	إن سي سي سما	٢٢	٢٠١٢م	السعودية	١٥
٢٤	إن سي سي فجر	٣٠	٢٠١٣م	السعودية	١٤

المصدر: الشركة

٥ – ٨ – ٣ البحري للبضائع السائبة

بتاريخ ٢٨ أغسطس ٢٠١٠م، دخلت الشركة في اتفاقية مع شركة أراسكو لتأسيس شركة البحري للبضائع السائبة، والتي تتخصص 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، وهو مملوك بنسبة ٦٠ في المائة للشركة و٤٠ في المائة لشركة أراسكو.

بدأت البحري للبضائع السائبة عملياتها في ٢٠١٢م باستئجار سفينتين مع التركيز على نقل منتجات الحبوب وغيرها من حمولات البضائع السائبة إلى المملكة لحساب شركة أراسكو. ويتكون مجلس مديري شركة بحري للبضائع السائبة من خمسة أعضاء، اثنان منهم من الإدارة العليا للشركة واثنان يمثلون أراسكو ورئيس مجلسها عضو في مجلس إدارة الشركة.

وبتاريخ هذه النشرة، تشغل البحري للبضائع السائبة خمسة ناقلات حمولات بأحدث التصاميم وبمواصفات صديقة للبيئة ذات انبعاثات قليلة، وتم استلامها في ١٤٣٥/١/٢٦هـ (الموافق ٢٠١٣/١١/٢٩م) و في ١٤٣٥/٣/١٥هـ (الموافق ٢٠١٤/١/١٥م)، وفي ١٤٣٥/٣/٢٦هـ (الموافق ٢٠١٤/١/٢٧م) وفي ١٤٣٥/٤/٢٦هـ (الموافق ٢٠١٤/٢/٢٦م) وفي ١٤٣٥/٥/٣٠هـ (الموافق ٢٠١٤/٣/٣١م). وسوف يتم تأجير هذه السفن إلى أراسكو لنقل واردات أراسكو من الحبوب وغيرها من أنواع البضائع السائبة.

وقعت شركة البحري للبضائع السائبة مع بنك البلاد في ١٤٣٥/١/١٧هـ (الموافق ٢٠١٣/١١/٢٠م) اتفاقية تسهيلات مصرفية بمبلغ أربعمائة وعشرين مليون ريال متوافقة مع الشريعة لتمويل ما نسبته ٧٠٪ من تكاليف بناء خمس سفن لنقل البضائع السائبة المذكورة أعلاه، ولمدة إحدى عشرة سنة شاملة فترة سماح لمدة سنة كحد أقصى على أن يتم رهن السفن لصالح بنك البلاد بعد استلامها من حوض البناء كضمان للتمويل.

٥ – ٨ – ٤ بتروديك

في عام ٢٠٠٥م، وكجزء من توسعها وتنوعها الاستراتيجي، اشترت الشركة حصة أقلية في بتروديك، وهي شركة تم تأسيسها وتسجيلها في برمودا سنة ١٩٨٠م، ولها مكاتب في موناكو وسنغافورة وجزر الباهاما.

أسست بتروديك بهدف تجارة غاز النفط المسال في أوروبا وعبر المحيط الأطلسي. وبتروديك هي شركة ذات مسؤولية محدودة ويقدر رأس مالها حالياً 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. وافتتحت بتروديك مكتبها في سنغافورة سنة ١٩٩٥م بهدف التجارة في الأسواق الشرقية النامية وكذلك الانخراط في تجارة الغاز المسال المنقول على السفن الصغيرة والكبيرة في جنوب شرق آسيا والشرق الأقصى.

وتعمل بتروديك على نطاق واسع في تجارة ونقل غاز النفط المسال بدعم من أسطول متخصص من ناقلات غاز النفط المسال. ويتألف أسطولها من ٧٤ سفينة / ناقلة متخصصة من أحجام مختلفة، ١٥ منها تمتلكها بتروديك، وثلاثة مستأجرة على أساس عقود ايجار على هيئة حديد عاري، و٣١ مستأجرة عبر اتفاقيات ايجار على أساس الفترة الزمنية، و٢٥ مستأجرة من السوق الفورية، و١٤ ناقلة إضافية قيد البناء.

وتغطي عمليات بترديك الأسواق الآسيوية والأوروبية والكاريبي والشرق الأوسط.

٥ – ٩ مزايا تنافسية

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.

٥ – ٩ – ١ 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 مثبتةً على تحقيق النتائج الإيجابية.

٥ – ٩ – ٢ أسطول بأحدث المواصفات

تعطي الشركة أولوية لصيانة وتطوير أسطولها من الناقلات بحيث تقدّم لعملائها السلامة والأمان والضمان الممكن تقديمه من خلال أسطول بمواصفات حديثة. إن عملية التحديث هي عملية مستمرة، حيث قامت الشركة باستبدال أقدم ناقلاتها – ناقلات الدحرجة– بسفن روكون خلال عام ٢٠١٣م و٢٠١٤م.

٥ – ٩ – ٣ 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 السفن المستهلك في أي من السفن 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 السفن المملوكة أو المستأجرة لها 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.

٥ – ٩ – ٤ إدارة المخاطر

خصصت الشركة جزءاً غير بسيط من الموارد والجهود من أجل تحديد وتقييم المخاطر التي تواجهها أعمالها هي 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. وعليه، فإن الوحدات والأفراد داخل نطاق الشركة واعون تماماً لمسؤولياتهم في تطبيق الضوابط الملائمة في إدارة المخاطر. وهذا يحد من المخاطر التي تتعرض لها الشركة ويجعلها قادرة على حماية مواردها.

٥ – ٩ – ٥ 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 وفي إنشاء مركز دعم لتقنيات المعلومات لضمان استمرارية وحماية الأنظمة الحساسة. وفي وقت سابق، جرى تطوير الموقع الالكتروني 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.

٥ – ٩ – ٦ الإدارة الفنية الداخلية للسفن

من خلال تأسيس وحدة واحدة لتوفير الدعم والإدارة الفنية والتشغيلية للسفن لكامل أسطول الشركة ومجموعة البحري، أصبحت الشركة قادرة على تحقيق معايير موحدة وعالية لجميع سفنها وسفن 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 حدة التي قد ترسو ناقلات الشركة و/أو ناقلات مجموعة البحري في موانئها. هذا بالإضافة إلى أن الشرق الأوسط تعمل وفقاً لمتطلبات المنظمات البحرية الدولية ومعايير النفط الدولي وشركات انتاج الكيماويات، وكذلك معايير عملاء آخرين ممن تزداد مستويات تطلعاتهم بشكل مستمر. وعبر الاحتفاظ بوحدة واحدة لتطبيق المعايير عبر أسطول الشركة ومجموعة البحري، فإن الشركة قادرة على تشغيل أسطول بجودة عالية وموحدة في كافة قطاعات عملها، مع الاحتفاظ بتكاليف منخفضة.

٥ – ٩ – ٧ التسويق وخدمة العملاء

تسعى الشركة لأن 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 ان الشركة تخدم قاعدة واسعة من العملاء في قطاع الشحن العام، ووضعت استراتيجية لتحديد متطلباتهم وتوفير خدمة تلبي احتياجاتهم.

٥ – ٩ – ٨ جودة السفن وطاقم الملاحة

إن جودة أداء الربابنة وطواقم الملاحة على متن كل من سفن 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 والآمنة. وتولي الشركة أهمية كبيرة لتحسين جودة كل من السفن والطواقم العاملة عليها حيث أن غياب المشاكل التشغيلية ونقاط ضعف الفاعلية يحسّن من سمعة الشركة ويضمن استمرار المستأجرين في تفضيل استئجار السفن من الشركة.

٥ – ٩ – ٩ السلامة

تولي الشركة أهمية قصوى لضمان سلامة العاملين على متن سفنها، ولمعايير السلامة في سفن الشركة والبيئة. وتعمل الشركة وفق أعلى المعايير الممكنة، وهي تخضع للتدقيق بشكل دوري من وكالات خارجية مرموقة وكذلك من بعض أكبر شركات النفط في العالم. ويعد وجود سجل سلامة جيد أمر ضروري لنجاح العمليات التجارية، حيث أن شركات النفط الكبرى في العالم لن تستأجر ناقلات ذات سجل ضعيف في مجال السلامة، ولن يسمح لهذه الناقلات أساساً باستخدام الموانئ أو المرافق التابعة لمثل هذه الشركات الكبرى والرائدة في قطاع النفط.

٥ – ٩ – ١٠ الموارد البشرية

تعتبر الشركة مواردها البشرية عنصراً هاماً لتحقيق أهدافها واكتمال غاياتها. وتختار الشركة موظفيها على أساس قدراتهم الأكاديمية والفنية، وخبراتهم السابقة، بحيث تلبي احتياجات عملها. وقد طبقت الشركة سياسات لضمان امتلاك موظفيها للخبرة والتدريب اللازمين لأداء أدوارهم ومهامهم بشكل فاعل. فعلى سبيل المثال، قدمت الشركة لموظفيها أكثر من ٣,١٠٩ ساعة تدريب خلال ٢٠١٣م.

٥ – ١٠ أبرز العملاء والموردين

٥ – ١٠ – ١ أبرز العملاء

يوضح الجدول أدناه أبرز عملاء الشركة (فيما يتعلق بقطاع ناقلات النفط العملاقة)، إلى جانب النسبة التي ساهموا بها من إجمالي مبيعات القطاع للسنوات ٢٠١٠م، و٢٠١١م، و ٢٠١٢م، و٢٠١٣م.

الجدول ٥-٨: أبرز العملاء في السنوات الأخيرة:

٢٠١٠م		٢٠١١م		٢٠١٢م		٢٠١٣م	
العميل	النسبة المئوية	العميل	النسبة المئوية	العميل	النسبة المئوية	العميل	النسبة المئوية
هانجين	١٤ في المائة	فيلا	١٧ في المائة	فيلا	٢٩ في المائة	فيلا	٤٧ في المائة
بتروتشاينا	٩ في المائة	هانجين	١٤ في المائة	ريلاينس	١٧ في المائة	ريلاينس	١٩ في المائة
شركة البترول البريطانية	٩ في المائة	ريلاينس	١٢ في المائة	هانجين	١٠ في المائة	هانجين	١١ في المائة
فيلا	٨ في المائة	اس-أويل	١١ في المائة	اس-أويل	٩ في المائة	بتروتشاينا	٨ في المائة
يورونافت	٧ في المائة	اكسون	١٠ في المائة	بتروتشاينا	٨ في المائة	ينيبك	٤ في المائة

المصدر: الشركة

كما أبرمت الشركة عقد شحن مؤقت مع فيلا بتاريخ ١٤٣٤/٢/٦هـ (الموافق ٢٠١٢/١٢/١٩م) والمعدل بتاريخ ١٤٣٥/٦/١٤هـ (الموافق ٢٠١٤/٤/١٤م) والذي بدء سريانه بتاريخ ١٤٣٤/٢/١٩هـ (الموافق ٢٠١٣/١/١م) وذلك لتوفير الناقلات لمجموعة أرامكو السعودية لنقل النفط الخام وزيت الوقود (بناءً على طلب فيلا). وسيسري هذا العقد حتى بدء سريان عقد الشحن والذي سيبدأ بتاريخ تسليم أولى ناقلات فيلا إلى الشركة بموجب اتفاقية شراء الأعمال والأصول.

ولمزيد من التفاصيل حول أحكام هذه الاتفاقية يرجى مراجعة القسم ١٢-١ "ملخص الاتفاقيات الجوهرية".

٥ - ١٠ - ٢ الموردون الرئيسيون

يوضح الجدول أدناه أبرز الموردين الرئيسيين لوقود الناقلات إلى الشركة (عبر قطاع ناقلات النفط العملاقة لديها)، إلى جانب النسبة من الانفاق الإجمالي للشركة للمبالغ التي تم صرفها لحسابهم للسنوات ٢٠١٠م، و٢٠١١م، و ٢٠١٢م، و٢٠١٣م.

الجدول ٥-٩: أكبر موردي الوقود لشركة البحري في السنوات الأخيرة:

٢٠١٠م		٢٠١١م		٢٠١٢م		٢٠١٣م	
المزود	النسبة من مشتريات الوقود	المزود	النسبة من مشتريات الوقود	المزود	النسبة من مشتريات الوقود	المزود	النسبة من مشتريات الوقود
شركة الخدمات العربية السعودية لوقود السفن	٥٠ في المائة	أرامكو السعودية	١٧ في المائة	أرامكو السعودية	٥٨ في المائة	أرامكو السعودية	٦٤ في المائة
بكري	١٢ في المائة	شركة الخدمات العربية السعودية لوقود السفن	١٤ في المائة	شركة الخدمات العربية السعودية لوقود السفن	٢٠ في المائة	شركة الخدمات العربية السعودية لوقود السفن	١١ في المائة
شركة أو.دبليو. بنكر آند تريدنج	١١ في المائة	كيم-أويل كوربويشن	١٢ في المائة	بكري	١١ في المائة	أو دبليو بنكر	٨ في المائة
اف يه ال انرجي	١٠ في المائة	بكري	١١ في المائة	كيم-أويل كوربويشن	٤ في المائة	كيم-أويل كوربويشن	٧ في المائة

المصدر: الشركة

٥ - ١١ البيئة والسلامة

تدرك الشركة أهمية البيئة التي تعمل فيها وهي ملتزمة تجاه تحسين الأداء البيئي لأسطولها. ولتحقيق ذلك، قامت الشركة بطلاء هياكل سفنها بطلاء مصنوع 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 سفنها مجهزة وتستخدم غازات صديقة للبيئة، وأن الكيماويات المستخدمة على متنها هي صديقة للبيئة وأيضاً قابلة للتحلل بيولوجياً.

وتسعى الشركة إلى أن تكون سفنها وطواقم العمل فيها ملتزمة بالتالي:

- الاختبار الدوري لأسطولها ومعداتها من قبل استشاريين خارجيين (جهة ثالثة) لضمان مواكبة أحدث المعايير والأنظمة الدولية بخصوص التلوث البحري.
- ممارسات فعالة في إدارة مياه الخزانات للحدّ من تلويث مياه البحر.
- تجهيز السفن بتقنيات متطورة توفّر في استهلاك الوقود.
- استخدام الطلاءات المتطورة على كافة السفن لتخفيض استهلاك الوقود.
- تطبيق مبادئ وقائية.
- الحثّ على استخدام أفضل الممارسات البيئية في كافة الأوقات.

٥ - ١٢ 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/خصوصية بيانات الشركة وحماية مثل هذه المعلومات والبيانات من وصول أو اختراق جهات أخرى أو غير مخولة بالاطلاع عليها.

٥ - ١٣ ضمان الجودة

يستمر قسم إدارة الجودة في الشركة في إدارة وتوجيه وتنفيذ برامج التدريب في 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 تطوير نظام إدارة الجودة فيها 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 بأسطولها وتقوم بتطويرها، كما تقيم تلك الإجراءات، بحيث تبقى إجراءات الأمن والسلامة مطابقة لمعايير الأيزو ٩٠٠١:٢٠٠٠.

٥ - ١٤ المسؤولية الاجتماعية

تدرك الشركة أهمية المجتمع المتعافي اقتصادياً، وهي نشطة في تعاملها 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 ٢٠١٣م ما يلي:

- رعاية برنامج (وحدة اللغة والتواصل) في جمعية الأطفال المعاقين.
- المشاركة في المهرجان الوطني للتراث والثقافة بالجنادرية (الجنادرية ٢٨).
- المشاركة في أنشطة اليوم الوطني (٨٣) للمملكة العربية السعودية.
- إطلاق برنامج التقويم الهجري والميلادي على الأجهزة الذكية.

٦. إدارة الشركة

٦ - ١ 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.

الجدول ٦-١: أعضاء مجلس الإدارة

الاسم	الجنسية	المنصب	الصفة	الاستقلالية	ملكية مباشرة أو غير مباشرة بعد الصفقة (بناءً على الملكية الحالية كما في ٢٠١٤/٣/٣١م)
عبدالرحمن بن محمد المفضي*	سعودي	رئيس	غير تنفيذي	غير مستقل	-
محمد بن عبد العزيز السرحان	سعودي	نائب رئيس	غير تنفيذي	مستقل	٢٠٢,٠٠٠
عصام بن حمد المبارك*	سعودي	عضو	غير تنفيذي	غير مستقل	٨٠,٠٠٠
عبدالعزيز بن عبدالرحمن المديميغ	سعودي	عضو	غير تنفيذي	مستقل	٧,٥٠٧,٨١٥
صالح بن عبد الله الدباسي*	سعودي	عضو	غير تنفيذي	غير مستقل	٢,٥٠٠
فراج بن منصور أبواثنين	سعودي	عضو	غير تنفيذي	مستقل	٢٥,٠٠٠
عبد الله بن علي العجاجي	سعودي	عضو	غير تنفيذي	مستقل	-

المصدر: الشركة كما في تاريخ ١٤٣٥/٥/٣٠هـ (الموافق ٢٠١٤/٣/٣١م)

*تم تعيين هؤلاء الأعضاء من قبل صندوق الاستثمارات العامة وهو أحد كبار مساهمي الشركة.

٦ - ١ - ١ 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 حيث شغل وظيفة مستشار اقتصادي حتى عام ١٩٩٧م، ومن ثم شغل وظيفة مستشار المدير التنفيذي للمملكة العربية السعودية لدى البنك الدولي من عام ١٩٩٧م حتى ٢٠٠٠م، ونائب المدير التنفيذي للمملكة العربية السعودية لدى البنك الدولي من عام ٢٠٠٠م حتى ٢٠٠٦م، والمدير التنفيذي للمملكة العربية السعودية لدى البنك الدولي من عام ٢٠٠٦م وحتى ٢٠١٢م. والمفضي نائب ممثل مجلس الإدارة لصندوق أوبك للتنمية الدولية منذ عام ٢٠١٢م ورئيس مجلس إدارة شركة العقارية السعودية (شركة مساهمة مدرجة في تداول تحت قطاع 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 عبدالعزيز 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 هارفرد وجامعة لندن للأعمال.

الخبرة يتمتع محمد السرحان بحوالي ٣٦ سنة من الخبرة المتخصصة في قطاعات متعددة منها قطاع النفط وقطاع الغذاء. ومنذ عام ٢٠٠١م، شغل السرحان منصب نائب رئيس مجموعة الفيصلية. وقد بدأ السرحان مسيرته المهنية في عام ١٩٧٧م مع بترومين الرياض في قسم التكرير، حيث كان مديراً حتى عام ١٩٨٠م، ومن ثم مديراً عاماً من ١٩٨٠م حتى 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 حيث تولى إدارة الصافي قبل أن يتولى منصب نائب رئيس مجموعة الفيصلية في عام ٢٠٠١م. والسرحان أيضاً عضو في مجلس إدارة الشركة السعودية للنقل الجماعي (شركة مساهمة مدرجة في تداول تحت قطاع النقل) منذ عام ٢٠٠٢م حتى عام ٢٠١٢م، ورئيس مجلس إدارة شركة الصافي دانون منذ عام ٢٠١٠م، وعضو في مجلس إدارة مجموعة الفيصلية القابضة المحدودة منذ عام ٢٠١١م، وعضو مجلس إدارة شركة الطيران المدني القابضة، وعضو في مجلس أمناء جامعة اليمامة منذ عام ٢٠١١م، ورئيس مجلس إدارة شركة البحري للبضائع السائبة من عام ٢٠١٠م وحتى عام ٢٠١٣م، ورئيس مجلس إدارة الشركة الوطنية لنقل الكيماويات منذ عام ٢٠١٤م ونائب رئيس مجلس إدارة شركة البحري منذ عام ٢٠٠٨م. هذا بالإضافة إلى عضويته في مجالس إدارة لشركات ومؤسسات مالية مختلفة خارج المملكة العربية السعودية.

عصام بن حمد المبارك

الجنسية سعودي

المنصب عضو مجلس الإدارة

التعليم بكالوريوس في الأساليب الكمية، جامعة الملك سعود، المملكة العربية السعودية ١٩٨٢م. عدد من الدورات من معهد الإدارة العامة و المعهد الدبلوماسي، المعهد الدولي للأمم المتحدة و معهد منظمة التجارة العالمية ومعهد السياسات التجارية التايوانية.

الخبرة يتمتع عصام المبارك بخبرة طويلة تمتد قرابة ٣١ عاماً. 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 حتى عام ٢٠١٣م، ومستشار وزير التجارة والصناعة من عام ٢٠٠٧م وحتى عام ٢٠١٠م. وكان عصام المبارك عضواً في مجلس إدارة المؤسسة العامة للخطوط الحديدية من عام ٢٠٠٦م وحتى عام٢٠١٠م، ومجلس إدارة المؤسسة العامة للتدريب التقني والمهني من عام ٢٠١٠م وحتى عام ٢٠١٢م، و عضو في اللجنة التحضيرية للمجلس الأعلى لشؤون البترول والمعادن من عام ٢٠١٠م وحتى عام ٢٠١٣م ، أمين عام هيئة تنمية الصادرات السعودية المكلف من عام ٢٠١١م حتى 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 بصفته ممثلاً عن صندوق الاستثمارات العامة منذ عام ٢٠٠٥م.

عبدالعزيز بن عبدالرحمن المديميغ

الجنسية: سعودي

المنصب: عضو مجلس الإدارة

التعليم: بكالوريوس هندسة مدنية، جامعة الملك سعود، المملكة العربية السعودية ١٩٨١م.

الخبرة: يتمتع عبدالعزيز المديميغ بخبرة طويلة تمتد قرابة ٣٢ عاماً، ومنذ عام ١٩٩٠م شغل منصب مدير عام شركة أساس العالمية المحدودة، كما شغل منصب مدير عام المشاريع من عام ١٩٨٧م حتى ١٩٩٠م في نفس الشركة. كما عمل في وزارة الدفاع في المديرية العامة للأشغال العسكرية من عام ١٩٨١م حتى ١٩٨٧م. وهو عضو مجلس إدارة شركة التعاونية للتأمين منذ عام ٢٠٠٨م وهي شركة مساهمة مدرجة في تداول في قطاع التأمين. ورئيس مجلس إدارة ميفك كابيتال منذ عام ٢٠١٢م.

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 ٢٠٠١م و٢٠١٠م. ومنذ ذلك الحين، تمت ترقيته إلى منصبه الحالي ليصبح وكيل وزارة المالية المساعد لشؤون الميزانية والتنظيم منذ ٢٠١٠م. والدباسي هو عضو في مجلس إدارة شركة مرافق والشركة السعودية المغربية منذ عام ٢٠١٢م (كممثل عن الحكومة السعودية في العضويتين) وهو عضو مجلس إدارة الشركة السعودية للخطوط الحديدية (سار) منذ عام ٢٠١٢م. وهو عضو في مجلس إدارة شركة البحري بصفته ممثلاً عن صندوق الاستثمارات العامة منذ عام ٢٠٠٨م.

فرّاج 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.

الخبرة يتمتع فرّاج 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 في قطاع الصناعات البتروكيماوية). وهو حالياً عضو في مجالس إدارة كل من: مجموعة أسترا الصناعية منذ عام ٢٠٠٩م وهي شركة مساهمة مدرجة في سوق الاسهم السعودي في قطاع الاستثمار الصناعي، والشركة الوطنية للبتروكيماويات (بتروكيم) منذ عام ٢٠١٠م وهي شركة مساهمة مدرجة في تداول في قطاع الصناعات البتروكيماوية، وشركة بوان منذ عام ٢٠١١م وهي شركة مساهمة مدرجة في تداول في قطاع التشييد والبناء. وهو عضو في مجلس إدارة شركة البحري منذ عام ٢٠٠٨م. وهو رئيس مجلس المديرين لشركة الوسطى للتنمية منذ عام ٢٠٠٨م.

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.

الخبرة يتمتع عبد الله العجاجي 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. والعجاجي هو عضو في مجلس إدارة شركة اسمنت القصيم (وهي شركة مساهمة مدرجة في تداول في قطاع الإسمنت) منذ عام ٢٠١٠م. وهو عضو في مجلس إدارة شركة البحري منذ عام ٢٠١١م.

٦ - ٢ 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 عام ١٩٨٨م. ويحمل بكالوريوس العلوم في إدارة الأعمال، جامعة ساكرامنتو ولاية كاليفورنيا، الولايات المتحدة الامريكية عام ١٩٨١م.

الخبرة: يمتلك أحمد العيدان خبرة عملية تناهز ٤٧ عاماً في الجهات الحكومية وقطاع النقل، بالإضافة الى خبرة في المحاسبة والمالية ومراجعة العمليات. بدأ حياته المهنية في ديوان المراقبة العامة في الرياض عام ١٩٦٦م حيث تدرج بعدة وظائف حتى حصل على وظيفة مدير عام المراجعة في عام ١٩٩٠م. 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 ١٩٩١م. وفي عام ١٩٩٣م عُيّن نائب للرئيس التنفيذي لقطاع الأسطول في الشركة ثم عُيّن مديراً لفرع الشركة بالمنطقة الشرقية بالدمام عام ١٩٩٦م. وفي عام ٢٠٠٠م تم تعيينه في إدارة المراجعة الداخلية بالرياض كمدير عام. وفي عام ٢٠٠٤م أصبح مدير عام المراجعة الداخلية وسكرتيراً لمجلس الإدارة ثم تمت ترقيته ليصبح نائب المدير العام للمراجعة الداخلية والرقابة بالإضافة الى سكرتارية مجلس الإدارة. وفي عام ٢٠٠٨م تم تعيينه مساعداً للرئيس التنفيذي لسكرتارية المجلس والاتصالات.

٦ - ٣ أعضاء مجلس الإدارة المعينين من قبل شركة أرامكو السعودية للتطوير

بحسب شروط الصفقة، وبموجب التعديلات المقترحة على النظام الأساسي، فإن شركة أرامكو السعودية للتطوير (باعتبارها مساهماً في الشركة) سيكون لها الحق في تعيين عضوين من أعضاء مجلس الإدارة.

من المتوقع حالياً أن يتم تعيين الشخصين التالي ذكرهم لعضوية مجلس إدارة البحري كممثلين لشركة أرامكو السعودية للتطوير.

الجدول ٦-٢: اعضاء مجلس الإدارة المعينين من قبل أرامكو السعودية للتطوير

الاسم	الجنسية	المنصب	الوضع	الاستقلالية	مالك مباشر أو غير مباشر للأسهم بعد الصفقة
سعيد الحضرمي	سعودي	عضو	غير تنفيذي	غير مستقل	١,٠٠٠
بدر غوث	سعودي	عضو	غير تنفيذي	غير مستقل	١,٠٠٠

٦ - ٣ - ١ السير الذاتية لأعضاء المجلس المعينين من قبل أرامكو السعودية للتطوير

سعيد الحضرمي

الجنسية: سعودي

المنصب: عضو

التعليم: ماجستير إدارة أعمال، جامعة الملك فهد للبترول والمعادن (١٩٩٠م)،

بكالوريوس في الإدارة الصناعية، جامعة الملك فهد للبترول والمعادن، السعودية (١٩٨٥م)

الخبرة: يعمل سعيد الحضرمي رئيساً تنفيذياً لشركة أرامكو للتجارة منذ يناير ٢٠١١م. قبل توليه هذا المنصب لدى أرامكو للتجارة، عمل لمدة ٥ سنوات تقريباً لدى الشركة السعودية للكهرباء ابتداء من عام ١٩٨٥، 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، والشركة العربية لأنابيب البترول، وشركة أرامكو السعودية توتال للتكرير والبتروكيماويات، والشركة السعودية المحدودة للبترول (أوفرسيز) والشركة السعودية المحدودة للبترول.

بدر غوث

الجنسية: سعودي

المنصب: عضو

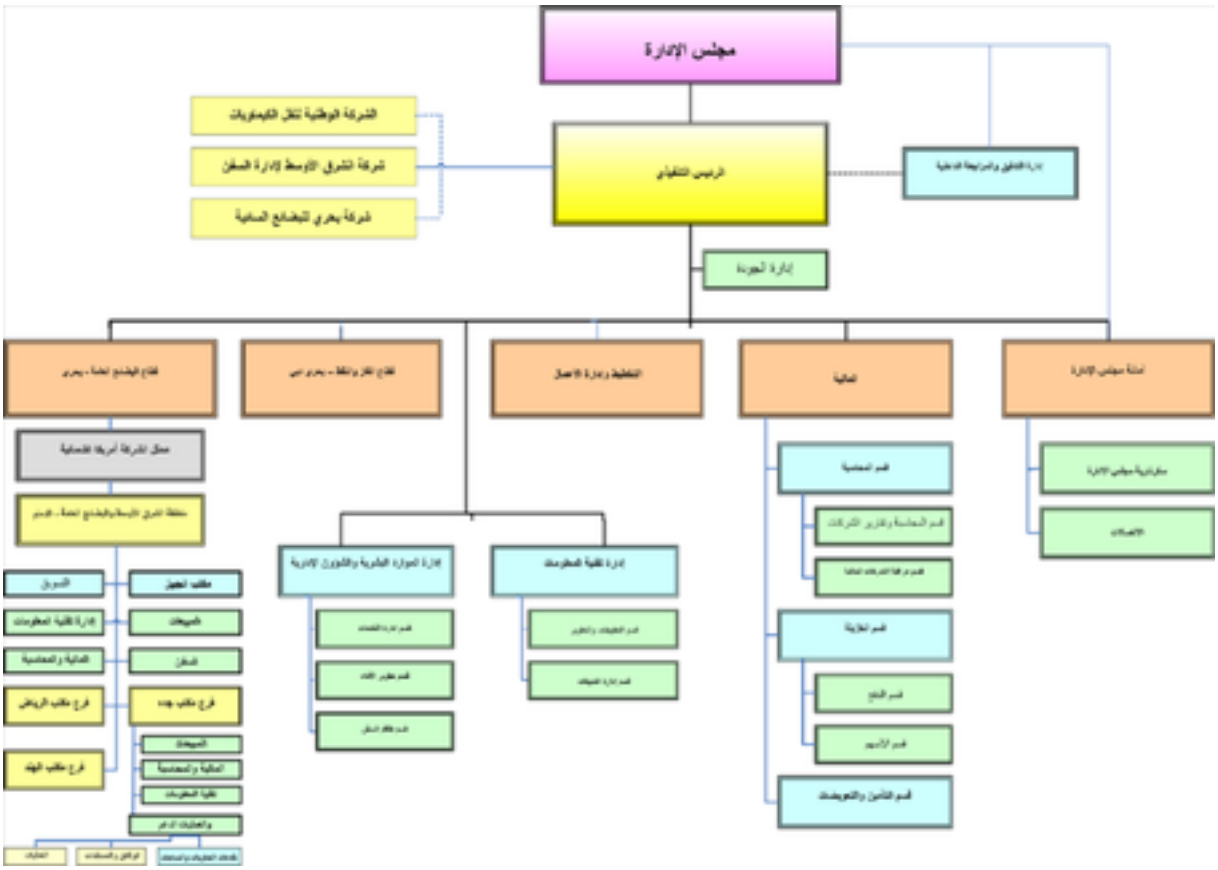
التعليم: ماجستير في التخطيط والإدارة، بوليتكنيك سنترال لندن (١٩٨٦م)

الخبرة: يعمل بدر الغوث مديراً للقسم البحري في أرامكو السعودية منذ أبريل ٢٠١١م، وقبل ذلك عمل لمدة ٣ سنوات تقريباً كعضو منتدب للشركة السعودية للنفط المحدودة في لندن. وعمل في السابق لدى فيلا كمدير للعمليات البحرية لمدة ٦ سنوات تقريباً. بدأ حياته العملية مع أرامكو السعودية في إدارة عمليات المرافئ حيث كان قبطان المرفأ لكافة مرافئ أرامكو السعودية منذ عام ١٩٨٧م حتى ٢٠٠٢م.

٦ - ٤ كبار التنفيذيين

يدير الشركة فريق من الخبراء ممن يحملون المؤهلات العلمية و المهارات اللازمة لإدارة عمليات الشركة بكفاءة وحرفية. و يتكون الهيكل التنظيمي من عدد من الإدارات وعددها (٨)، وعدد (٣) شركات تابعة وجميعها تتصل بالرئيس التنفيذي للشركة مباشرة.

الشكل ٦-١: الهيكل التنظيمي للشركة



المصدر: الشركة

يتألف كبار التنفيذيين بالشركة من الأشخاص التالين:

الجدول ٦-٣: كبار التنفيذيين بالشركة

الاسم	المنصب	الجنسية	عدد الأسهم التي يملكها بتاريخ ٢٠١٤/٣/٣١م
صالح بن ناصر الجاسر	الرئيس التنفيذي	سعودي	٢١٠,٨٣٥
محمد بن عمير العتيبي	نائب الرئيس التنفيذي، المالية و نائب الرئيس التنفيذي المكلف، التخطيط وتطوير الأعمال	سعودي	–
صالح بن عبد الرحمن الشامخ	رئيس قطاع الغاز والخدمات البحرية ورئيس قطاع النفط المكلف	سعودي	–
أحمد بن سليمان العيدان	مساعد الرئيس التنفيذي لسكرتارية المجلس والاتصالات	سعودي	–
عبد العزيز بن عبد الرحمن العريفي	مدير الخزينة	سعودي	–
منصور بن ابراهيم بن دوخي	مدير الموارد البشرية والشؤون الإدارية	سعودي	–
ماجد بن حمد الشنيبر	نائب الرئيس، الخدمات المساندة	سعودي	–

المصدر: الشركة

٦ – ٤ – ١ السير الذاتية لكبار التنفيذيين بالشركة

صالح بن ناصر الجاسر

الجنسية سعودي

المنصب الرئيس التنفيذي للشركة

التعليم حاصل على برنامج أكسفورد السعودي للإدارة المتقدمة، جامعة أكسفورد، المملكة المتحدة ٢٠٠٩م. برنامج الإدارة المتقدمة من جامعة هارفرد في الولايات المتحدة الأمريكية ٢٠٠٧م، وبرنامج إدارة عامة من جامعة كرانفيلد في المملكة المتحدة عام ٢٠٠٢م، وبرنامج التسويق في الاتصالات (إنسياد)، من فرنسا عام ٢٠٠١م. ماجستير في إدارة الأعمال من جامعة الملك سعود بالرياض في المملكة العربية السعودية عام ١٩٩٥م. برنامج الائتمان من بنك تشيس منهاتن في نيويورك، الولايات المتحدة الأمريكية عام ١٩٩١م. كما أنه يحمل بكالوريوس العلوم في الهندسة الصناعية من جامعة الملك عبدالعزيز بجدة، المملكة العربية السعودية عام ١٩٩٠م.

الخبرة يتمتع صالح الجاسر بخبرة عملية تناهز ٣٠ عاماً مع تجربة ثرية في مجال إدارة الأعمال، انضم صالح للشركة كرئيس تنفيذي في شهر نوفمبر من عام ٢٠١٠م وبحكم عمله كرئيس تنفيذي فهو عضو بمجلس إدارات الشركات التابعة للبحري وهي شركة الشرق الأوسط لإدارة السفن وشركة إن إس سي إس إيه (أمريكا) والشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة منذ عام ٢٠١٠م، وفي شركة البحري للبضائع السائبة منذ عام ٢٠١١م. وقد عمل صالح قبل انضمامه للشركة من عام ٢٠٠٣م وحتى عام ٢٠٠٦م مديراً تنفيذياً لقطاع لكزس و من عام ٢٠٠٦م إلى ٢٠١٠م مديراً تنفيذياً لعمليات تويوتا في شركة عبداللطيف جميل.

كما أنه عضو مجلس إدارة في الشركات المساهمة المدرجة التالية: المجموعة السعودية للأبحاث والتسويق (تعمل في قطاع الإعلام والنشر) منذ عام ٢٠٠٩م، شركة اتحاد الاتصالات (موبايلي) منذ عام ٢٠٠٩م (تعمل في قطاع الاتصالات وتقنية المعلومات)، شركة بوبا العربية (تعمل في قطاع التأمين) منذ عام ٢٠١١م. كما تم تعيينه في عام ٢٠١٢م عضواً في مجلس إدارة المؤسسة العامة للخطوط الجوية العربية السعودية.

محمد بن عمير العتيبي

الجنسية سعودي

المنصب نائب الرئيس التنفيذي لقطاع المالية ونائب الرئيس التنفيذي المكلف للتخطيط وتطوير الأعمال

التعليم برنامج الإدارة المتقدمة من جامعة هارفرد في الولايات المتحدة الأمريكية عام ٢٠١٣م،وبرنامج الإدارة التنفيذية من جامعة ميتشيغان عام ٢٠٠١م، وبرنامج الإدارة والاستراتيجية البنكية انترناشنول أيرلند دفلوبمنت عام ١٩٩٦م، و ماجستير في إدارة الأعمال من جامعة ويسترن ميتشيغان في ولاية ميتشغان في الولايات المتحدة الأمريكية عام ١٩٩٣م. كما أنه يحمل البكالوريوس في اللغة الإنجليزية من جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية بالرياض في المملكة العربية السعودية عام 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. وأثناء مسيرته المهنية عمل لدى البنك السعودي الهولندي بمنصب مدير علاقات العملاء ومدير المصرفية الإسلامية، 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. وقد التحق محمد العتيبي بالشركة في شهر مايو من عام ٢٠٠٥م كمدير للخزينة، وتمت ترقيته في سبتمبر ٢٠٠٦م إلى منصب نائب الرئيس التنفيذي لقطاع المالية وفي عام ٢٠١٤م تم تكليفه كنائب الرئيس التنفيذي للتخطيط وتطوير الأعمال. يشغل محمد عضوية مجلس إدارة الشركة العربية المتحدة للزجاج المسطح منذ شهر يوليو من عام ٢٠٠٦م وحتى عام ٢٠١٣م، ومنذ عام ٢٠٠٩م عضواً في مجلس إدارة كل من شركة الشرق الأوسط لإدارة السفن و شركة إن إس سي إس إيه (أمريكا). كما أنه عضواً في مجلس إدارة الشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة منذ عام ٢٠١١م وحتى عام ٢٠١٣م. ويشغل أيضا عضو مجلس إدارة شركة ويست أوف إنجلند لكسمبورج منذ عام ٢٠١١م. كما أنه منذ عام ٢٠١٢م أصبح عضو مجلس إدارة شركة إنترناشنول شب أونر ري إنشورنس أس أي لكسمبورج.

صالح بن عبدالرحمن الشامخ

الجنسية سعودي

المنصب رئيس لقطاع الغاز والخدمات البحرية ورئيس قطاع النفط المكلف.

التعليم ماجستير إدارة الأعمال من جامعة ولاية مينيسوتا، في الولايات المتحدة الأمريكية في عام ١٩٨٥م. بكالوريوس العلوم في إدارة الأعمال من جامعة ولاية مينيسوتا، في الولايات المتحدة الأمريكية في عام ١٩٨١م.

الخبرة: يمتلك صالح الشامخ خبرة مهنية تناهز ٣٢ عاماً، تتركز بشكل أساسي في قطاع شحن البضائع والنفط والغاز. بدأ حياته المهنية في عام ١٩٨١م كمساعد إداري في رئاسة الحرس الوطني إدارة المشاريع. 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 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 في الشركة، وفي عام ١٩٩٥م كنائب للرئيس التنفيذي لقطاع البضائع العامة المكلف. وفي عام ١٩٩٧م تم تعيينه كنائب للرئيس التنفيذي لقطاع البضائع العامة. وفي الفترة من عام ٢٠٠١م الى 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 من عام ٢٠٠٧م، تم تعيينه كرئيس لقطاع نقل النفط وفي عام ٢٠١٣م تم تعيينه رئيس لقطاع الغاز والخدمات البحرية وتم تكليفه كرئيس لقطاع النفط.

أحمد بن سليمان العيدان

(يرجى الاطلاع على القسم ٦-٢ "سكرتير مجلس الإدارة" لمعرفة تفاصيل السيرة الذاتية).

عبدالعزيز بن عبدالرحمن العريفي

الجنسية سعودي

المنصب مدير الخزينة في قطاع المالية

التعليم يحمل ماجستير في إدارة الأعمال، جامعة ستانفورد، كلية إدارة الأعمال، ستانفورد، كاليفورنيا، الولايات المتحدة الأمريكية ٢٠١٠م. كما أنه يحمل بكالوريوس العلوم في إدارة الأعمال من كلية بابسن في الولايات المتحدة الأمريكية عام ٢٠٠٤م.

الخبرة لدى عبدالعزيز العريفي خبرة مهنية تناهز ٩ سنوات، تتركز بشكل رئيسي في مجالات المالية والاستثمار. والتحق عبدالعزيز بالشركة في شهر أكتوبر من عام ٢٠١٢م. لدى عبدالعزيز خبرة طويلة في سوق المال من خلال عمله في هيئة السوق المالية منذ تأسيسها في عام ٢٠٠٤م، حيث كان أحد العناصر المؤسسة في إدارة تمويل الشركات وتسنى له المساهمة في تطوير السوق المالية السعودية من خلال إصدار لوائح تنظيمية للسوق المالية مثل قواعد التسجيل والإدراج ولائحة طرح الأوراق المالية ولائحة الاندماج والاستحواذ. وفي الهيئة عمل عبدالعزيز على العديد من الطروحات الأولية للاكتتاب العام وطروحات زيادة رأس المال للشركات المدرجة وعمليات إصدار الصكوك بالإضافة إلى عمليات الاستحواذ. حيث عمل على عملية استحواذ الشركة الوطنية للتصنيع وسبك المعادن على حصص الشركاء في الشركة العربية للمحاور والمسابك وقطع الغيار وعملية استحواذ شركة التصنيع الوطنية على أسهم الشركاء في شركة التصنيع الوطنية للبتروكيماويات. وقبل أن يترك الهيئة كان عبدالعزيز مسؤول عن الإدراج لقطاع المال والاستثمار.

منصور بن إبراهيم بن دوخي

الجنسية سعودي

المنصب مدير الموارد البشرية والشؤون الإدارية

التعليم يحمل شهادة في ممارسات تدريب الأفراد من معهد معتمد للافراد والتطوير بالمملكة المتحدة عام ٢٠١٠م. وشهادة البكالوريوس في اللغة الإنجليزية وآدابها من جامعة الإمام محمد بن سعود الإسلامية بالرياض، المملكة العربية السعودية عام ٢٠٠٠م.

الخبرة لدى منصور بن دوخي خبرة مهنية تناهز ١٣ عاماً في الموارد البشرية. حيث عمل خلال الفترة بين عامي ٢٠٠٠م و ٢٠٠٥م كمساعد مدرب بوحدة القيادة والعمليات لدى شركة فينيل العربية. ومن 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 الى 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.

ماجد بن حمد الشنيبر

الجنسية سعودي

المنصب نائب الرئيس للخدمات المساندة

التعليم حاصل على دبلوم في نظم التشغيل من معهد الإدارة العامة بالرياض، المملكة العربية السعودية عام ١٩٩٤م.

الخبرة لدى ماجد الشنيبر خبرة مهنية تناهز ١٩ عاماً في مجال الحاسب الآلي وتقنية المعلومات. وهو يعمل لدى الشركة منذ شهر سبتمبرمن 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، ومدير بالنيابة. وشغلً منصب مدير إدارة تقنية المعلومات منذ عام ٢٠٠١م وحتى عام ٢٠١٣م. وفي عام ٢٠١٤م تم تعيينه نائب الرئيس للخدمات المساندة.

٦ - ٥ 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 سبعة أعضاء تم تعيينهم لمدة لا تتجاوز ثلاث سنوات. وستستمر فترة مجلس الإدارة الحالي لمدة لا تتجاوز تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٦م.

تتبع الشركة أنظمة رقابة داخلية تم اعتمادها في كافة أقسامها. كما في تاريخ هذه النشرة، هناك ثلاث لجان تابعة لمجلس إدارة الشركة لجنة الاستراتيجية والاستثمار، لجنة 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.

٦ – ٥ – ١ 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 تنويع 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 مجلس الإدارة.

تتألف لجنة الاستراتيجية والاستثمار من الأعضاء التالين:

الجدول ٦-٤: أعضاء لجنة الاستراتيجية والاستثمار

الاسم	الصفة
فراج بن منصور أبو ثنين	رئيس اللجنة
عصام بن حمد المبارك	عضو
عبدالرحمن بن محمد المفضي	عضو

المصدر: الشركة

٦ – ٥ – ٢ لجنة المراجعة

تشرف لجنة المراجعة على مدى ملائمة أنظمة التحكم الداخلية لضمان أنها تعمل على حماية مصالح المساهمين. لجنة المراجعة مفوضة بفحص كافة المعلومات والبيانات والتقارير و/أو أي مواد اخرى 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 بمكافآتهم 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 بناء 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 والتعليق على السياسات المحاسبية القابلة للتطبيق وتزويد المجلس بالتوصيات المتعلقة بها.

تتألف لجنة المراجعة من الأعضاء التالين:

الجدول ٦-٥: أعضاء لجنة المراجعة:

الاسم	الصفة
صالح بن عبد الله الدباسي	رئيس اللجنة
ناصر بن محمد القحطاني	عضو
عبد الله بن علي العجاجي	عضو
د. سعد بن صالح الرويتع	عضو

المصدر: الشركة

٦ – ٥ – ٣ 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 وعمل اقتراحات 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 ٦-٦: أعضاء لجنة الترشيحات والمكافآت

الاسم	الصفة
محمد بن عبدالعزيز السرحان	رئيس اللجنة
عبدالعزيز بن عبدالرحمن المديميغ	عضو
صالح بن عبد الله الدباسي	عضو

المصدر: الشركة

٦ – ٦ المراجعة الداخلية

تسعى إدارة المراجعة الداخلية والرقابة 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 والرقابة 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 والرقابة 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 الكتروني.

٦ - ٧ عقود الخدمة

٦ - ٧ - ١ 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 لا سيما نظام الشركات ونظام الشركة الأساسي. وقد تم تعيين أعضاء المجلس الحالي لفترة تنتهي بتاريخ ١٤٣٨/٤/٢هـ (الموافق ٢٠١٦/١٢/٣١م).

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

٦ - ٧ - ١ - ١ 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.

٦ - ٧ - ١ - ٢ 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.

٦ - ٧ - ٢ الرئيس التنفيذي

تم تعيين صالح بن ناصر الجاسر في منصب الرئيس التنفيذي للشركة بموجب عقد توظيف تاريخه ١ نوفمبر ٢٠١٠م ومدته غير محددة.

ويتقاضى صالح الجاسر راتب إجمالي هو عبارة عن راتب شهري، وبدل سكن ومواصلات بالإضافة إلى التأمين الصحي والتأمينات الاجتماعية ومكافأة سنوية مرتبطة بالنتائج المحققة يقرها مجلس الإدارة.

كما في تاريخ ١٤٣٥/٥/٣٠هـ (الموافق ٢٠١٤/٣/٣١م)، يمتلك صالح الجاسر ٢١٠,٨٣٥ سهم في الشركة، تمثل نسبة تقارب ٠,٠٧ بالمائة من رأس مال الشركة المصدر.

٦ - ٧ - ٣ المدير المالي

تم تعيين محمد العتيبي في منصب المدير المالي التنفيذي للشركة بموجب عقد توظيف تاريخه ١ سبتمبر ٢٠٠٦م ومدته غير محددة.

ويتقاضى محمد العتيبي راتب إجمالي هو عبارة عن راتب شهري، وبدل سكن ومواصلات، بالإضافة إلى التأمين الصحي والتأمينات الاجتماعية ومكافأة سنوية مرتبطة بالنتائج المحققة يقرها مجلس الإدارة.

كما في تاريخ ١٤٣٥/٥/٣٠هـ (الموافق ٢٠١٤/٣/٣١م)، لا يمتلك محمد العتيبي أي أسهم في الشركة.

٦ – ٧ – ٤ بدلات ومكافآت المدراء والإدارة التنفيذية

بلغت القيمة الإجمالية لمجموع البدلات والمكافآت المقدمة لمجلس الإدارة عن السنوات المالية المنتهية بتاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١١م و٢٠١٢م و٢٠١٣م ما قيمته ٣,٨٩٨,٠٠٠ و ٣,٧٧٧,٠٠٠و ٣,٨٤٦,٨٧٧ ريال سعودي على التوالي.

بلغت القيمة الإجمالية لمجموع الرواتب والبدلات والمكافآت المقدمة لكبار التنفيذيين في الشركة عن السنوات المالية المنتهية بتاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٠م و٢٠١١م و٢٠١٢م ما قيمته و٨,٢٧٠,٠٠٠ و ١١,٧٣٦,٠٠٠ و ١٦,٠٣٤,٠٠٠ 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.

٦ – ٧ – ٥ إقرارات مجلس الإدارة

يقر عضو مجلس الإدارة والرئيس التنفيذي والمدير المالي وسكرتير مجلس الإدارة وكبار التنفيذيين في الشركة أنه:

- لم يقم في أي وقت سابق بإعلان إفلاسه أو تعرض لإجراءات الإفلاس.
- لم يتم تعيينه في منصب إداري أو إشرافي من قبل أي شركة معسرة خلال فترة الخمس سنوات السابقة لتاريخ هذه النشرة.
- لا يمتلك- أو أي من أقاربه أو تابعيه- أي مصلحة مادية بالنسبة لعمل الشركة أو الشركات التابعة في أية عقد أو ترتيب ساري المفعول أو مزمع إبرامه عند تاريخ نشرة الإصدار هذه.
- بخلاف ما ورد في هذا القسم ٦ "إدارة الشركة"، ليس لأعضاء المجلس أو أي من أقاربهم أي أسهم أو مصلحة من أي نوع في الشركة أو في أي من شركاتها التابعة.
- لا يوجد أي عمولات أو خصومات أو أتعاب وساطة أو أي عوض غير نقدي منحتها الشركة أو أي من شركاتها التابعة خلال السنوات الثلاث السابقة مباشرة لتاريخ هذه النشرة المتعلقة بإصدار أو بيع أي أوراق مالية، سواء لأي عضو في الشركات التابعة للشركة أو لأعضاء مجلس إدارة الشركة، أو كبار التنفيذيين، أو القائمين بالترويج، أو الخبراء أو غيرهم.
- لم يحدث أي انقطاع في أعمال الشركة أو الشركات التابعة يمكن أن يؤثر أو يكون قد أثر تأثيراً ملحوظاً على الوضع المالي للشركة خلال الأشهر الاثني عشر الأخيرة التي تسبق تاريخ نشر نشرة الإصدار هذه.
- لا توجد نية بتغيير طبيعة أعمال الشركة.
- 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.
- باستثنا ما هو مفصح عنه في القسم ٨ "مناقشة وتحليل الإدارة للوضع المالي ونتائج العمليات"، لا يوجد لدى الشركة أو شركاتها التابعة أي أوراق مالية تعاقدية أو غيرها من الأصول التي تكون قيمتها عرضة للتقلبات أويصعب 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.
- لم تقم الشركة أو أي من شركاتها التابعة بتعديلات على رأس مالها أو رأس مال شركاتها التابعة خلال السنوات الثلاثة السابقة مباشرة لتاريخ تقديم طلب التسجيل وقبول الإدراج.
- لا يوجد أي تغيير جوهري سلبي في الوضع المالي والتجاري للشركة أو أي من الشركات التابعة خلال فترة الثلاث سنوات التي تسبق مباشرة تاريخ نشرة الإصدار هذه، وخلال الفترة من تاريخ انتهاء الفترة المشمولة بتقرير المراجع الخارجي وحتى تاريخ نشرة الإصدار هذه.
- باستثناء ما هو موضح في القسم ١٢-٢ "المعلومات القانونية المتعلقة بالشركة"، لا يوجد أي أدوات دين صادرة عن الشركة أو مصرح بها ولم يتم إصدارها، 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.
- باستثناء ما هو موضح في القسم ١٢-٢ "المعلومات القانونية المتعلقة بالشركة"، فإنه لم يتم رهن أياً من أصول الشركة الأخرى.
- لا تخضع الشركة حالياً لأي التزامات أو ضمانات مادية مشروطة.
- قام المجلس بمراجعة متطلبات السيولة النقدية المتوقعة، ويقر مجلس الإدارة بأن الشركة سوف تتمتع برأس مال عامل كافٍ لفترة اثني عشر شهراً على الأقل من تاريخ نشرة الإصدار هذه.
- ليس لدى أعضاء المجلس أية صلاحيات أو حق في الاقتراض من الشركة.
- ليس لدى أعضاء المجلس الحق في التصويت على بدلاتهم الخاصة أو أي عقد أو مقترح تكون لهم فيه مصلحة مادية.
- الشركة ملتزمة بلائحة حوكمة الشركات.
- أن الشركة ملتزمة بمتطلبات المادتين ٦٩ و٧٠ من نظام الشركات وسوف تلتزم بالمتطلبات ذات الصلة من لائحة حوكمة الشركات.

٦ - ٨ الموظفون والسعودة

كما في تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م، يعمل في الشركة ٣٧٠ موظفاً، حوالي ١٨٦ منهم مقيمون في المملكة العربية السعودية في حين ١٨٤ منهم يعملون على نطاق دولي. وكما في تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م، يعمل في الشركة ١١٥ من المواطنين السعوديين و٧١ من غير السعوديين، بنسبة ٦١,٨٣ في المائة و٣٨,١٧ في المائة على التوالي من إجمالي القوة العاملة للشركة في المملكة العربية السعودية ويعمل في الشركة الوطنية لنقل الكيماويات ١٠ من المواطنين السعوديين و سبعة من غير السعوديين، بنسبة ٥٨,٨٢ في المائة و٤١,١٨ 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 ٦-٧: الإدارة العليا للشركة وشركاتها التابعة

	مواطنين سعوديين	غير سعوديين	المجموع
٣١ ديسمبر ٢٠١١م			
مكتب الرئيس التنفيذي	١	٠	١
الاتصالات	١	٠	١
المالية	١	٠	١
التخطيط وتطوير الأعمال	١	٠	١
البحري للنفط والغاز	١	٠	١
الشركة الوطنية لنقل الكيماويات	١	٠	١
الشرق الأوسط لإدارة السفن	٠	١	١
شركة إن إس سي إس إيه (أمريكا).	٠	١	١
المجموع كما بتاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١١م	٦	٢	٨
	مواطنون سعوديون	**غير سعوديين**	**المجموع**
٣١ ديسمبر ٢٠١٢م			
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	٠	١
الشرق الأوسط لإدارة السفن	٠	١	١
شركة إن إس سي إس إيه (أمريكا).	٠	١	١
المجموع كما في تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م	٧	٢	٩
	مواطنين سعوديين	**غير سعوديين**	**المجموع**
٣١ ديسمبر ٢٠١٣م			
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	٠	١
الشرق الأوسط لإدارة السفن	٠	١	١
شركة إن إس سي إس إيه (أمريكا)	٠	١	١
المجموع كما بتاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م	٧	٢	٩

المصدر: الشركة

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

الجدول ٦-٨: أفراد الطواقم الإدارية والتشغيلية للشركة وشركاتها التابعة

	مواطنين السعوديين		غير السعوديين		المجموع
	إداريين	تشغيلين	إداريين	تشغيليين	
٣١ ديسمبر ٢٠١١م					
المكتب الرئيسي	٢٦	١٧	٣١	٩	٨٣
البضائع العامة	١٢	٣٧	١٠	٢٩	٨٨
البحري	٠	٢	٣	٧	١٢
البحري (مومباي)	٠	٠	٤	٤	٨
شركة إن إس سي إس إيه (أمريكا).	٠	٠	١٣	٢٤	٣٧
الشرق الأوسط	٤	٠	٤٢	٤٠	٨٦
الشركة الوطنية لنقل الكيماويات	٧	٠	٧	٠	١٤
المجموع كما بتاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١١م	٤٩	٥٦	١١٠	١١٣	٣٢٨
٣١ ديسمبر ٢٠١٢م					
المكتب الرئيسي	٣٦	١٤	٢٤	١٤	٨٨
البضائع العامة	١٢	٤٤	٧	٢٦	٨٩
البحري للنفط والغاز	١	١	٤	٦	١٢
البحري (مومباي) مكتب تمثيلي	٠	٠	٤	٤	٨
شركة إن إس سي إس إيه (أمريكا).	٠	٠	١٥	٢٢	٣٧
الشرق الأوسط	٣	٠	٤٢	٤٥	٩٠
الشركة الوطنية لنقل الكيماويات	١٠	٠	٦	١	١٧
المجموع كما بتاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م	٦٢	٥٩	١٠٢	١١٨	٣٤١
٣١ ديسمبر ٢٠١٣م					
المكتب الرئيسي	٥١	١٤	١٢	١٤	٩١
البضائع العامة	١٢	٥٥	٧	٢١	٩٥
البحري للنفط والغاز	١	١	٤	٧	١٣
البحري (مومباي) مكتب تمثيلي	٠	٠	٤	٤	٨
شركة إن إس سي إس إيه (أمريكا).	٠	٠	١٥	٢٤	٣٩
الشرق الأوسط	٢	٠	٤٢	٦٣	١٠٧
الشركة الوطنية لنقل الكيماويات	١٠	٠	٦	١	١٧
المجموع كما بتاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م	**٧٦**	**٧٠**	**٩٠**	**١٣٤**	**٣٧٠**

المصدر: الشركة

ويعود مصدر قوة ونجاح الشركة إلى خبرة ومهنية موظفيها، فالشركة حريصة في سياستها على ضمان امتلاك موظفيها للخبرة الكافية وتلقيهم للتدريب اللازم بحيث يصبحون قادرين على أداء مهامهم وأدوارهم بكفاءة وفعالية.

وكما في تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م، قضى موظفو الشركة ما مجموعه ٣٠١٩ ساعة في التدريب على مواضيع مختلفة.

٦ – ٨ – ١ سياسات السعودة

يوضح الجدول أدناه القوة العاملة للشركة والمتركزة حالياً في المملكة العربية السعودية، بحسب توزعها على الأقسام.

الجدول ٦-٩: السعودة بحسب الأقسام في المملكة العربية السعودية*

	٣١ ديسمبر ٢٠١١م		٣١ ديسمبر ٢٠١٢م		٣١ ديسمبر ٢٠١٣م	
	المواطنين السعوديين	غير السعوديين	المواطنين السعوديين	غير السعوديين	المواطنين السعوديين	غير السعوديين
البحري (المملكة العربية السعودية)	٥٧,١٤ في المائة	٤٢,٨٦ في المائة	٥٩,٨٩ في المائة	٤٠,١١ في المائة	٦١,٨٣ في المائة	٣٨,١٧ في المائة
الشركة الوطنية لنقل الكيماويات	٥٣,٣٣ في المائة	٤٦,٦٧ في المائة	٥٨,٨٢ في المائة	٤١,١٨ في المائة	٥٨,٨٢ في المائة	٤١,١٨ في المائة
المجموع	**٥٦,٨٤ في المائة**	**٤٣,١٦ في المائة**	**٥٩,٧٩ في المائة**	**٤٠,٢١ في المائة**	**٦١,٥٨ في المائة**	**٣٨,٤٢ في المائة**

المصدر: الشركة

*تدار شركة البحري للبضائع السائبة من قبل البحري

كما في تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م، فإن حوالي ١١٥ 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 السعودة. 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 تجاوز الأهداف الوطنية.

٧. لمحة عامة عن فيلا وشركة أرامكو السعودية للتطوير

٧ - ١ شركة فيلا البحرية العالمية المحدودة

تم تأسيس شركة فيلا في جمهورية ليبيريا بتاريخ ١٤٠٤/١٢/٢٨هـ (الموافق ١٩٨٤/٩/٢٤م) وفق قانون الشركات التجارية في ليبريا. وتبلغ قيمة رأس المال المصدر للشركة ٥٠٠ سهم بدون قيمة إسمية، وجميعها مملوكة من قبل أرامكو السعودية. ويقع مكتب فيلا المسجل في ٨٠ شارع برود، في منروفيا، في جمهورية ليبريا؛ أما مقرها الرئيسي فهو في الطابق السابع من مبنى سيتي تاور ٢، شارع الشيخ زايد، دبي، الإمارات العربية المتحدة.

٧ - ١ - ١ نشاطات الشركة

تعمل فيلا في مجال نقل النفط الخام والمنتجات المكررة لمجموعة أرامكو السعودية وقد احتفلت في ٢٠١٠م بمرور ٢٥ عاماً على بدء عملياتها. وتدير فيلا أحد أكبر الأساطيل من ناقلات النفط العملاقة في العالم في مجال نقل النفط الخام لخدمة احتياجات أرامكو السعودية في نقل النفط الخام عبر ناقلات النفط العملاقة. وتعد فيلا المالك الحالي للأصول المستهدفة. وقد حصلت فيلا على شهادة الأيزو ٢٠٠٨/٩٠٠١ واعتماد إدارة السلامة الدولية لسلامة عمليات السفن الخاصة بها وسياساتها البيئية.

٧ - ١ - ٢ الإدارة

إن مدراء فيلا هم السيد عبد الرحمن الوهيب (رئيس مجلس الإدارة)، والسيدة هدى الغصن، والسيد صلاح الحريقي، والسيد طلال بخيت. وتقسم إدارة فيلا إلى مجموعات كما هو مبين في الجدول أدناه:

الجدول ٧-١: أقسام إدارة فيلا:

	المجموعة	يديرها
١	مجموعة التخطيط والموازنة	فيصل الفقيه
٢	دائرة العمليات البحرية	طلال بخيت
٣	دائرة التقنية والدعم	ناصر العبد الكريم
٤	الدائرة التجارية	ناصر العبد الكريم
٥	قسم الموارد البشرية	فيصل الفقيه
٦	قسم المحاسبة	عمر بابكر
٧	مجموعة عمليات الأمن	ماجد الغامدي

المصدر: فيلا

٧ - ١ - ٣ الموظفون

كما في تاريخ ٢٠١٣/١٢/٣١م، بلغ عدد موظفي فيلا ما مجموعه ٤٠٩ موظفاً، منهم ٩٢ موظفاً يعملون في مكاتب فيلا و٣١٧ موظفاً يعملون على متن ناقلاتها. بالإضافة إلى الـ ٤٠٩ موظف قامت فيلا بشكل مستقل بتكليف ٤٢٠ موظفاً كأعضاء طواقم على متن ناقلاتها عن طريق وكالات للبحارة وهؤلاء البحارة لا يعتبرون من ضمن موظفي فيلا ويتبعون لهذه الوكالات.

٧ - ١ - ٤ ناقلات النفط العملاقة التي تملكها فيلا

تتألف ناقلات فيلا من ١٤ ناقلة نفط عملاقة وناقلة نفط عملاقة واحدة ذات هيكل أحادي تستخدم للتخزين العائم. يوضح الجدول أدناه متوسط عدد الرحلات التي قامت بها كل من تلك الناقلات خلال الفترة من عام ٢٠٠٩م إلى ٢٠١٣م:

الجدول ٧-٢: رحلات ناقلات فيلا

الناقلة	حالة الناقلة (بعدد الأيام)				الحمولة (بالأطنان)	نسبة استهلاك الناقلة			
	مجموع الأيام	في الميناء	مياه الصابورة	محمّلة			الميناء	مياه الصابورة	الحمولة
ناقلات النفط العملاقة مزدوجة الهيكل									
نجم البطين	١,٨٢٦	٤٧٥	٢٦٨	١,٠٨٤	٩,٩٣٦,٦٤٠	–	٢٦٪	١٥٪	٥٩٪
نجم الميزان	١,٤٦١	٦٣٥	٣٩٧	٧٩٤	٢٢,١٩٩,١٧٩	–	٣٥٪	٢٢٪	٤٣٪
نجم العقرب	١,٣٥٠	٤٩٥	٢١٢	٦٤٤	٢٢,٧٩٩,٦٤٩	–	٣٧٪	١٦٪	٤٨٪
نجم الحمل	١,٨٢٦	٥٠٠	٣١٤	١,٠١٣	١٨,٨٩٦,٤٠٠	–	٢٧٪	١٧٪	٥٥٪
نجم الجدي	١,٨٢٦	٥٤٢	٣١٩	٩٦٦	١٩,٣١٥,٤٢٠	–	٣٠٪	١٧٪	٥٣٪
نجمة الهُمام	١,٠٩٦	٣٢١	٢١٠	٥٦٥	١٢,٥٥٦,٢١٦	–	٢٩٪	١٩٪	٥٢٪
نجم الجناح	١,٨٢٦	٤٤٥	٢٦٧	١,١١٤	١١,١٢٢,٠٢٧	–	٢٤٪	١٥٪	٦١٪
نجم الأسد	١,٨٢٦	٥٥٠	٢٥٧	١,٠١٩	١٣,٦٨٥,٨٣٣	–	٣٠٪	١٤٪	٥٦٪
نجم المطر	١,١٥٧	٣١٣	١٤٣	٧٠٢	٥,٩٦٤,٦٣٣	–	٢٧٪	١٢٪	٦١٪
نجم الحوت	١,٨٢٦	٤٩٣	٤٢٥	٩٠٩	١٠,٣٨٨,٦٩٩	–	٢٧٪	٢٣٪	٥٠٪
نجم السيف	١,٧٤٧	٤٥١	٣١٤	٩٨١	١٣,٤٩٥,٩٠٩	–	٢٦٪	١٨٪	٥٦٪
نجم الشعرى	١,٨٢٦	٤٨٧	٢٥٢	١,٠٨٧	٨,٧١٢,٣٤١	–	٢٧٪	١٤٪	٦٠٪
نجم الواقع	١,٨٢٦	٤٣٨	٣١٧	١,٠٧١	١٠,٤٧٤,٣٩٦	–	٢٤٪	١٧٪	٥٩٪
نجم العذراء	١,٤٧٩	٣٩٠	٢٢٨	٨٦١	٧,٦٢٣,٦٦٩	–	٢٦٪	١٥٪	٥٨٪
المجموع	٢٣,٢٦٣	٦,٥٣٣	٣,٩٢٢	١٢,٨٠٩	١٨٧,١٧١,٠٣١	–	٢٨٪	١٧٪	٥٥٪
ناقلة النفط العملاقة أحادية الهيكل									
نجم الفرد	١,٨٢٦	١١٨	٣١٧	٦٨٥	٢٩,٢٦٤,٧١٤	–	٥٦٪	٢٢٪	٢٢٪
المجموع	١,٨٢٦	١١٨	٣١٧	٦٨٥	٢٩,٢٦٤,٧١٤	–	٥٦٪	٢٢٪	٢٢٪

المصدر: أرامكو السعودية

٧ - ٢ شركة أرامكو السعودية للتطوير

تم تأسيس شركة أرامكو السعودية للتطوير في المملكة العربية السعودية بتاريخ ١٤٣٤/٠٧/١٦هـ (الموافق ٢٠١٣/٠٥/٢٦م) كشركة ذات مسؤولية محدودة بسجل تجاري رقم (٢٠٥٢٠٠٢٢١٦)، وهي شركة مملوكة بالكامل لأرامكو السعودية برأس مال بقيمة ٥٠٠,٠٠٠ ريال سعودي. ويقع المقر الرئيسي لشركة أرامكو السعودية للتطوير في ص.ب. ٥٠٠٠، الظهران ٣١٣١١، المملكة العربية السعودية.

٧ – ٢ – ١ نشاطات الشركة

هدف شركة أرامكو السعودية للتطوير هو المساهمة في شركات أخرى.

٧ – ٢ – ٢ الإدارة

كما في ١٤٣٤/٠٧/١٦هـ (الموافق ٢٠١٣/٠٥/٢٦م)، مديرو شركة أرامكو السعودية للتطوير هم:

الجدول ٧-٣: مجلس إدارة شركة أرامكو السعودية للتطوير

	الاسم	المنصب
١.	السيد معتصم المعشوق	رئيس المجلس
٢	السيد باسل أبوالحمايل	عضو في المجلس ورئيس تنفيذي
٣.	السيد نبيل الجامع	عضو
٤.	السيدة هدى الغصن	عضو

المصدر: ارامكو السعودية

٧ – ٢ – ٣ الجهة المالكة لأسهم العوض

بناءً على الترتيبات المتفق عليها في اتفاقية شراء الأعمال والأصول، فقد طلبت فيلا من البحري إصدار أسهم العوض لصالح شركة أرامكو السعودية للتطوير. وسوف يتم إصدار أسهم العوض لصالح شركة أرامكو السعودية للتطوير بعد وقت قصير من تاريخ تسليم ناقلة أسهم العوض النهائية وبما لا يتجاوز تاريخ التنفيذ النهائي لتسليم الأسهم كما هو مبين بتفصيل أكثر في القسم ١-٦ "أسهم العوض". لم تقم الشركة بإبرام أي عقود مع أرامكو السعودية للتطوير بصفتها مساهماً في الشركة تنظم العلاقة فيما بينهم. إلا أن أرامكو السعودية، بصفتها الشركة المالكة لأرامكو السعودية للتطوير، قامت بإبرام اتفاقية علاقة مع الشركة. وتنظم اتفاقية العلاقة شروط العلاقة والحقوق والالتزامات المتبادلة ما بين الشركة وأرامكو السعودية. ولمزيد من التفاصيل يمكن الرجوع للقسم ١-١٠ "العلاقة مع أرامكو السعودية" وللقسم ١٢-١-١-٢ "ملخص البنود الرئيسية لاتفاقية العلاقة". بحسب اتفاقية شراء الأعمال والأصول، يكون لأرامكو السعودية للتطوير الحق في تعيين عضوين اثنين في مجلس إدارة الشركة ابتداءً من تاريخ تسليم أسهم العوض.

٧ – ٢ – ٤ الأطراف ذوي العلاقة أو الذين يتصرفون بالاتفاق

كما في تاريخ هذه النشرة، لا يوجد أي أطراف ذوي علاقة بشركة أرامكو السعودية للتطوير أو أي أطراف تتصرف بالاتفاق معها (حسب تعريف هذين المصطلحين في قواعد التسجيل والإدراج) فيما يتعلق بامتلاك أسهم العوض.

٧ – ٣ الشركات الأخرى التابعة لأرامكو السعودية

٧ – ٣ – ١ بولانتير كوربوريشن أن. في.

تأسست شركة بولانتير في كوراكاو بتاريخ ١٤٠٤/٨/٢٨هـ (الموافق ١٩٨٤/٥/٣٠م) كشركة ذات مسؤولية محدودة وهي شركة تابعة ومملوكة بالكامل لأرامكو السعودية ويبلغ رأس مالها ٣٠,٠٠٠ دولار أمريكي. المقر المسجل لبولانتير هو كايا ريتشارد جيه. بيوجون، ويلمستيد، ص.ب. ٨٢٧، كوراكاو. تتضمن أهداف بولانتير تصدير المواد الخام. تعتبر بولانتير طرفاً في عقد الشحن وبحسب اتفاقية العلاقة، ستتعهد أرامكو السعودية للبحري عند تاريخ إتمام المرحلة الأولى من الصفقة أن بولانتير ستبقى شركة تابعة لأرامكو السعودية حتى انتهاء عقد الشحن وفقاً لشروطه.

٧ – ٣ – ٢ أرامكو للتجارة

تم تسجيل أرامكو للتجارة في المملكة العربية السعودية بتاريخ ١٤٣٢/٦/٨هـ (الموافق ٢٠١١/٥/١١م) كشركة ذات مسؤولية محدودة. وهي شركة تابعة مملوكة بالكامل لأرامكو السعودية برأس مال قدره ١٣١,٢٥٠,٠٠٠ ريال سعودي. المقر المسجل للشركة هو ص.ب. ٥٠٠٠، الظهران ٣١٤٩٢، المملكة المعربية السعودية. تتضمن أهداف أرامكو للتجارة العمل في مجال شراء وبيع المنتجات البترولية وتأجير المركبات البحرية. تُعتبر أرامكو للتجارة طرفاً في اتفاقية الإيجار على أساس الفترة الزمنية، وبحسب شروط اتفاقية العلاقة، يتعين على أرامكو السعودية أن تتعهد للبحري عند تاريخ إتمام المرحلة الأولى من الصفقة أن أرامكو للتجارة ستبقى شركة تابعة لأرامكو السعودية حتى نهاية فترة الإيجار على أساس الفترة الزمنية وفقاً لشروطه.

٨. مناقشة وتحليل الإدارة للوضع المالي ونتائج العمليات

فيما يلي مناقشة وتحليل الإدارة للوضع المالي ونتائج العمليات، وهي مراجعة تحليلية للأداء التشغيلي للشركة ووضعها المالي خلال السنوات المالية التي تنتهي في٣١ ديسمبر ٢٠١١م و٢٠١٢م و٢٠١٣م. وهي مبنية على –وتجب قراءتها في ضوء– القوائم المالية الموحدة المراجعة للسنوات المالية المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م و ٢٠١٢م و٢٠١٣م وما يرافقها من إيضاحات (**"القوائم المالية المراجعة"**). وتمت مراجعة وتدقيق البيانات المالية الموحدة المراجعة للشركة للسنوات المالية المنتهية بتاريخ ٣١ ديسمبر و ٢٠١١م و٢٠١٢م و٢٠١٣م من قبل شركة برايس ووترهاوس كوبرز لسنة ٢٠١١م، وشركة بي دي أو الدكتور محمد العمري وشركاه لسنة ٢٠١٢م، ومن قبل إرنست ويونغ لسنة ٢٠١٣م وهي جميعها ملحقة في هذه النشرة.

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 ٢٠١١م و٢٠١٢م و٢٠١٣م.

إن برايس ووتر هاوس كوبرز وبي دي أو الدكتور محمد العمري وشركاؤه وإرنست ويونغ لا يملكون لأنفسهم ولا لأقاربهم أو تابعيهم حصصاً أو مصالح من أي نوع في الشركة. وقد وافقوا ولم يسحبوا موافقتهم الخطية على الإشارة إليهم في هذا الملخص التنفيذي بصفتهم مراجعي الشركة للسنوات المالية الموحدة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م و٢٠١٢م و٢٠١٣م 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، ضمنها ما تمت مناقشته أدناه، خاصة في قسم ٢ **"عوامل المخاطرة"**.

٨ - ١ إقرار الإدارة حول المعلومات المالية

يقر مجلس الإدارة– وفق أفضل ما لديه من علم واعتقاد– أن المعلومات المالية المقدمة في هذه النشرة تم استخراجها من القوائم المالية الموحدة المراجعة دون تعديلات جوهرية، وأن القوائم المالية الموحدة المراجعة تم تحضيرها وفقاً لمعايير المحاسبة الصادرة عن الهيئة السعودية للمحاسبين القانونيين.

ويضيف مجلس الإدارة أنه لم يحصل أي تغيير سلبي وجوهري في الوضع المالي أو التجاري للشركة خلال السنوات المالية المنتهية بتاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١١م و٢٠١٢م و٢٠١٣م، وحتى تاريخ هذه النشرة.

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

ويقر مجلس الإدارة، والرئيس التنفيذي، وسكرتير مجلس الإدارة، وكبار التنفيذين 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 ٢٠١٣م.

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 الشركات التابعة ، إلا ما تم ذكره أو الإشارة إليه في هذا القسم والأقسام الأخرى من هذه النشرة .

٨ - ٢ لمحة عامة عن الشركة

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

وتتمثل أنشطة الشركة في شراء وتأجير وتشغيل السفن في نقل النفط الخام، والغاز المسال، والبتروكيماويات، و البضائع العامة، والأنشطة الأخرى المتعلقة بقطاع النقل.

وتمتلك الشركة سبعة عشر ناقلة نفط عملاقة تعمل في سوق التأجير الفورية. أضف إلى أن الشركة تمتلك ست سفن روكون لنقل البضائع العامة تعمل على الخط التجاري بين أمريكا الشمالية، وأوروبا، والشرق الأوسط، وشبه القارة الهندية.

٨ – ٢ – ١ لمحة عامة عن الشركات التابعة والشقيقة

يلخص الجدول التالي استثمارات الشركة في الشركات التابعة والشقيقة. كما أن القوائم المالية الموحدة المراجعة تشمل أنشطة الشركة والشركات التابعة لها، والتي تمتلك الشركة و/أو تسيطر على أكثر من ٥٠ في المائة من حقوق الملكية فيها.

الجدول ٨-١: الشركات التابعة والشقيقة:

الشركات التابعة و الشقيقة						
اسم الشركة	نسبة الملكية في المائة	العلاقة	النشاط الرئيسي	بلد المنشأ	تاريخ التأسيس	النطاق الجغرافي للنشاط
الشركات التابعة						
شركة إن إس سي إس إيه أمريكا	١٠٠ في المائة	شركة تابعة	وكيل عام للشركة	أمريكا	١٩٩١م	عالمي
شركة الشرق الأوسط لإدارة السفن جي إل تي	١٠٠ في المائة	شركة تابعة	الإدارة الفنية للسفن	الإمارات	١٩٩٦م	عالمي
الشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة	٨٠ في المائة	شركة تابعة	نقل الكيماويات	السعودية	١٩٩٠م	عالمي
شركة البحري للبضائع السائبة	٦٠ في المائة	شركة تابعة	نقل البضائع الجافة السائبة	السعودية	٢٠١٠م	عالمي
ناشيونال كيميكالز كاريرز جي إل تي	٨٠ في المائة	شركة تابعة	نقل البتروكيماويات	الإمارات	٢٠٠٩م	عالمي
الشركات الشقيقة						
شركة بتروديك المحدودة	٣٠,٣ في المائة	شركة شقيقة	نقل الغاز المسال	برمودا	١٩٨٠م	عالمي

المصدر: الشركة

ملاحظة: إن شركة ناشيونال كيميكالز كاريرز جي إل تي (المعروفة سابقاً باسم أن.سي.سي أودجفيل كيميكال تانكرز جي.إل.تي) كانت مملوكة في السابق بنسبة ٥٠ في المائة من قبل الشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة وبالتالي هي تابعة بشكل غير مباشر للشركة بنسبة ٤٠ في المائة. ولكن بموجب الاتفاق الموقع في تاريخ ٢٠١٣/٤/٩م قامت الشركة الوطنية لنقل الكيماويات بالاستحواذ على حصة أودجفيل البالغة (٥٠٪) في شركة ان سي سي-أودجفيل (التي تم تغيير اسمها لـ ناشيونال كيميكالز كاريرز جي إل تي منذ ١ يونيو ٢٠١٣م) وذلك بصافي قيمتها الدفترية لتصبح المالك الوحيد لهذه الشركة اعتباراً من ٢٠١٣/٦/١م.

شركة إن إس سي إس إيه (أمريكا)

تأسست شركة إن إس سي إس إيه (أمريكا) سنة ١٩٩١م في الولايات المتحدة الأمريكية. و تعمل بصفة 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 مالها، في حين تمتلك الشركة السعودية للصناعات الأساسية (سابك) نسبة الـ ٢٠ في المائة المتبقية من رأس المال.

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

وبموجب الاتفاق الموقع في تاريخ ٢٠١٣/٤/٩م قامت الشركة الوطنية لنقل الكيماويات بالاستحواذ على حصة أودجفيل البالغة (٥٠٪) في أن.سي.سي. - أودفجيل كيميكال تانكرز جي إل تي وذلك بصافي قيمتها الدفترية لتصبح المالك الوحيد لهذه الشركة اعتباراً من ٢٠١٣/٦/١م. وفي نفس التاريخ، تم تغيير الاسم المسجل لشركة أن.سي.سي.- أودفجيل كيميكال تانكرز جي إل تي إلى ناشيونال كيميكالز كاريرز جي إل تي.

شركة البحري للبضائع السائبة

في ٢٠١٠/٨/٢٨م، 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.

وتركّز عمليات البحري للبضائع السائبة على نقل المحاصيل الزراعية وغيرها من بضائع الشحن السائبة الجافة عالمياً.

شركة الشرق الأوسط لإدارة السفن المحدودة جي إل تي

توفر الشركة أيضاً خدمات إدارة السفن من خلال إحدى شركاتها التابعة والمملوكة لها بالكامل، في الإمارات العربية المتحدة، وهي شركة الشرق الأوسط لإدارة السفن المحدودة. وتقدّم الشرق الأوسط خدمات متخصصة في مجال إدارة السفن وذلك لأسطول الشركة وشركاتها التابعة. وتدير الشرق الأوسط حالياً ٤٩ سفينة، بينها ناقلات النفط العملاقة، وسفن الروكون ، وسفن نقل البضائع السائبة المملوكة من شركة البحري للبضائع السائبة، وناقلات الكيماويات المملوكة من الشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة. وتشمل أبرز الخدمات التي تقدمها الشرق الأوسط جوانب التأمين والتعامل مع المطالبات والإدارة الفنية وإعداد التقارير المالية الدورية التي تخص السفن والاستشارات الفنية والبحرية.

بتروديك المحدودة

في عام ٢٠٠٥م، وكجزء من التوسع الاستراتيجي للشركة وتنويعها في العمليات، اشترت الشركة حصة أقلية في شركة بتروديك، وهي شركة مسجلة في برمودا. وتعمل بتروديك بشكل عام في تجارة ونقل الغاز المسال، وتدعم بتروديك عملها في تجارة الغاز المسال بناقلات متخصصة في مجال نقل الغاز المسال، كما أن أسطولها في ٢٠١٣/١٢/٣١م مؤلف من ٧٤ سفينة بأحجام مختلفة، ١٥ منها مملوكة من بتروديك نفسها، و ثلاثة مستأجرة على هيئة حديد عاري، و٣١ مستأجرة بعقود تشغيلية محددة المدة، و٢٥ مستأجرة من السوق الفورية.

وتغطي عمليات بتروديك الأسواق الآسيوية والأوروبية وأسواق الكاريبي والشرق الأوسط.

٨ – ٢ – ٢ نظرة عامة على قطاعات النقل الاستراتيجية

تدير إدارة الشركة أعمالها كقطاعات استراتيجية مستقلة:

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

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 من ناقلات النفط العملاقة 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 ١٧ ناقلة من ناقلات النفط العملاقة مزدوجة الهيكل التي تشغّلها الشركة في السوق الفورية.لدى كلّ ناقلة من ناقلات النفط العملاقة قدرة نقل بسعة ٢,٢ مليون برميل وحمولة بأكثر من ٣٠٠ ألف طن ساكن.

الغاز والخدمات البحرية

يدير هذا القطاع استثمار البحري في شركة بتروديك، بالإضافة إلى إشرافه على دراسة الجدوى التي تجريها الشركة بالاشتراك مع شركة أرامكو السعودية وشركة سيمكورب البحرية، وفق مذكرة تفاهم موقعة بين الثلاث شركات، حول المشروع المحتمل لإنشاء حوض بحري عالمي للمنصات البحرية والسفن في المملكة العربية السعودية. إضافة الى ذلك فإن شركة بتروديك تشغّل أسطولاً يتألف من ٧٤ ناقلة من مختلف الأحجام و المتخصصة في نقل الغاز المسال، وتغطي عملياتها في الأسواق الأوروبية والآسيوية وأسواق الشرق الأوسط والكاريبي.

نقل الكيماويات

تعمل الشركة في هذا القطاع من خلال الشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة التي تمتلك ٢٤ ناقلة، ثلاث منها تم تأجيرها لشركة أودفجيل أس.إي.، وهي شركة نرويجية، بتاريخ ٣٠ يناير ٢٠٠٩م بموجب عقد تأجير ناقلات على هيئة حديد عاري، و١٢ ناقلة من خلال تجمع ناشيونال كيميكالز كاريرز جي إل تي وتسعة ناقلات مؤجرة للشركة العالمية للشحن والنقل المحدودة، وهي شركة تابعة للشركة السعودية للصناعات الأساسية (سابك).

نقل البضائع العامة

يوفر قطاع نقل البضائع العامة خدمات ملاحة بجداول رحلات منتظمة. ويتخصص في نقل البضائع وشحن المعدات وخدمات الحاويات من خلال أسطولها من سفن الروكون لنقل البضائع العامة. وتوفر البحري خدمات نقل البضائع من خلال خطوط منتظمة عن طريق سفن 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).

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 السفن

تعمل البحري في هذا القطاع من خلال إحدى شركاتها التابعة في الإمارات العربية المتحدة، شركة الشرق الأوسط لإدارة السفن المحدودة والمملوكة لها بالكامل. وتقدّم الشركة خدمات متخصصة في مجال إدارة السفن وذلك لأسطول الشركة وشركاتها التابعة. وتدير هذه الشركة حالياً ٤٩ سفينة، بينها ناقلات النفط العملاقة، وسفن الروكون ، وسفن 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 السفن (المحدودة) جوانب التأمين والتعامل مع المطالبات والإدارة الفنية وإعداد التقارير المالية الدورية التي تخص السفن والاستشارات الفنية والبحرية.

٨ - ٣ رأس المال

إن رأس المال المصرح به والمدفوع للشركة هو ٣,١٥٠ مليون ريال سعودي، يتكون من ٣١٥ مليون سهم بقيمة اسمية تبلغ ١٠ ريالات سعودي لكل سهم كما هو بتاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م. ولم يحصل أي تغيير في رأس المال المصرح به والمدفوع منذ عام ٢٠١١م.

٨ - ٤ 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 ٢ "عوامل المخاطرة".

٨ - ٥ دورات الأعمال/ الموسمية

تتأثر أعمال الشركة بالفترات الموسمية و بدورات الأعمال والتي تؤثر بشكل مباشر على أسعار الشحن العالمية.

٨ - ٦ أبرز السياسات المحاسبية

إن القوائم المالية الموحدة المراجعة للسنوات المنتهية بتاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١١م و٢٠١٢م و٢٠١٣م، والإيضاحات الملحقة 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 بياناتها المالية بالريال السعودي.

وتعد معرفة السياسات المحاسبية للشركة عامل مهم لفهم نتائج الشركة وعملياتها ووضعها المالي المفصح عنه في القوائم المالية والإيضاحات الملحقة بها. وقد تم إدراج ملخّص أبرز السياسات المحاسبية للشركة في الملاحظة رقم (٢) من الإيضاحات الملحقة بالقوائم المالية الموحدة المراجعة، وذلك للسنوات المنتهية بتاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١١م و٢٠١٢م و٢٠١٣م، وهي ملخّصة أدناه.

إن إعداد القوائم المالية يتطلب من الإدارة وضع آراء وتقديرات وافتراضات قد تؤثر على المبالغ المفصح عنها للأصول والخصوم وللدخل والمصروفات لفترات التقارير المالية المشمولة في هذه النشرة. إن هذه التقديرات والآراء مبنية على التجارب الماضية، والمعلومات المتوفرة، والتوقعات المستقبلية، إلى جانب عوامل وافتراضات أخرى تعتقد الإدارة أنها معقولة بحسب الظروف. وتعتقد إدارة الشركة أن أبرز السياسات المحاسبية قد تتأثر بالآراء والتقديرات والافتراضات فيما يخص القوائم المالية وتعتبر حاسمة وضرورية في فهم القوائم المالية للشركة.

٨ – ٦ – ١ تحقق الإيرادات

تتبع الشركة سياسة الرحلة المكتملة لتحديد إيرادات ومصروفات هذه الرحلات والتي تخص الفترة.

نقل البضائع العامة: تتبع الشركة سياسة الرحلة المكتملة في تحديد إيرادات ومصروفات الرحلة للسفن التي تنقل البضائع العامة (سفن الروكون). وتعتبر الرحلة "رحلة مكتملة" عندما تبحر الناقلة من آخر ميناء تفريغ لكل رحلة. ويتم تأجيل إيرادات الشحن ومصروفات التشغيل المباشرة وغير المباشرة للرحلات غير المكتملة لحين اكتمالها. ويتم إظهار الرحلات غير المكتملة بقيمتها الصافية في قائمة المركز المالي الموحدة تحت بند "رحلات غير مكتملة".

نقل النفط: تتبع الشركة سياسة الرحلة المكتملة في تحديد إيرادات ومصروفات الرحلة للسفن التي تنقل النفط الخام. وتعتبر الرحلة "رحلة مكتملة" من تاريخ تفريغ السفينة لحمولة الرحلة السابقة حتى تاريخ تفريغ حمولة الرحلة الحالية في ميناء التفريغ الأخير.

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

٨ – ٦ – ٢ إعانة الوقود

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

٨ – ٦ – ٣ 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.

٨ – ٦ – ٤ احتياطي تثبيت عمولات القروض

تستخدم الشركة اتفاقيات تثبيت عمولات القروض وكذلك اتفاقيات تحديد السقف الأعلى لعمولات القروض ولحماية قروضها طويلة الأجل من تقلبات أسعار العمولات. ويتم تسجيل التغير في القيمة السوقية لاتفاقيات تثبيت عمولات القروض في احتياطي تثبيت عمولات القروض، ان وجد، ضمن حقوق المساهمين؛ أيضاً يتم تعديل هذا الاحتياطي بناءً على التقييم الدوري لاتفاقيات تثبيت عمولات القروض.

٨ – ٦ – ٥ تكاليف التسفين المؤجلة

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

٨ - ٧ نتائج العمليات

٨ - ٧ - ١ قائمة الدخل

يبين الجدول التالي قائمة الدخل للشركة للسنوات المالية المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م و٢٠١٢م و٢٠١٣م:

الجدول ٨-٢: قائمة الدخل الموحدة

قائمة الدخل الموحدة					
نهاية السنة في ٣١ ديسمبر				الزيادة / النقص	
مليون ريال سعودي	٢٠١١م مراجعة	٢٠١٢م مراجعة	٢٠١٣م مراجعة	٢٠١٢م مراجعة	٢٠١٣م مراجعة
إيرادات التشغيل	١,٩٩١,١	٢,٤٦٤,٦	٢,٨٤٦,٧	٢٣,٨ في المائة	١٥,٥ في المائة
تكلفة الوقود	(٨٠١,٢)	(٨٧٥,١)	(٩٤٣,٤)	٩,٢ في المائة	٧,٨ في المائة
مصاريف التشغيل الأخرى	(١,٠٦٣,٣)	(١,٢٥٣,٣)	(١,٤٧٨,٠)	١٧,٩ في المائة	١٧,٩ في المائة
إجمالي دخل التشغيل قبل إعانة الوقود	١٢٦,٧	٣٣٦,٢	٤٢٥,٣	١٦٥,٥ في المائة	٢٦,٥ في المائة
إعانة الوقود	١٧٦,٥	٢٠٠,٦	١٧١,١	١٣,٧ في المائة	(١٤,٧) في المائة
إجمالي دخل التشغيل	٣٠٣,٢	٥٣٦,٨	٥٩٦,٤	٧٧,١ في المائة	١١,١ في المائة
مصاريف عمومية وإدارية	(٧٣,٧)	(٨٣,١)	(٩٤,٢)	١٢,٨ في المائة	١٣,٣ في المائة
دخل التشغيل	٢٢٩,٥	٤٥٣,٨	٥٠٢,٣	٩٧,٧ في المائة	١٠,٧ في المائة
حصة الشركة في صافي أرباح/خسائر شركة شقيقة	١٣٩,٧	١٤٧,٧	٢٩١,٢	٥,٧ في المائة	٩٧,٢ في المائة
مصاريف التمويل	(٥١,٩)	(٥٩,٨)	(٦٠,٤)	١٥,٢ في المائة	١,٠ في المائة
إيرادات (مصاريف) أخرى ، صافي	٢٠,٦	٢٠,١	١٠٥,٩	(٢,٤) في المائة	٤٢٦,٩ في المائة
الدخل قبل الزكاة والضرائب وحصة الأقلية	٣٣٧,٩	٥٦١,٨	٨٣٩,٠	٦٦,٣ في المائة	٤٩,٣ في المائة
مخصص الزكاة والضرائب	(٢٥,٥)	(٣٦,٣)	(٤٩,٩)	٤٢,٤ في المائة	٣٧,٥ في المائة
الدخل قبل حصة الملكية غير مسيطرة	٣١٢,٤	٥٢٥,٥	٧٨٩,١	٦٨,٢ في المائة	٥٠,٢ في المائة
حقوق الملكية غير مسيطرة من صافي دخل الشركات التابعة الموحدة	(٢٤,٦)	(٢١,٥)	(٣٦,٩)	(١٢,٦) في المائة	٧١,٦ في المائة
صافي دخل السنة	٢٨٧,٨	٥٠٤,٠	٧٥٢,٢	٧٥,١ في المائة	٤٩,٣ في المائة

المصدر: البحري

لقد حققت إيرادات التشغيل في الشركة نمواً بمعدل نمو سنوي مركّب بلغ ١٩,٦ في المائة بين عام ٢٠١١م و ٢٠١٣م. وقد ساهم قطاع نقل النفط للشركة، بشكل متوسط بنسبة ٥٨,١ في المائة من إجمالي إيرادات التشغيل خلال الفترة من ١ يناير ٢٠١١م حتى ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م.

وتعود التغييرات في إيرادات التشغيل خلال الفترة من ٢٠١١م إلى ٢٠١٢م بشكل أساسي إلى التقلبات في قطاع النقل في المنطقة وعالمياً. وقد تأثرت إيرادات الشركة بالانخفاض الحاد في أسعار الشحن خلال عام ٢٠١١م، تحديداً لناقلات النفط العملاقة خلال تلك الفترة. ولكن في عام ٢٠١٢م أظهرت النتائج انتعاش في الإيرادات والدخل بسبب تحسن أنشطة الملاحة وأسعار النقل في قطاع النقل البحري. كما أدى تملك ناشيونال كيميكالز كاريرز جي ال تي (المعروفة سابقاً باسم ان سي سي اودجفيل كيميكال تانكرز جي ال تي) بالكامل من قبل الشركة الوطنية لنقل الكيماويات بالإضافة إلى وقف إجراءات التجمع مع أودجفيل إلى نمو الإيرادات لعام ٢٠١٣م.

أما بند تكلفة الوقود فهي تمثل تكلفة الوقود للسفن العاملة خلال العام. ويتراوح دعم الوقود بين ٣٣,١ في المائة و٤٠,٢ في المائة من إجمالي إيرادات التشغيل خلال الفترة من ١ يناير ٢٠١١م إلى ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م. وشكل قطاع نقل النفط معدل ٧٩,٩ في المائة من إجمالي تكلفة الوقود خلال الفترة من ١ يناير ٢٠١١م حتى ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م. وقد ارتفعت تكلفة الوقود بقيمة ١٤٢,٢ مليون ريال سعودي و بمعدل نمو سنوي مركب نسبته ٨,٥ في المائة خلال الفترة من ٢٠١١م إلى ٢٠١٣م. ويمكن ارجاع الزيادة في تكلفة الوقود إلى ارتفاع معدل أسعار الوقود وكذلك إلى ارتفاع أيام تشغيل ناقلات النفط العملاقة وناقلات الكيماويات العاملة في السوق الفورية.

أما مصاريف التشغيل الأخرى فهي تمثل بشكل عام التكاليف التشغيلية للسفن (بشكل عام تكاليف طاقم الملاحة) ومصاريف الاستهلاك والإطفاء. وتقدرمصاريف التشغيل الأخرى بمعدل ٥٢,١ في المائة من إجمالي إيرادات التشغيل خلال الفترة بين ١ يناير ٢٠١١م إلى ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م. وقد ازدادت بمعدل نمو سنوي مركب بقيمة ١٧,٩ في المائة بين ٢٠١١م إلى ٢٠١٣م. ويعود سبب الارتفاع في مصاريف التشغيل الأخرى بشكل رئيسي إلى ارتفاع عدد السفن قيد التشغيل خلال الفترة بين ١ يناير ٢٠١١م و٣١ ديسمبر ٢٠١٣م.

وقد ازداد إجمالي دخل التشغيل للشركة وكذلك صافي الدخل بقيمة ٢٣٣,٧ مليون ريال سعودي و ٢١٦,٢ مليون ريال سعودي على التوالي خلال عام ٢٠١٢م مقارنة بعام ٢٠١١م. وأعقب ذلك ارتفاع في اجمالي دخل التشغيل وصافي الدخل بقيمة ٥٩,٦ ريال سعودي و٢٤٨,٢ مليون ريال سعودي على التوالي خلال عام ٢٠١٣م مقارنة بعام ٢٠١٢م. ويمكن تفسير النمو في إجمالي دخل التشغيل وصافي الدخل بشكل رئيس إلى التغير في إيرادات التشغيل للشركة وحصتها في دخل الشركات الشقيقة.

مؤشرات الأداء الرئيسية

يبين الجدول التالي مؤشرات الأداء الرئيسية للشركة:

الجدول ٨-٣: مؤشرات الأداء الرئيسية

	نهاية السنة ٣١ ديسمبر		
	٢٠١١م	٢٠١٢م	٢٠١٣م
	مراجعة	مراجعة	مراجعة
هامش إجمالي دخل التشغيل	١٥,٢ في المائة	٢١,٨ في المائة	٢١,٠ في المائة
هامش دخل التشغيل	١١,٥ في المائة	١٨,٤ في المائة	١٧,٦ في المائة
هامش صافي الدخل	١٤,٥ في المائة	٢٠,٤ في المائة	٢٦,٤ في المائة
العائد على الأصول	٢,٧ في المائة	٤,٦ في المائة	٦,٣ في المائة
معدل دوران الأصول	١٨,٧ في المائة	٢٢,٣ في المائة	٢٣,٧ في المائة
العائد على حقوق المساهمين	٥,٤ في المائة	٨,٨ في المائة	١٢,٢ في المائة
معدل دوران الأصول الثابتة	٢٧,٥ في المائة	٣٢,٨ في المائة	٣٣,٤ في المائة
تغطية مصاريف التمويل	٧,٠٤	١٠,٠٤	١٤,٢٨
ربحية السهم من صافي دخل التشغيل (بالريال السعودي)	٠,٩٦	١,٧٠	١,٨٩
ربحية السهم من صافي الدخل (بالريال السعودي)	٠,٩١	١,٦٠	٢,٣٩
معدل الديون الى حقوق الملكية	٠,٨٩	٠,٨٢	٠,٨٠
معدل الديون الى رأس المال	١٥٠,٨ في المائة	١٤٩,٨ في المائة	١٥٦,٩ في المائة
نسبة التداول	١,١٠ في المائة	١,١٤ في المائة	١,٠٥ في المائة

المصدر: الشركة

إيرادات التشغيل

فيما يلي جدول يبين إيرادات التشغيل للشركة بحسب القطاع خلال السنوات المنتهية بتاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١١م و٢٠١٢م و٢٠١٣م.

الجدول ٨-٤: إيرادات التشغيل حسب القطاع

	نهاية السنة في ٣١ ديسمبر			زيادة / نقص	
مليون ريال سعودي	٢٠١١م مراجعة	٢٠١٢م مراجعة	٢٠١٣م مراجعة	٢٠١٢م مراجعة	٢٠١٣م مراجعة
قطاع نقل النفط الخام	١,٢٢٧,٤	١,٤٧٤,٥	١,٥٠٦,٨	٢٠,١ في المائة	٢,٢ في المائة
قطاع نقل الكيماويات	٣٦٢,٥	٤٤٠,٩	٦٦٣,٩	٢١,٦ في المائة	٥٠,٦ في المائة
قطاع نقل البضائع العامة	٤٠١,١	٥١٠,١	٥٦٢,٢	٢٧,٢ في المائة	١٠,٢ في المائة
قطاع نقل البضائع السائبة	-	٣٩,٢	١١٣,٩	-	١٩٠,٦ في المائة
المجموع	**١,٩٩١,١**	**٢,٤٦٤,٦**	**٢,٨٤٦,٧**	**٢٣,٨ في المائة**	**١٥,٥ في المائة**

المصدر: الشركة

قطاع نقل النفط

ساهم قطاع النفط ، بشكل متوسط بـ ٥٨,١ في المائة من إجمالي إيرادات التشغيل خلال السنوات المالية المنتهية بتاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١١م و٢٠١٢م و٢٠١٣م؛ كما كان العامل الرئيس للنمو بنسبة ٢٣,٨ في المائة في إيرادات التشغيل للشركة خلال عام ٢٠١٢م.

في عام ٢٠١٢م، قامت الشركة بتوقيع عقد شحن طويل الأجل مع شركة أرامكو السعودية، وبموجب عقد الشحن، تلتزم بولانتير بضمان حد أدنى لتسعيرة الشحن التي تحصل عليها الشركة مقابل توفير خدمات الشحن للرحلات الطويلة والتي يتم تنفيذها باستخدام الناقلات المملوكة للشركة، مما سيحد من تعرّض الشركة لتقلّبات أسعار الشحن السوقية لاسيما في حال انخفاض أسعار الشحن عن التسعيرة المضمونة للشركة بموجب العقد.

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 متّفق عليه في عقد الشحن، تلتزم الشركة بتسديد نسبة متفق عليها من تلك الزيادة لبولانتير وذلك تعويضاً عن المبالغ الاضافية 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.

وقد ارتفعت إيرادات التشغيل من قطاع نقل النفط خلال عام ٢٠١٢م مقارنة بعام ٢٠١١م، بما قيمته ٢٤٧,١ مليون ريال سعودي أو بنسبة ٢٠,١ في المائة. ويرجع ذلك بشكل أساسي إلى:

- الانتعاش العالمي في معدلات الإيجار اليومي في السوق الفورية خلال عام ٢٠١٢م، مما أدى إلى ارتفاع في معدل أسعار الإيجار اليومية لناقلات الشركة من ٨١,٨٨٠ ريال سعودي يومياً خلال عام ٢٠١١م إلى ١١٨,٠٣٣ ريال سعودي يومياً خلال عام ٢٠١٢م.
- الزيادة في أيام التشغيل لناقلات النفط العملاقة في السوق الفورية بمقدار ٧٦٦ يوماً، نتيجة لتحويل ثلاثة ناقلات للعمل في السوق الفورية في ٢٠١١م (والتي شاركت في عمليات السوق الفورية خلال عام ٢٠١٢م) بالإضافة إلى تحويل ناقلة حرض للعمل في السوق الفورية في عام ٢٠١٢م. وكانت اتفاقية الإيجار على أساس الفترة الزمنية بعقد محدد المدة للناقلة حرض قد أُلغيت قبل تاريخ انتهاء الإيجار، مما أدى إلى إيرادات إضافية بقيمة ٢٦ مليون ريال سعودي هي عبارة عن عوض مالي مدفوع من المستأجر مقابل إلغاء العقد قبل مدته.

وقد ارتفع دخل التشغيل من قطاع نقل النفط بمقدار ٣٢,٣ مليون ريال سعودي أو ٢,٢ في المائة خلال ٢٠١٣م مقارنة بعام ٢٠١٢م، ويرجع ذلك بشكل رئيسي لارتفاع إيرادات ناقلات النفط العملاقة العاملة في السوق الفورية من ١,٢٨٠,٣ مليون ريال سعودي في عام ٢٠١٢م إلى ١,٣٥٨,٥ مليون ريال سعودي في عام ٢٠١٣م نتيجة لكل من:

- ارتفاع معدل أسعار الإيجارااليومية لناقلات الشركة العاملة في السوق الفورية بنسبة ١١,٩ في المائة من ١١٨,٠٣٣ريال سعودي يوميا إلى ١٣٢,٠٦٠ريال سعودي يوميا بالتماشي مع حركة أسعار الإيجار في الأسواق العالمية.
- نقل سفينة حرض إلى السوق الفورية وانخفاض عدد أيام التسفين، مما أدى الى زيادة في أيام التشغيل بمقدار ٩٦ يوماً خلال عام ٢٠١٣م لناقلات النفط العملاقة العاملة في السوق الفورية.

قطاع نقل الكيماويات

ارتفعت إيرادات التشغيل لقطاع نقل الكيماويات بقيمة ٧٨,٤ مليون ريال سعودي أو ٢١,٦ في المائة في عام ٢٠١٢م مقارنة بعام ٢٠١١م. ويرجع ذلك بشكل أساسي إلى دخول ستة ناقلات كيماويات جديدة في الخدمة في عام ٢٠١١م و أربع ناقلات في عام ٢٠١٢م، أدى إلى ارتفاع عدد أيام التشغيل بمقدار ١,٥٩٤ يوماً في عام ٢٠١٢م مقارنة بعام ٢٠١١م .

كما ارتفعت إيرادات التشغيل لقطاع نقل الكيماويات بمقدار ٢٢٣,٠ مليون ريال سعودي أو ٥٠,٦ في المائة لعام ٢٠١٣م مقارنة بعام ٢٠١٢م، ويرجع ذلك بشكل رئيسي إلى إنهاء التجمع مع أودجفيل وإضافة ناقلة كيماويات جديدة إلى أسطول الشركة مما رفع عدد أيام التشغيل من ٥,٨٥١ يوماً في عام ٢٠١٢م إلى ٨,٤٢٦ يوماً في عام ٢٠١٣م.

نقل البضائع العامة

حققت إيرادات التشغيل في قطاع نقل البضائع العامة زيادة بمعدل نمو سنوي مركب قيمته ١٨,٤ في المائة بين عام ٢٠١١م و٢٠١٣م. ويعود النمو في الإيرادات في قطاع نقل البضائع العامة بشكل أساسي إلى عقد تقديم خدمات نقل لوجستية لاحتياجات وزارة الدفاع في المملكة العربية السعودية والذي تم سريانه في سبتمبر ٢٠١١م. وقد أدى هذا إلى إيرادات إضافية بقيمة ١٠٢,٤ مليون ريال سعودي و٨٠,٠ مليون ريال سعودي في ٢٠١٢م و ٢٠١٣م، على التوالي مقارنة بعام ٢٠١١م و٢٠١٢م.

قطاع نقل البضائع السائبة

بدأت العلميات في قطاع نقل البضائع السائبة الجافة في الربع الثاني من عام ٢٠١٢م. وقد ارتفعت إيرادات التشغيل من قطاع نقل البضائع السائبة بمقدار ٧٤,٧ مليون ريال سعودي أو ١٩٠,٦ في المائة في عام ٢٠١٣م، وذلك مع دخول أربع سفن مستأجرة لمدّة محددة وسفينة واحدة مملوكة إلى أسطول الشركة. وستحلّ السفن المستلّمة محل السفن المستأجرة العاملة سابقاً.

كما استلم قطاع نقل البضائع السائبة سفينتين في يناير ٢٠١٤م، وسفينة واحدة في فبراير ٢٠١٤م، وسفينة واحدة في مارس ٢٠١٤م.

تكلفة الوقود

يلخّص الجدول التالي تكلفة الوقود بحسب القطاع خلال السنوات المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م و٢٠١٢م و٢٠١٣م:

الجدول ٨-٥: تكلفة الوقود حسب قطاعات الشركة

مليون ريال سعودي	نهاية السنة في ٣١ ديسمبر			زيادة / نقص	
	٢٠١١م مراجعة	٢٠١٢م مراجعة	٢٠١٣م مراجعة	٢٠١٢م مراجعة	٢٠١٣م مراجعة
قطاع نقل النفط	٦٦١,٥	٧٢٤,٦	٧٠١,٥	٩,٥ في المائة	(٣,٢) في المائة
قطاع نقل الكيماويات	–	–	١٠٩,٥	–	–
قطاع نقل البضائع العامة	١٣٩,٧	١٥٠,٥	١٣٢,٣	٧,٧ في المائة	(١٢,١) في المائة
المجموع	**٨٠١,٢**	**٨٧٥,١**	**٩٤٣,٤**	**٩,٢ في المائة**	**٧,٨ في المائة**

المصدر: الشركة

وتمثّل تكلفة الوقود تكاليف الوقود للسفن قيد الخدمة خلال العام. ويتم توفير الوقود للسفن بشكل رئيسي من شركة الزيت العربية السعودية (أرامكو السعودية). ويمثل قطاع نقل النفط، بالمتوسط، حوالي ٧٩,٩ في المائة من إجمالي تكلفة استهلاك الوقود خلال الفترة بين ١ يناير ٢٠١١م إلى ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م.

وقد ارتفعت تكلفة الوقود في قطاع نقل النفط بمقدار ٦٣,١ مليون ريال سعودي، أو ٩,٥ في المائة في عام ٢٠١٢م نتيجة الزيادة المستمرة في عدد أيام تشغيل ناقلات النفط العملاقة في السوق الفورية، مما أدى إلى ارتفاع استهلاك الوقود إضافة إلى الزيادة في معدل أسعار الوقود، والتي ارتفعت من ٧٠١ دولار أمريكي لكل طن متري في ٢٠١١م إلى ٧٣١ دولار أمريكي لكل طن متري في عام ٢٠١٢م.

إلا أن تكلفة الوقود في قطاع نقل النفط انخفضت 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، قابله ارتفاع بسيط في تكلفة الوقود نتيجة لارتفاع عدد أيام تشغيل ناقلات النفط العملاقة بمقدار ١٠٨ يوماً خلال عام ٢٠١٣م مقارنة بعام ٢٠١٢م.

وكانت ناقلات الكيماويات تعمل في إطار تجمع تجاري (من خلال مشروع مشترك مناصفة مع أودجفيل) لتأجير سفن التجمع لأطراف أخرى خلال عامي ٢٠١١م و٢٠١٢م، مما أدى إلى عدم تحمل تكلفة للوقود. وخلال عام ٢٠١٣م، قامت الشركة الوطنية لناقلات الكيماويات بشراء كامل حصة ناشيونال كيميكالز كاريرز جي ال تي (المعروفة سابقاً باسم ان سي اودجفيل كيميكال تانكرز جي ال تي) مما أدى إلى إنهاء مشروع التجمع التجاري المشترك. وكنتيجة لذلك، تم تسجيل ما مقداره ١٠٩,٥ مليون ريال سعودي كتكلفة وقود لعام ٢٠١٣م.

وقد ارتفعت تكلفة الوقود لقطاع نقل البضائع العامة بمقدار ١٠,٨ مليون ريال سعودي في عام ٢٠١٢م، ويرجع ذلك بشكل رئيسي إلى ارتفاع في متوسط سعر الوقود بمقدار ٣٠ دولار أمريكي لكل طن متري مقارنة بعام ٢٠١١م. وأعقب ذلك انخفاض في تكلفة الوقود بمقدار ١٨,٢ مليون ريال سعودي أو نسبة ١٢,١ في المائة وذلك نتيجة لتحسن كفاءة استهلاك الوقود في السفن الجديدة التي انضمت إلى أسطول الشركة خلال عام ٢٠١٣م مما أدى إلى انخفاض استهلاك الوقود.

مصاريف التشغيل الأخرى

يلخّص الجدول التالي تفاصيل مصاريف التشغيل الأخرى خلال فترة السنوات المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م و٢٠١٢م و٢٠١٣م:

الجدول ٨-٦: مصاريف التشغيل الأخرى

مليون ريال سعودي	نهاية السنة في ٣١ ديسمبر			زيادة / نقص	
	٢٠١١م مراجعة	٢٠١٢م مراجعة	٢٠١٣م مراجعة	٢٠١٢م مراجعة	٢٠١٣م مراجعة
مصاريف السفن	٤٠٩,١	٤٨٩,٩	٥٧٤,٦	١٩,٨ في المائة	١٧,٣ في المائة
مصاريف الشحنات	١٣٨,٠	١٨٤,٩	٢٢٢,٦	٣٤,٠ في المائة	٢٠,٤ في المائة
مصاريف الرحلات	١٣٢,٠	١٤٢,١	٢٠٤,٣	٧,٧ في المائة	٤٣,٨ في المائة
استهلاكات وإطفاءات	٣٧٤,٢	٤٢٣,١	٤٥٩,٦	١٣,١ في المائة	٨,٦ في المائة
أخرى	١٠,٠	١٣,٣	١٦,٨	٣٣,٠ في المائة	٢٦,٣ في المائة
المجموع	**١,٠٦٣,٣**	**١,٢٥٣,٣**	**١,٤٧٨,٠**	**١٧,٩ في المائة**	**١٧,٩ في المائة**

المصدر: الشركة

تمثل مصاريف التشغيل الأخرى بشكل رئيسي مصاريف متعلقة بالسفن مثل مصاريف تشغيل السفن، ومصاريف الاستهلاك والإطفاء؛ والتي بمجموعها تمثل بالمعدل ٧٢,٢ في المائة من مصاريف التشغيل الأخرى خلال فترة عام ٢٠١١م إلى ٢٠١٣م. ومثلت مصاريف التشغيل الأخرى ما متوسطه ٥٢,١ في المائة من إجمالي إيرادات التشغيل خلال الفترة من ١ يناير ٢٠١١م إلى ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م. وقد ارتفعت هذه مصاريف التشغيل الأخرى بمعدل نمو سنوي مركب نسبته ١٧,٩ في المائة خلال الفترة من عام ٢٠١١م إلى ٢٠١٣م.

مصاريف السفن

ارتفعت مصاريف السفن بقيمة ٨٠,٨ مليون ريال سعودي أو بنسبة ١٩,٨ في المائة خلال عام ٢٠١٢م مقارنة بعام ٢٠١١م، وذلك بسبب إضافة أربع ناقلات كيماويات في قطاع نقل الكيماويات وبدء نشاط قطاع نقل البضائع السائبة في الشركة.

كما ارتفعت مصاريف السفن بقيمة ٨٤,٧ مليون ريال سعودي أو بنسبة ١٧,٣ 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 سفن الشركة بمقدار ٩٦٥ يوماً مما تسبب في ارتفاع مصاريف السفن.

مصاريف الشحنات

تمثل مصاريف الشحنات مصاريف تحميل وتنزيل البضائع وتكاليف الوكالات والعمولات المرتبطة بقطاع نقل البضائع العامة.

ارتفعت مصاريف الشحنات بقيمة ٤٦,٩ مليون ريال سعودي أو بنسبة ٣٤,٠ في المائة خلال عام ٢٠١٢م مقارنة بعام ٢٠١١م، وذلك بسبب ارتفاع معدل سعر وحدات الحاويات النمطية للعشرين قدم "TEU" بمقدار ٢٠٣ ريال سعودي. وأعقب ذلك ارتفاع بقيمة ٣٧,٧ مليون ريال سعودي أو بنسبة ٢٠,٤ بالمائة في عام ٢٠١٣م مقارنة بعام ٢٠١٢م، ويرجع ذلك بشكل رئيسي إلى ارتفاع حجم الشحنات فيما يتعلق بعقد وزارة الدفاع.

مصاريف الرحلات

تشمل مصاريف الرحلات رسوم الموانئ ورسوم عبور قناة السويس وعمولات الوكلاء والوسطاء.

وقد ارتفعت مصاريف الرحلات بقيمة ١٠,١ مليون ريال سعودي أو بنسبة ٧,٧ في المائة في عام ٢٠١٢م مقارنة بعام ٢٠١١م. وأتى هذا الارتفاع بسبب انتقال أربع ناقلات نفط عملاقة من العمل وفق عقود تأجير محددة المدة إلى العمل في السوق الفورية وارتفاع معدلات أسعار وقود السفن.

كما 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 السفن التي كانت تعمل سابقاً ضمن التجمع التجاري مع أودجفيل إلى العمل في السوق الفورية.

الاستهلاكات والاطفاءات

تعود مصاريف الاستهلاكات إلى استهلاكات السفن 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 والإطفاءات بقيمة ٤٨,٩ مليون ريال سعودي خلال عام ٢٠١٢م مقارنة بعام ٢٠١١م، بسبب إضافة أربعة ناقلات كيماويات إلى أسطول البحري في تلك الفترة من عام ٢٠١٢م. كما ارتفعت مصاريف الاستهلاكات والاطفاءات بقيمة ٣٦,٥ مليون ريال سعودي عام ٢٠١٣م، مقارنة بعام ٢٠١٢م وذلك نتيجة لإضافة أربع سفن لنقل البضائع إلى أسطول الشركة وانتهاء التجمع التجاري لناقلات الكيماويات مع أودجفيل.

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 والسفينة.

ويقدم الجدول التالي تفصيلاً لإعانة الوقود الذي تلقتها الشركة حسب القطاع خلال السنوات المالية المنتهية بتاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١١م و٢٠١٢م و٢٠١٣م.

الجدول ٨-٧: إعانة الوقود حسب القطاع

مليون ريال سعودي	السنة المنتهية في ٣١ ديسمبر			زيادة/ (نقص)	
	٢٠١١م	٢٠١٢م	٢٠١٣م	٢٠١٢م	٢٠١٣م
	مراجعة	مراجعة	مراجعة	مراجعة	مراجعة
قطاع نقل النفط	١٣٧,٤	١٥٧,٥	١٤٣,٩	١٤,٦ في المائة	(٨,٦) في المائة
قطاع نقل الكيماويات	–	٢,٢	٦,٥	–	١٩٥,٥ في المائة
قطاع نقل البضائع العامة	٣٩,٠	٤٠,٩	٢٠,٧	٤,٩ في المائة	(٤٩,٤) في المائة
قطاع نقل البضائع السائبة	–	–	–	–	–
المجموع	١٧٦,٥	٢٠٠,٦	١٧١,١	١٣,٧ في المائة	(١٤,٧) في المائة

المصدر: الشركة

وقد مثلت إعانة الوقود ما نسبته ٢٢ في المائة و٢٢,٩ في المائة و١٨,١ في المائة من تكلفة الوقود للسنوات ٢٠١١م و٢٠١٢م و٢٠١٣م على التوالي.

وقد ارتفعت إعانة الوقود عام ٢٠١٢م مقارنة بعام ٢٠١١م بقيمة ٢٤,١ مليون ريال سعودي أو بنسبة ١٣,٧ في المائة بسبب زيادة عدد 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).

كما انخفضت إعانة الوقود بقيمة ٢٩,٥ مليون ريال سعودي أو نسبة 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.

المصاريف العمومية والإدارية

يلخّص الجدول التالي المصاريف العمومية والإدارية للشركة للسنوات المالية المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م و٢٠١٢م و٢٠١٣م.

الجدول ٨-٨: المصاريف العمومية والإدارية

مليون ريال سعودي	نهاية السنة في ٣١ ديسمبر			زيادة / نقص	
	٢٠١١م	٢٠١٢م	٢٠١٣م	٢٠١٢م	٢٠١٣م
	مراجعة	مراجعة	مراجعة	مراجعة	مراجعة
تكاليف الموظفين	٥٤,٣	٦٦,٥	٧٣,٦	٢٢,٥ في المائة	١٠,٧ في المائة
تكاليف عمومية وإدارية أخرى	١١,٩	٨,٦	١٤,٣	(٢٧,٧) في المائة	٦٦,٣ في المائة
استهلاك	٣,١	٣,٣	٣,٦	٦,٥ في المائة	٩,١ في المائة
مصاريف مجلس إدارة الشركة والشركات التابعة	٤,٤	٤,٧	٢,٦	٦,٨ في المائة	(٤٤,٧) في المائة
المجموع	**٧٣,٧**	**٨٣,١**	**٩٤,٢**	**١٢,٩ في المائة**	**١٣,٤ في المائة**

المصدر: الشركة

مثلت المصاريف العمومية والإدارية حوالي ٣,٧ في المائة و٣,٤ في المائة و٣,٣ في المائة من إجمالي إيرادات التشغيل خلال ٢٠١١م و٢٠١٢م و٢٠١٣م على التوالي. وتتألف المصاريف العمومية والإدارية بشكل عام من تكاليف الموظفين، والتي تمثل ما متوسطه ٧٧,٣ في المائة من إجمالي المصاريف العمومية والإدارية.

وقد ارتفعت المصاريف العمومية والإدارية بمعدل نمو سنوي مركب قدره ١٣,١ في المائة من عام ٢٠١١م إلى ٢٠١٣م وذلك بسبب ارتفاع تكاليف الموظفين. كما ارتفعت تكاليف الموظفين بقيمة ١٢,٢ مليون ريال سعودي أو بنسبة ٢٢,٥ في المائة خلال عام ٢٠١٢م مقارنة بعام ٢٠١١م، بسبب تقييم الرواتب وارتفاع المكافآت المدفوعة في عام ٢٠١٢م. وأعقب ذلك ارتفاع آخر بقيمة ٧,١ مليون ريال سعودي عام ٢٠١٣م نتيجة لزيادات الرواتب التي تم تطبيقها خلال عام ٢٠١٣م.

أما فيما يخص المصروفات العمومية والإدارية الأخرى فمثلت تعديلات لفترات سابقة ومصاريف أخرى متفرقة.

كما انخفضت مصاريف مجلس الإدارة بقيمة ٢,١ مليون ريال سعودي أو بنسبة ٤٤,٧ في المائة في عام ٢٠١٣م مقارنة بعام ٢٠١٢م، وذلك بشكل رئيسي بسبب إعادة تصنيف مصاريف معيّنة.

حصة الشركة في دخل (خسائر) الشركات الشقيقة

يلخّص الجدول التالي حصة الشركة في نتائج الشركات الشقيقة للأعوام المالية المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م و٢٠١٢م و٢٠١٣م.

الجدول ٨-٩: حصة الشركة في دخل (خسائر) الشركات الشقيقة

مليون ريال سعودي	نهاية السنة في ٣١ ديسمبر			الزيادة / النقص	
	٢٠١١م	٢٠١٢م	٢٠١٣م	٢٠١٢م	٢٠١٣م
	مراجعة	مراجعة	مراجعة	مراجعة	مراجعة
بتروديك المحدودة	١٣٥,٤	١٤٣,٩	٢٩١,٢	٦,٣ في المائة	١٠٢,٤ في المائة
ان سي سي – أودجفيل كيميكال تانكرز جي ال تي	٤,٣	٣,٨	–	(١١,٦) في المائة	(١٠٠,٠) في المائة
المجموع	**١٣٩,٧**	**١٤٧,٧**	**٢٩١,٢**	**٥,٧ في المائة**	**٩٧,٢ في المائة**

المصدر: الشركة

وقد ارتفعت حصة الدخل من الشركات الشقيقة بقيمة ٨,٠ مليون ريال سعودي و ١٤٣,٥ مليون ريال سعودي خلال عامي ٢٠١٢م و٢٠١٣م على التوالي مقارنة بعامي ٢٠١١م و٢٠١٢م، بسبب التحسن في الأداء التجاري لبتروديك.

مصاريف التمويل

يلخص الجدول التالي مصاريف التمويل للسنوات المالية المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م و٢٠١٢م و٢٠١٣م.

الجدول ٨-١٠: مصاريف التمويل

مليون ريال سعودي	نهاية السنة في ٣١ ديسمبر			الزيادة / النقص	
	٢٠١١م مراجعة	٢٠١٢م مراجعة	٢٠١٣م مراجعة	٢٠١٢م مراجعة	٢٠١٣م مراجعة
مصاريف التمويل	٥١,٩	٥٩,٨	٦٠,٤	١٥,٢ في المائة	١,٠ في المائة

المصدر: الشركة

تمثل مصاريف التمويل الفوائد المدفوعة على التمويل المستخدم من قبل الشركة خلال الفترة. وقد ارتفعت مصاريف التمويل بقيمة ٧,٩ مليون ريال سعودي و٠,٦ مليون ريال سعودي في عامي ٢٠١٢م و٢٠١٣م على التوالي، مقارنة بعامي ٢٠١١م و٢٠١٢م وذلك بسبب استخدام تمويل إضافي خلال العام.

إيرادات (مصاريف) أخرى

يلخّص الجدول التالي إيرادات ومصاريف أخرى للشركة للسنوات المالية المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م و ٢٠١٢م و٢٠١٣م.

الجدول ٨-١١: إيرادات (مصاريف) أخرى

مليون ريال سعودي	السنة المنتهية في ٣١ ديسمبر				
	٢٠١١م	٢٠١٢م	٢٠١٣م	٢٠١٢م	٢٠١٣م
	مراجعة	مراجعة	مراجعة	مراجعة	مراجعة
مكاسب بيع أصول ثابتة	٠,٠	١٢,٥	٧٥,٥	–	٥٠٤,٠ في المائة
صافي ربح الاستثمارات	٦,٣	٧,٣	١٨,٥	١٥,٩ في المائة	١٥٣,٤ في المائة
صافي تعويض إلغاء عقود بناء سفن	–	–	١٦,٣	–	–
استرجاع الفائض من مطالب التأمين	٧,٥	١,٥	٦,٧	(٨٠,٠) في المائة	٣٤٦,٧ في المائة
تسوية إصلاح السفن	–	–	٥,٢	–	
انخفاض قيمة الأصول المتاحة	–	–	(١٧,٧)	–	
تسوية من دعوى قضائية	٦,١	–	–	(١٠٠,٠) في المائة	–
أخرى	٠,٧	(١,٢)	١,٤	(٢٧١,٤) في المائة	٢١٦,٧ في المائة
المجموع	٢٠,٦	٢٠,١	١٠٥,٩	(٢,٥) في المائة	٤٢٦,٩ في المائة

المصدر: الشركة

تتألف مصادر الإيرادات الأخرى خلال عام ٢٠١١م من مبالغ مستردة من مطالب تأمين بقيمة ٧,٥ ملون ريال سعودي وتسوية من دعوى قضائية بقيمة ٦,١ مليون ريال سعودي.

وكانت المبالغ المسترجعة من مطالب التأمين مقابل إصلاحات تمت للناقلة (ان سي سي مكة)، بينما تم استلام تعويض بقيمة ٦,١ مليون ريال سعودي من تسوية قضية ربحتها الشركة ضد ساحة لحفظ الحاويات.

أما مصادر الإيرادات الأخرى خلال عام ٢٠١٢م فتتألف من مكاسب بيع أصول ثابتة بقيمة ١٠,٧ مليون ريال سعودي لقطعة أرض مساحتها ٦,١٦٤ متر مربع في الرياض، و ١,٨ مليون ريال سعودي لبيع حاويات موجودة في مرافئ المملكة خلال عام ٢٠١٢م.

وقد ارتفعت مصادر الإيرادات الأخرى بقيمة ٨٫٨٥ مليون ريال سعودي عام ٢٠١٣م مقارنة بعام ٢٠١٢م ويرجع ذلك بشكل رئيسي إلى:

- مكاسب بيع أصول ثابتة بقيمة ٥٫٧٥ مليون ريال سعودي لعام ٢٠١٣م تمثل بيع سفن بضائع عامة سعودي أبها الدرعية، الهفوف وتبوك وحاويات لنقل البضائع.
- مبالغ مستردة من عقد ملغى لبناء الناقلة إن سي سي بدر.
- زيادة الدخل من الاستثمارات بقيمة ١١٫٢ مليون ريال سعودي نتيجة لمكاسب بيع استثمارات الشركة المتاحة للبيع..
- استرجاع قيمة مطالب تأمين بقيمة ٦٫٧ مليون ريال سعودي عام ٢٠١٣م فيما يتعلق بالناقلة ان سي سي الجبيل والناقلة ان سي سي القصيم.

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

مخصصات الزكاة والضريبة

فيما يلي ملخص لمخصصات الزكاة والضريبة خلال السنوات المالية المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م و٢٠١٢م و٢٠١٣م.

الجدول ٨-١٢: مخصص الزكاة والضريبة

	نهاية السنة في ٣١ ديسمبر			الزيادة / النقص	
مليون ريال سعودي	٢٠١١م مراجعة	٢٠١٢م مراجعة	٢٠١٣م مراجعة	٢٠١٢م مراجعة	٢٠١٣م مراجعة
مخصصات الزكاة	٢١٫٦	٣٢٫٩	٤٣٫٦	٥٢٫٣ في المائة	٣٢٫٥ في المائة
مخصصات الضريبة	٣٫٩	٣٫٤	٦٫٣	(١٢٫٨) في المائة	٨٥٫٣ في المائة
المجموع	**٢٥٫٥**	**٣٦٫٣**	**٤٩٫٩**	**٤٢٫٤ في المائة**	**٣٧٫٥ في المائة**

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 المعدّل بعد طرح صافي القيم الدفترية للأصول الثابتة والاستثمارات وبعض البنود الأخرى.

وضع الزكاة والضرائب للشركة

قدمت الشركة إقرارات الزكاة لكافة السنوات المالية حتى عام ٢٠١٢م. كما قدمت الشركة كافة الضرائب المستقطعة حتى تاريخ أكتوبر ٢٠١٣م، ودفعت كامل مبالغ الزكاة والضرائب المستقطعة حسب هذه الإقرارات. وقد تلقت الشركة ربوطاً إضافية من مصلحة الزكاة والدخل للأعوام ٢٠٠١م حتى ٢٠٠٧م بلغت ٢٢ مليون ريال سعودي. واعترضت الشركة على هذه التقييمات الإضافية وطريقة احتسابها وقدمت اعتراضها لمصلحة الزكاة والدخل.

ولم تتلقى الشركة ربوطاً نهائية للأعوام من ٢٠٠٨م وحتى ٢٠١٢م. ومنذ تطبيق القانون الجديد للضرائب، دفعت الشركة الضرائب المستقطعة المتوجبة والمخصومة من الدفعات إلى الأطراف الغير مقيمة في المملكة في الوقت المحدد. وتعتقد الشركة أنها تحتفظ بمخصصات كافية للزكاة والضريبة حتى تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م لدفع أي مطالبات أخرى محتملة للزكاة والضريبية للسنوات المعنية.

وضع الزكاة والضرائب للشركات التابعة (الشركة الوطنية لنقل الكيماويات)

قدّمت الشركة الوطنية لنقل الكيماويات إقرارات الزكاة لكافة السنوات المالية حتى عام ٢٠١٢م إلى جانب إقرارات كافة الضرائب المستقطعة حتى تاريخ نوفمبر ٢٠١٣م، ودفعت كامل مبالغ الزكاة والضرائب المستقطعة بحسب هذه الإقرارات. وقد تلقت الشركة الوطنية لنقل الكيماويات ربوطاً إضافية للزكاة والضريبة من مصلحة الزكاة والدخل للأعوام ١٩٩١م حتى ٢٠٠٤م بلغت ٥٩ مليون ريال سعودي. اعترضت الشركة الوطنية لنقل الكيماويات على بعض البنود وطريقة معالجتها. وفي أبريل ٢٠١٠م، توصلت الشركة الوطنية لنقل الكيماويات إلى اتفاق تسوية نهائية بخصوص الربوط المذكورة بقيمة ٥٤ مليون ريال سعودي. دفعت الشركة ٢٦ مليون ريال سعودي خلال ٢٠١١م وطلبت أن تدفع المبلغ المتبقي على أقساط خلال فترة خمس سنوات ابتداء من يوليو ٢٠١٢م. وتعتقد الشركة الوطنية لنقل الكيماويات أنها تحتفظ بمخصصات كافية للزكاة والضرائب حتى تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م.

يتم إعداد إقرارات الزكاة بشكل مستقل لكل من الشركة والشركة الوطنية لنقل الكيماويات.

وضع الزكاة والضريبة لشركة البحري للبضائع السائبة

تم تسجيل شركة البحري للبضائع السائبة لدى مصلحة الزكاة والدخل وحصلت على رقم خاص بذلك. خلال عام ٢٠١٣م، قامت شركة البحري للبضائع السائبة بدفع قيمة الزكاة والضريبة المتحصلة لعام ٢٠١٢م، وسوف تقوم في ٢٠١٤م بتقديم إقراراتها الزكوية والضريبية عن السنوات السابقة وحتى عام ٢٠١٣م. وتعتقد شركة البحري للبضائع السائبة أنها تحتفظ بمخصصات كافية للزكاة والضريبة كما في تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م.

حقوق الملكية غير المسيطرة من صافي دخل الشركات التابعة الموحّدة

مثّلت حقوق الملكية غير المسيطرة في قائمة الدخل الموحّدة حصّة صافي الدخل الخاص بالشركات التابعة الموحّدة.

٨ – ٧ – ٢ قائمة المركز المالي

يظهر الجدول التالي قائمة المركز المالي للشركة في السنوات المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م و٢٠١٢م و٢٠١٣م:

الجدول ٨-١٣: ملخص قائمة المركز المالي

مليون ريال سعودي	نهاية السنة في ٣١ ديسمبر			زيادة / نقص	
	٢٠١١م	٢٠١٢م	٢٠١٣م	٢٠١٢م	٢٠١٣م
	مراجعة	مراجعة	مراجعة	مراجعة	مراجعة
الأصول المتداولة	١,٠٤٢,٣	١,١٤٣,١	١,٤٢٦,٨	٩,٧ في المائة	٢٤,٨ في المائة
الأصول غير المتداولة	٩,٥٨٠,٩	٩,٩١٩,٤	١٠,٥٦٩,٧	٣,٥ في المائة	٦,٦ في المائة
مجموع الأصول	١٠,٦٢٣,٢	١١,٠٦٢,٦	١١,٩٩٦,٥	٤,١ في المائة	٨,٤ في المائة
الخصوم المتداولة	٩٤٤,٢	١,٠٠٦,١	١,٣٥٥,١	٦,٦ في المائة	٣٤,٧ في المائة
الخصوم غير المتداولة	٤,٣٢٣,٠	٤,٣٣٠,٧	٤,٤٥٤,١	٠,٢ في المائة	٢,٨ في المائة
حقوق الملكية	٥,٣٥٥,٩	٥,٧٢٥,٧	٦,١٨٧,٤	٦,٩ في المائة	٨,١ في المائة
مجموع الخصوم وحقوق الملكية	١٠,٦٢٣,٢	١١,٠٦٢,٦	١١,٩٩٦,٥	٤,١ في المائة	٨,٤ في المائة

المصدر: الشركة

الأصول المتداولة

يظهر الجدول التالي الأصول المتداولة للشركة كما في السنوات المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م، و ٢٠١٢م و٢٠١٣م.

الجدول ٨-١٤: الأصول المتداولة

مليون ريال سعودي	نهاية السنة في ٣١ ديسمبر			زيادة / نقص	
	٢٠١١م	٢٠١٢م	٢٠١٣م	٢٠١٢م	٢٠١٣م
	مراجعة	مراجعة	مراجعة	مراجعة	مراجعة
أرصدة لدى البنوك ونقد بالصندوق	١٤٤,٨	١٠٥,٧	١٠٦,٥	(٢٧,٠) في المائة	٠,٨ في المائة
مرابحات وودائع قصيرة الأجل	٢٧٤,٥	٢٩٢,٧	٢٣٧,٩	٦,٦ في المائة	(١٨,٧) في المائة
صافي مدينون تجاريون	٢٨٨,٥	٢٥٢,٨	٦٠٨,٦	(١٢,٤) في المائة	١٤٠,٨ في المائة
صافي حساب مدين من تأجير سفن على هيئة حديد عاري	٧,٥	١٠,١	١٥,٣	٣٤,٧ في المائة	٥١,٥ في المائة
مصاريف مدفوعة مقدماً ومدينون آخرون	٤٠,٥	١٤١,٧	٧٩,٦	٢٤٩,٩ في المائة	(٤٣,٨) في المائة
الحسابات الجارية للوكلاء	٢١,٣	٢٧,٨	٢٧,٥	٣٠,٥ في المائة	(١,١) في المائة
المخزون	١٤٥,٠	١٣٢,١	٢٢٣,٠	(٨,٩) في المائة	٦٨,٩ في المائة
صافي إعانة الوقود المستحقة	٨٧,٨	١٣٢,٦	١٢٣,٩	٥١,٠ في المائة	(٦,٥) في المائة
رحلات غير مكتملة	١٢,١	٢١,٤	٤,٥	٧٦,٩ في المائة	(٧٨,٩) في المائة
استثمارات للإتجار	٢٠,٣	٢٦,٤	–	٣٠,٠ في المائة	(١٠٠,٠) في المائة
مجموع الأصول المتداولة	**١,٠٤٢,٣**	**١,١٤٣,١**	**١,٤٢٦,٨**	**٩,٧ في المائة**	**٢٤,٨ في المائة**

المصدر: الشركة

يمثل المدينون التجاريون والمخزون والاستثمارات في المرابحة والودائع قصيرة الأجل معاً ٧٥,٠ في المائة من الأصول المتداولة للشركة في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م وساهمت منفردةً بما نسبته ٤٢,٧ في المائة، و١٥,٦ في المائة، و١٦,٧ في المائة من مجموع الأصول المتداولة على التوالي.

ارتفعت المصاريف المدفوعة مقدماً بالإضافة إلى إعانة الوقود المستحقة في تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م بمقدار ١٠١,٢ مليون ريال سعودي و٤٤,٨ مليون ريال سعودي على التوالي مقارنةً بـ ٣١ ديسمبر ٢٠١١م، وتم تعويض هذا الارتفاع جزئياً بانخفاض في المبالغ النقدية وما يعادلها بقيمة ٣٩,١ مليون ريال سعودي وفي صافي المدينون التجاريون بقيمة ٣٥,٧ مليون ريال سعودي، مما أدّى إلى ارتفاع بقيمة إجمالية قدرها ١٠٠,٩ مليون ريال سعودي في الأصول المتداولة مقارنةً بـ ٣١ ديسمبر ٢٠١١م.

كما ارتفعت الأصول المتداولة للشركة بقيمة ٢٨٣,٦ مليون ريال سعودي في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م مقارنة بـ ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م، ويرجع ذلك بشكل رئيسي لارتفاع بقيمة ٣٥٥,٨ مليون ريال سعودي في صافي المدينين التجاريين وارتفاع رصيد المخزون بقيمة ٩٠,٩ مليون ريال سعودي.

النقد والأرصدة لدى البنوك، والاستثمار في ودائع المرابحات القصيرة الأجل

يمثّل النقد وما يعادله النقد في الصندوق والأرصدة النقدية لدى البنوك المحلية والأجنبية. وتتأثر الحركة في الأرصدة النقدية في نهاية الفترة بالتدفّقات المالية الناشئة عن الأنشطة التشغيلية والاستثمارية والتمويلية للشركة. وتتّبع الشركة سياسة استثمار الفائض النقدي في ودائع مرابحة منخفضة المخاطر.

صافي مدينون تجاريون

يظهر الجدول التالي تفاصيل المدينون التجاريون حتّى تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١١م، و ٢٠١٢م و٢٠١٣م.

الجدول ٨-١٥: صافي مدينون تجاريون

مليون ريال سعودي	نهاية السنة في ٣١ ديسمبر			زيادة / نقص	
	٢٠١١م	٢٠١٢م	٢٠١٣م	٢٠١٢م	٢٠١٣م
	مراجعة	مراجعة	مراجعة	مراجعة	مراجعة
مجموع الرصيد قبل الديون المشكوك في تحصيلها	٣٠١,١	٢٦٥,٩	٦١٦,٩	(١١,٧) في المائة	١٣٢,٠ في المائة
مخصص الديون المشكوك في تحصيلها	(١٢,٦)	(١٣,٢)	(٨,٢)	٤,٨ في المائة	(٣٧,٩) في المائة
صافي المدينون التجاريون	٢٨٨,٥	٢٥٢,٨	٦٠٨,٦	(١٢,٤) في المائة	١٤٠,٨ في المائة

المصدر: الشركة

يتألف المدينون التجاريون للشركة من مستحقات إيرادات النقل الغير مسدّدة من البضائع العامّة ومستأجري ناقلات النفط العملاقة، والتي مثّلت ٢,٧ في المائة، و٢,٣ في المائة، و٥,١ في المائة من مجموع أصول الشركة في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م و٢٠١٢م و٢٠١٣م على التوالي. تراجعت الذمم المدينة والأرصدة المدينة الأخرى بمقدار ٣٥,٧ مليون ريال سعودي في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م، مقارنةً بالفترة نفسها من العام ٢٠١١م. وكان ذلك بسبب إعادة تصنيف مطالبات التأمين والذمم المدينة للموظفين وبعض الأرصدة المدينة الأخرى للمصاريف المدفوعة مسبقاً وغيرها من الأرصدة المدينة.

وقد ارتفع حساب المدينون التجاريون للشركة بقيمة ٣٥٥,٨ مليون ريال سعودي في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م مقارنة بالسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م، وترجع تلك الزيادة بشكل رئيسي إلى:

- تسجيلالحد 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.

يرتكز مخصّص الديون المشكوك بتحصيلها على وسائل محدّدة تتعلق بتوقّعات الإدارة حول تحصيل المبالغ المستحقّة.

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 الإيقاف.
- بالإضافة إلى ما سبق، كامل أرصدة الشحن المستحقة الأخرى والتي أوصى الوكلاء والفروع والمكاتب الإقليمية ونائب الرئيس التنفيذي للبضائع العامة بأنها مشكوك في تحصيلها.

المصاريف المدفوعة مقدماً والأرصدة المدينة الأخرى

فيما يلي ملخص للمصاريف المدفوعة مقدماً كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م و٢٠١٢م و٢٠١٣م.

الجدول ٨-١٦: المصاريف المدفوعة مقدماً والأرصدة المدينة الأخرى

مليون ريال سعودي	نهاية السنة في ٣١ ديسمبر			الزيادة / النقص	
	٢٠١١م مراجعة	٢٠١٢م مراجعة	٢٠١٣م مراجعة	٢٠١٢م مراجعة	٢٠١٣م مراجعة
المصاريف المدفوعة مقدماً	٤٠,٥	٥٩,٠	٥٧,٩	٤٥,٧ في المائة	(١,٩) في المائة
دفعات مقدمة للموردين	–	٧,٥	٩,٦	–	٢٨,٠ في المائة
مطالبات تأمين	–	١٥,٥	٤,٣	–	(٧٢,٣) في المائة
الذمم المدينة للموظفين	–	٥,٣	٣,١	–	(٤١,٥) في المائة
مستحقات من أطراف ذات علاقة	–	٥٠,١	–	–	(١٠٠,٠) في المائة
أخرى	–	٤,٤	٤,٧	–	٦,٨ في المائة
مصاريف مدفوعة مقدماً	٤٠,٥	١٤١,٧	٧٩,٦	٢٤٩,٩ في المائة	(٤٣,٨) في المائة

المصدر: الشركة

تتكون المصاريف المدفوعة مقدماً للشركة بشكل أساسي من مطالبات التأمين على السفن وتكلفة التمويل. وقد ارتفعت المصاريف المدفوعة مقدماً بمبلغ ١٨,٥ مليون ريال سعودي في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م مقارنة بـ ٣١ ديسمبر ٢٠١١م، وذلك بسبب إعادة تصنيف بنود محددة لتكاليف التمويل . وقد أعقب ذلك انخفاض بقيمة ١,١ مليون ريال سعودي كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م ويرجع ذلك بسبب تكلفة التمويل المدفوعة مقدماً كتكلفة مرتبطة بشراء سفن روكون.

كما تتعلّق مطالبات التأمين بشكل رئيسي باتّفاقيات تأمين التجمّع 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. ويتمّ إطفاء تكاليف تمويل المدفوعة مقدما على مدى فترة التمويل.

وقد تمت إعادة تصنيف كل من الدفعات المقدمة للموردين ومطالبات التأمين والذمم المدينة للموظفين والمستحقات من الأطراف ذوي العلاقة والأرصدة المدينة الأخرى من ذمم مدينة تجارية وأرصدة أخرى إلى مصاريف مدفوعة مقدماً وأرصدة مدينة أخرى في القوائم المالية للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م.

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.

وقد تألفت مطالبات التأمين من مطالبات الشحن والتأمين من شركات التأمين. وقد انخفضت قيمة المطالبات بمقدار ١١,٢ مليون ريال سعودي كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م مقارنة بالسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م، ويرجع ذلك بشكل رئيسي لتحصيل مطالبات التأمين في عام ٢٠١٣م.

وتضمّ السلف المقدمة للموظّفين على رواتب وبدلات مدفوعة مقدّماً والقروض الشخصية. وقد انخفضت هذه السلف بمقدار ٢,٢ مليون ريال سعودي كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م مقارنة بالسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م، وذلك نتيجة للتغيير في سياسة الشركة الخاصة بتقديم قروض للموظفين.

أما المستحقات من أطراف ذوي علاقة والتي بلغت قيمتها ٥٠,١ مليون ريال سعودي كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م فكانت ناتجة عن رأس المال العامل المتعلق بالناقلات التي كانت تعمل في تجمع الناقلات مع أودجفيل. وقد تمت تسوية تلك المبالغ بالكامل في عام ٢٠١٣م.

أما الأرصدة المدينة الأخرى، فهي تشكل بشكل رئيسي الدفعات المقدمة إلى الهيئات الحكومية والأرصدة المدينة المتفرقة.

صافي حساب مدين من تأجير سفن على هيئة حديد عاري

إن القيمة الحالية لمدفوعات التأجير للأصول المباعة بموجب التأجير التمويلي وقيمة الخردة غير المضمونة في نهاية مدة العقد يتم اعتبارها كحساب مدين صافي من الإيرادات التمويلية غير المحققة ويتم الاعتراف بإيرادات التأجير على مدى فترة الإيجار باستخدام طريقة صافي الاستثمار وهي الفرق بين الاستثمار الإجمالي والعائد غير المكتسب على عقود الإيجار، مما يعكس معدل عائد دوري ثابت. تقوم الشركة بالمحاسبة عن الأصول التي تحصل عليها بموجب عقود التأجير كعقود تأجير تمويلية عندما يحول عقد التأجير معظم المخاطر والمنافع المتعلقة بملكية الأصول إلى المستأجر.

يمثّل صافي حساب مدين من تأجير سفن على هيئة حديد عاري المبلغ الحالي من إجمالي حساب مدين من تأجير سفن على هيئة حديد عاري للشركة الوطنية لنقل الكيماويات المترتّب على شركة أودفجل لقاء الاتّفاقيات الموقّعة بتاريخ ٣٠ يناير ٢٠٠٩م من أجل استئجار ثلاث ناقلات بموجب اتّفاقية تأجير سفن على هيئة حديد عاري لمدّة ١٠ سنوات. وتصنّف الاتّفاقية على أنّها عقد تأجير تمويلي بما أنّها تحوّل فعلياً كل المخاطر والفوائد إلى أودفجل كما تقدّم لها خيار الشراء.

يظهر الجدول التالي تفاصيل حساب مدين من تأجير سفن على هيئة حديد عاري في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م، و٢٠١٢م و٢٠١٣م.

الجدول ٨-١٧: صافي حساب مدين من تأجير سفن على هيئة حديد عاري

مليون ريال سعودي	نهاية السنة في ٣١ ديسمبر			زيادة / نقص	
	٢٠١١م	٢٠١٢م	٢٠١٣م	٢٠١٢م	٢٠١٣م
	مراجعة	مراجعة	مراجعة	مراجعة	مراجعة
الحد الأدنى للمدفوعات المستقبلية المترتبة على عقد الإيجار	٤٦٧,٠	٤١١,٤	٣٥٤,١	(١١,٩) في المائة	(١٣,٩) في المائة
قيمة الخردة غير المضمونة في نهاية مدة عقد الإيجار	٢٤٧,٩	٢٤٧,٩	٢٤٧,٩	-	-
المجموع	**٧١٤,٩**	**٦٥٩,٣**	**٦٠٢,٠**	**(٧,٨) في المائة**	**(٨,٧) في المائة**
مكاسب غير محققة	(٣٠٢,٥)	(٢٥٤,٥)	(٢٠٧,٣)	(١٥,٩) في المائة	(١٨,٥) في المائة
المجموع	**٤١٢,٤**	**٤٠٤,٨**	**٣٩٤,٧**	**(١,٨) في المائة**	**(٢,٥) في المائة**
صافي الجزء المتداول من حساب مدين للسفن التي تؤجر على هيئة حديد عاري	٧,٥	١٠,١	١٥,٣	٣٤,٧ في المائة	٥١,٥ في المائة
الجزء غير المتداول	٤٠٤,٨	٣٩٤,٧	٣٧٩,٤	(٢,٥) في المائة	(٣,٩) في المائة
المجموع	**٤١٢,٤**	**٤٠٤,٨**	**٣٩٤,٧**	**(١,٨) في المائة**	**(٢,٥) في المائة**

المصدر: الشركة

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

حساب جاري الوكلاء

فيما يلي ملخص لحساب جاري الوكلاء بتاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١١م و٢٠١٢م و٢٠١٣م.

الجدول ٨-١٨: حساب جاري الوكلاء

مليون ريال سعودي	نهاية السنة في ٣١ ديسمبر			الزيادة / النقص	
	٢٠١١م مراجعة	٢٠١٢م مراجعة	٢٠١٣م مراجعة	٢٠١٢م مراجعة	٢٠١٣م مراجعة
حساب جاري الوكلاء	٢١,٣	٢٧,٨	٢٧,٥	٣٠,٥ في المائة	(١,١) في المائة

المصدر: الشركة

يرتبط حساب جاري الوكلاء بالدفعات المقدمة لمكاتب الوسطاء مقابل الرحلات والمصروفات. وارتفع حساب الدفعات المقدمة من ٢١,٣ مليون ريال سعودي في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م إلى ٢٧,٥ مليون ريال سعودي في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م بسبب ارتفاع الحساب الجاري للوكلاء الخاص بقطاع نقل البضائع العامّة.

المخزون

يتألف المخزون بشكل رئيسي من مخزون وقود السفن وزيوت التشحيم على متن السفن.

يظهر الجدول التالي تفاصيل المخزون في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م، و٢٠١٢م و٢٠١٣م

الجدول ٨-١٩: المخزون

مليون ريال سعودي	نهاية السنة في ٣١ ديسمبر			زيادة / نقص	
	٢٠١١م	٢٠١٢م	٢٠١٣م	٢٠١٢م	٢٠١٣م
	مراجعة	مراجعة	مراجعة	مراجعة	مراجعة
وقود	١٢٢,٨	١٠٨,١	١٩٨,٢	(١٢,٠) في المائة	٨٣,٣ في المائة
زيوت التشحيم	٢٢,٢	٢٤,٠	٢٢,٤	٨,١ في المائة	(٦,٧) في المائة
أخرى	–	–	٢,٥	–	–
المجموع	**١٤٥,٠**	**١٣٢,١**	**٢٢٣,٠**	**(٨,٩) في المائة**	**٦٨,٨ في المائة**

المصدر: الشركة

تأثرت حركة المخزون المحتفظ به بسبب ارتفاع عدد أيام التشغيل لناقلات النفط العملاقة التي تعمل في السوق الفورية، وتغيراً في متوسّط أسعار وقود السفن، وكذلك في عدد الرحلات غير المكتملة في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م، و٢٠١٢م و٢٠١٣م

استثمارات للإتجار

يتضمن الجدول التالي الاستثمارات المخصصة للإتجار كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م و٢٠١٢م و٢٠١٣م

الجدول ٨-٢٠: استثمارات للإتجار

مليون ريال سعودي	نهاية السنة في ٣١ ديسمبر			الزيادة / النقص	
	٢٠١١م	٢٠١٢م	٢٠١٣م	٢٠١٢م	٢٠١٣م
	مراجعة	مراجعة	مراجعة	مراجعة	مراجعة
استثمارات للاتجار	٢٠,٣	٢٦,٤	–	٣٠,٠ في المائة	(١٠٠,٠) في المائة

المصدر: الشركة

تتألف الاستثمارات للإتجار من محفظة استثمارية في الأسهم المحلية يتم تسجيلها في نهاية كل فترة بالقيمة العادلة. وقد تم بيع 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 الدعم الحكومي المقدّم لوقود سفن الشركة المستخدم في الرحلات المؤهلة للإعانة.

يظهر الجدول التالي إجمالي الأرصدة المدينة لحساب صافي إعانة الوقود المستحقة في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م، و ٢٠١٢م و٢٠١٣م.

الجدول ٨-٢١: صافي إعانة الوقود المستحقة

مليون ريال سعودي	نهاية السنة في ٣١ ديسمبر			زيادة / نقص	
	٢٠١١م	٢٠١٢م	٢٠١٣م	٢٠١١م	٢٠١٢م
	مراجعة	مراجعة	مراجعة	مراجعة	مراجعة
إعانة وقود مستحقة	١٣٠,٤	١٧١,١	١٤٦,٢	٣١,٢ في المائة	(١٤,٥) في المائة
مخصص إعانة وقود مشكوك في تحصيلها	(٤٢,٦)	(٣٨,٥)	(٢٢,٣)	(٩,٦) في المائة	(٤٢,٠) في المائة
صافي إعانة الوقود المستحقة	٨٧,٨	١٣٢,٦	١٢٣,٩	٥١,٠ في المائة	(٦,٦) في المائة

المصدر: الشركة

تقوم الشركة بقيد مخصّص يبلغ ٦ في المائة مقابل مستحقات إعانة الوقود لرحلات سفن الروكون و٢٥ في المائة لرحلات ناقلات النفط العملاقة على التوالي، والتي تمّ تسجيلها في نهاية الفترة الزمنية وذلك بناءً على التحصيل التاريخي لتلك الإعانات.

ارتفعت صافي إعانة الوقود المستحقة بقيمة ٤٤,٨ مليون ريال سعودي كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م مقارنة بالسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م نتيجة لارتفاع مبالغ شراء وقود السفن الناجمة عن زيادة عدد أيام تشغيل ناقلات النفط العملاقة العاملة في السوق الفورية، بالإضافة إلى مساهمة ارتفاع أسعار الوقود بمقدار ٣٠ دولار أمريكي لكل طن متري بشكل جزئي في هذه الزيادة.

إلا أن صافي إعانة الوقود المستحقة انخفضت بقيمة ٨,٧ مليون ريال سعودي كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م مقارنة بعام ٢٠١٢م وذلك نتيجة لانخفاض استهلاك الوقود من قبل سفن الروكون في عام ٢٠١٣م.

الرحلات غير المكتملة: يتم تسجيل الإيرادات والمصروفات التشغيلية المرتبطة بالرحلات الجارية في تواريخ نهاية الفترة الزمنية المحدّدة في قائمة المركز المالي. وتعتبر حالة الرحلة غير مكتملة إذا لم تبحر الناقلة من أخر ميناء تفريغ لكل رحلة.

نقل البضائع العامة: تتبع الشركة سياسة الرحلة المكتملة في تحديد إيرادات ومصروفات الفترة للرحلات التي تخص سفن نقل البضائع العامة (الروكون). وتعتبر الرحلة مكتملة عندما تبحر الناقلة من آخر ميناء تفريغ لكل رحلة. ويتم تأجيل إيرادات الشحن ومصروفات التشغيل المباشرة وغير المباشرة للرحلات غير المكتملة لحين اكتمالها. ويتم إظهار الرحلات غير المكتملة بقيمتها الصافية (الفرق ما بين الإيرادات والمصاريف) في قائمة المركز المالي الموحدة "رحلات غير مكتملة". أما إيرادات التأجير 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 سفن نقل النفط الخام حيث تعتبر فترة الرحلة من بداية تاريخ تفريغ الحمولة من الرحلة السابقة حتى تاريخ تفريغها من الرحلة الحالية في ميناء التفريغ الاخير.

الأصول غير المتداولة

يظهر الجدول التالي الأصول غير المتداولة للشركة في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م، و ٢٠١٢م و٢٠١٣م.

الجدول ٨-٢٢: الأصول غير المتداولة

مليون ريال سعودي	نهاية السنة في ٣١ ديسمبر			زيادة / نقص	
	٢٠١١م مراجعة	٢٠١٢م مراجعة	٢٠١٣م مراجعة	٢٠١٢م مراجعة	٢٠١٣م مراجعة
صافي حساب مدين من تأجير سفن على هيئة حديد عاري	٤٠٤,٨	٣٩٤,٧	٣٧٩,٤	(٢,٥) في المائة	(٣,٩) في المائة
استثمارات تحفظ الى تاريخ الاستحقاق	٣٠,٦	٤٠,٦	٤٠,٦	٣٢,٧ في المائة	-
استثمارات متاحة للبيع	٤٨,١	٥٧,٨	١٤,٤	٢٠,٢ في المائة	(٧٥,١) في المائة
استثمارات في شركات شقيقة	٥٤٠,٢	٦٥٢,٠	٨٤٢,٠	٢٠,٧ في المائة	٢٩,١ في المائة
صافي تكاليف التسفين المؤجلة	٦٧,٢	٩٨,٧	١٠٤,٧	٤٦,٩ في المائة	٦,١ في المائة
صافي الأصول الثابتة	٧,٢٥٢,٩	٧,٥٠٣,٧	٨,٥١٢,٢	٣,٥ في المائة	١٣,٤ في المائة
سفن تحت البناء وأخرى	١,٢٣٧,١	١,١٧٢,٠	٦٧٦,٥	(٥,٣) في المائة	(٤٢,٣) في المائة
مجموع الأصول غير المتداولة	**٩,٥٨٠,٩**	**٩,٩١٩,٥**	**١٠,٥٦٩,٧**	**٣,٥ في المائة**	**٦,٦ في المائة**

المصدر: الشركة

تتألّف الأصول غير المتداولة للشركة من أصول ثابتة وسفن تحت الإنشاء، وشكّلت ٨٦,٩ في المائة من مجموع الأصول غير المتداولة ٧٦,٦ في المائة من مجموع أصول الشركة كما في تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م.

وارتفعت قيمة الأصول غير المتداولة بمقدار ٣٣٨,٦ مليون ريال سعودي في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م، مقارنةً بـ٣١ ديسمبر ٢٠١١م، بسبب الإضافات إلى أسطول ناقلات الشركة الوطنية لناقلات الكيماويات وإلى زيادة الاستثمارات في الشركات الشقيقة.

وقد ارتفع مجموع الأصول غير المتداولة للشركة بمقدار ٦٥٠,٣ مليون ريال سعودي كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م مقارنة بعام ٢٠١٢م، ويرجع ذلك بشكل رئيسي إلى ارتفاع بمقدار ١,٠٠٨,٥ مليون ريال سعودي في صافي الأصول الثابتة (مثل الإضافة إلى سفن نقل البضائع العامة والسائبة والكيماويات) وإلى ارتفاع بمقدار ١٩٠,٠ مليون ريال سعودي في الشركات الشقيقة وغيرها.

صافي حساب مدين من تأجير سفن على هيئة حديد عاري

يمثّل صافي حساب مدين من تأجير سفن على هيئة حديد عاري المدفوعات المستحقّة بعد سنة، بموجب اتّفاقية تأجير ثلاث ناقلات على هيئة حديد عاري لأودفجل لفترة ١٠سنوات. وانخفض صافي حساب مدين من تأجير سفن على هيئة حديد عاري الغير متداول من ٤٠٤,٨ مليون ريال سعودي في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م إلى ٣٧٩,٤ مليون ريال سعودي في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م وفقاً لشروط الاتّفاقية.

استثمارات تحفظ حتى تاريخ الاستحقاق

يتألف حساب استثمارات تحفظ حتى تاريخ الاستحقاق بشكل رئيسي من استثمارات الشركة في سندات الصكوك بمبلغ قدره ٣٠,٦ مليون ريال سعودي تمت زيادته بمقدار ١٠ ملايين ريال سعودي في السنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م بسبب استثمار الشركة الوطنية لنقل الكيماويات في الصكوك خلال عام ٢٠١٢م. تاريخ استحقاق سندات الصكوك هو ٣٠ ديسمبر ٢٠١٩م.

إضافة إلى ذلك، تضم الاستثمارات المحفوظة حتى تاريخ الاستحقاق مبلغ قدره ١٤٥,٠٠٠ دولار أمريكي وضعته شركة إن إس سي إس إيه (أمريكا) كضمان مقابل سندات الجمارك في الولايات المتّحدة. وتمّ الحصول على السندات كجزء من خدمات الوكالة المقدّمة إلى الشركة.

الاستثمارات المتاحة للبيع

تمثّل الاستثمارات المتاحة للبيع استثمارات الشركة في الصناديق الاستثمارية المختلفة التي تدار من قبل أشخاص مرخص لهم من قبل هيئة السوق المالية وحصتها البالغة ٤,٦٩ في المائة في الشركة العربية المتحدة للزجاج المسطح.

ساهمت الشركة في تأسيس الشركة العربية المتحدة للزجاج المسطح، التي تم تأسيسها بموجب القرار الوزاري رقم ١٢٩٩ بتاريخ ١٤٢٧/٥/١١هـ (الموافق ٨ يونيو ٢٠٠٦م). وتعمل هذه الشركة التابعة في أنشطة صناعة الزجاج المسطح وقد بدأت عملياتها في أبريل ٢٠٠٩م.

تم استثمار٢٠ مليون ريال سعودي لتملك ٢ مليون سهم مدفوعة بالكامل، تمثل ١٠ في المائة من رأس المال. إضافةً إلى أن البحري دفعت مبلغ ١,٢ مليون ريال سعودي حتى ٢٠١٢/٩/٣٠م وهي حصتها من تكاليف التأسيس والتطوير للشركة. كما ساهمت البحري في عام ٢٠١٢م في زيادة رأس المال من خلال الاكتتاب بأسهم حقوق أولوية بمبلغ ١٠ مليون ريال سعودي، تمثل تملك مليون سهم إضافي. وبالتالي، فإن مجموع استثمار البحري في الشركة العربية المتحدة للزجاج المسطح بلغ 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 ١٤٣٤/٧/١٥هـ (الموافق ٢٠١٣/٠٥/٢٥م) من ٢٧٥,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي إلى ١١٣,٠٤٨,٤١٠ ريال سعودي عن طريق شطب خسائر بقيمة ١٦١,٩٥١,٥٩٠ ريال سعودي. ثم قامت بزيادة رأس مالها من ١١٣,٠٤٨,٤١٠ ريال سعودي إلى ٢٦٣,٠٤٨,٤١٠ ريال سعودي عن طريق إصدار أسهم جديدة. نتيجة لتخفيض رأس المال، فقد انخفضت أسهم الشركة من ٣,٠٠٠,٠٠٠ سهماً إلى ١,٢٣٣,٢٥٥ سهماً. كما أنه وبالنظر إلى عدم مشاركة الشركة في زيادة رأس المال، فقد انخفضت حصتها من ١٠,٩ في المائة إلى ٤,٦٩ في المائة.

الاستثمارات في الشركات الشقيقة وأخرى

يظهر الجدول التالي تفاصيل الاستثمارات في الشركات الشقيقة والمشاريع المشتركة في٣١ ديسمبر ٢٠١١م، و٢٠١٢م و٢٠١٣م.

الجدول ٨-٢٣: الاستثمارات في الشركات الشقيقة

مليون ريال سعودي	نهاية السنة في ٣١ ديسمبر			زيادة / نقص	
	٢٠١١م مراجعة	٢٠١٢م مراجعة	٢٠١٣م مراجعة	٢٠١٢م مراجعة	٢٠١٣م مراجعة
الرصيد كما في بداية السنة	٤٥٥,٨	٥٤٠,٢	٦٥٢,٠	١٨,٥ في المائة	٢٠,٧ في المائة
حصة الشركة في صافي أرباح شركة شقيقة	١٣٩,٧	١٤٧,٧	٢٩١,٢	٥,٧ في المائة	٩٧,٢ في المائة
إعادة تصنيف الاستثمار في الشركة العربية المتحدة للزجاج المسطح إلى استثمار متاح للبيع	(٢١,٢)	–	–	(١٠٠,٠) في المائة	–
توزيعات أرباح مستلمة خلال السنة	(٣٤,١)	(٣٥,٩)	(٩٦,٦)	٥,٣ في المائة	١٦٩,١ في المائة
مرحلة إلى شركات تابعة	–	–	(٤,٦)	–	–
الرصيد كما في نهاية السنة	٥٤٠,٢	٦٥٢,٠	٨٤٢,٠	٢٠,٧ في المائة	٢٩,١ في المائة

المصدر: الشركة

ارتفع إجمالي الاستثمارات في الشركات الشقيقة بمعدّل نمو سنوي مركّب نسبته ٢٤,٨ في المائة خلال السنوات المالية المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م إلى ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م. ويعود سبب هذا الارتفاع إلى ازدياد نصيب الشركة من الدخل الصافي لشركة بتروديك المحدودة علماً بأن هذا الرصيد ينخفض بمقدار حصة الشركة من الأرباح النقدية التي تدفعها شركة بتروديك خلال هذه الفترة.

تكاليف التسفين المؤجلة

حسب أصول صناعة النقل البحري، تخضع ناقلات الشركة لعمليات التسفين المجدولة بشكل منتظم. ويتمّ إطفاء وتأجيل تكلفة التسفين لمدّد تتراوح بين السنتين والخمس سنوات. ويظهر الجدول التالي حركة تكاليف التسفين المؤجّلة بين ٣١ ديسمبر ٢٠١١م و ٢٠١٢م و٢٠١٣م.

الجدول ٨-٢٤: صافي تكاليف التسفين المؤجلة

مليون ريال سعودي	نهاية السنة في ٣١ ديسمبر			زيادة / نقص	
	٢٠١١م مراجعة	٢٠١٢م مراجعة	٢٠١٣م مراجعة	٢٠١٢م مراجعة	٢٠١٣م مراجعة
الرصيد كما في بداية السنة	٤٠,٤	٦٧,٢	٩٨,٧	٦٦,٣ في المائة	٤٦,٨ في المائة
تكاليف تسفين إضافية	٦١,٧	٦٩,٥	٥٢,٠	١٢,٧ في المائة	(٢٥,٢) في المائة
تكاليف تسفين مؤجلة حولت الى الأصول الثابتة	(٦,٧)	–	–	(١٠٠,٠) في المائة	–
مصروف إطفاء	(٢٨,٣)	(٣٨,١)	(٤٦,٠)	٣٤,٦ في المائة	٢٠,٧ في المائة
الرصيد كما في نهاية السنة	٦٧,٢	٩٨,٧	١٠٤,٧	٤٦,٨ في المائة	٦,١ في المائة

المصدر: الشركة

خلال السنة المالية المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م، وصلت تكاليف التسفين الإضافية إلى ٦٩,٥ مليون ريال سعودي، مثلت بشكل رئيسي تكاليف التسفين المجدولة لناقلات النفط العملاقة والتي بلغت ٥٥,٨ مليون ريال سعودي.

ارتفعت تكاليف التسفين المؤجلة بمقدار ٦,٠ مليون ريال سعودي كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م، ويرجع ذلك بشكل رئيسي إلى تكاليف تسفين إضافية بلغت ٥٢,٠ مليون ريال سعودي، قابلها إطفاء لتكاليف التسفين التي تم تحملها في الفترات السابقة. وقد مثلت تكاليف التسفين الإضافية خلال عام ٢٠١٣م بشكل أساسي عمليات التسفين المخطط لها لناقلات رملة وحباري وجنا وحوطة خلال العام.

صافي الأصول الثابتة

الجدول ٨-٢٥: صافي الأصول الثابتة

مليون ريال سعودي	نهاية السنة في ٣١ ديسمبر			زيادة / نقص	
	٢٠١١م مراجعة	٢٠١٢م مراجعة	٢٠١٣م مراجعة	٢٠١٢م مراجعة	٢٠١٣م مراجعة
أراضي	١٣,٦	١,٩	١,٩	(٨٦,٠) في المائة	–
مباني وتحسينات	٣٨,٢	٣٦,٦	٣٦,٣	(٤,٢) في المائة	(٠,٨) في المائة
الأسطول والمعدات	٧,١٨٤,١	٧,٤٥٠,٦	٨,٤٥٩,٩	٣,٧ في المائة	١٣,٥ في المائة
حاويات وجرارات	٠,١	٠,١	٠,١	–	–
أثاث وتجهيزات	٢,٠	١,٦	١,٩	(٢٠,٠) في المائة	١٨,٨ في المائة
أدوات ومعدات مكتبية	٠,٣	٠,٢	٠,٣	(٣٣,٣) في المائة	٥٠,٠ في المائة
سيارات	٠,٢	٠,٣	٠,١	٥٠,٠ في المائة	(٦٦,٧) في المائة
أجهزة حاسب آلي	١٢,٦	١٠,٢	٩,٥	(١٩,٠) في المائة	(٦,٩) في المائة
تجهيزات ساحة الحاويات	١,٧	٢,٣	٢,٠	٣٥,٣ في المائة	(١٣,٠) في المائة
أخرى	–	٠,٠	٠,٣	–	–
صافي الأصول الثابتة	٧,٢٥٢,٩	٧,٥٠٣,٧	٨,٥١٢,٢	٣,٥ في المائة	١٣,٤ في المائة

المصدر: الشركة

تشمل الأصول الثابتة للشركة ناقلات النفط العملاقة وناقلات الروكون للبضائع العامة وناقلات الكيماويات المملوكة للشركة الوطنية لنقل الكيماويات التابعة للشركة.

تمّ إضافة أربع ناقلات كيماويات جديدة لأسطول الشركة الوطنية لنقل الكيماويات في عام ٢٠١٢م. وأدّت زيادة التكاليف الناجمة عن هذه الناقلات إلى ارتفاع تكاليف الأسطول والمعدّات بمقدار ٢٨٣,١مليون ريال سعودي، أو بنسبة ٣,٩ في المائة مقارنةً بـ ٣١ ديسمبر ٢٠١١م.

وخلال عام ٢٠١٢م، باعت الشركة قطعة أرض في مدينة الرياض بمساحة ٦,١٤٦ متر مربّع، مسجلة بقيمة دفترية بلغت ١٣,٦ مليون ريال سعودي. وقد سجّل هذا البيع مكسباً بلغ ١٠,٧ مليون ريال سعودي تم تسجيله في عام ٢٠١٢م.

وقد ارتفع رصيد الأسطول والمعدات للشركة بمقدار ١,٠٠٩,٣ مليون ريال سعودي أو نسبة ١٣,٥ في المائة كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م مقارنة بالسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م. وتعزى تلك الزيادة إلى إضافة ناقلة للبتروكيماويات وأربع ناقلات جديدة للبضائع العامة وناقلة واحدة للبضائع السائبة إلى أسطول الشركة خلال عام ٢٠١٣م.

ووفقاً لسياسة الاستهلاك الخاصّة للشركة، يتم استهلاك الأصول الثابتة على أساس القسط الثابت للاستهلاك، بحسب المعدّلات السنوية التالية:

الجدول ٨-٢٦: معدل الاستهلاك

البنود	المعدل
مباني وتحسينات	٥ – ٣٣,٣ في المائة
الأسطول والمعدات	٤ – ١٥ في المائة
حاويات وجرارات	٨,٣٣ – ٢٠ في المائة
أثاث وتجهيزات	١٠ في المائة
أدوات ومعدات مكتبية	٢,٥ – ٢٥ في المائة
سيارات	٢٠ – ٢٥ في المائة
أجهزة حاسب آلي	١٥ – ٢٥ في المائة
تجهيزات ساحة الحاويات	١٠ – ٢٥ في المائة
أخرى	٧ – ١٥ في المائة

المصدر: الشركة

الناقلات تحت الإنشاء

يظهر الجدول التالي حركة رصيد الناقلات تحت الإنشاء في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م و ٢٠١٢م و٢٠١٣م.

الجدول ٨-٢٧: ناقلات تحت الإنشاء

مليون ريال سعودي	نهاية السنة في ٣١ ديسمبر			زيادة / نقص	
	٢٠١١م مراجعة	٢٠١٢م مراجعة	٢٠١٣م مراجعة	٢٠١٢م مراجعة	٢٠١٣م مراجعة
الرصيد كما في بداية السنة	١,٠١١,٥	١,٢٣٧,١	١,١٧٢,٠	٢٢,٣ في المائة	(٥,٣) في المائة
الإضافات	١,٠٢٥,٨	٥٨٤,٢	٩٧٥,٥	(٤٣,٠) في المائة	٦٧,٠ في المائة
المحول للأصول الثابتة	(٨٠٠,١)	(٦٤٩,٣)	(١,٤٧١,٠)	(١٨,٨) في المائة	١٢٦,٥ في المائة
الرصيد كما في نهاية السنة	١,٢٣٧,١	١,١٧٢,٠	٦٧٦,٥	(٥,٣) في المائة	(٤٢,٣) في المائة

المصدر: الشركة

يعكس رصيد الناقلات تحت الإنشاء التكاليف المترتّبة على الشركة وشركاتها التابعة، أي الشركة الوطنية لنقل الكيماويات وشركة البحري للبضائع السائبة لقاء العقود المبرمة من أجل إنشاء سفن لنقل البضائع العامة (روكون) وناقلات كيماويات جديدة وناقلات البضائع السائبة.

في ٦ مارس٢٠١١م، وقّعت الشركة أربعة عقود مع شركة هونداي ميبو في كوريا الجنوبية من أجل بناء أربع سفن لنقل البضائع العامة (روكون) بتكلفة إجمالية بلغت ١,٠٣٠ مليون ريال سعودي. وفي سبتمبر ٢٠١١م، تعاقدت الشركة لبناء سفينتي روكون إضافيّتين. وتمّ تسليم أربع من هذه السفن إلى الشركة في ٢٠١٣م، على أن يتمّ تسليم السفينتين الإضافيّتين في عام ٢٠١٤م.

كما وقّعت الشركة الوطنية لنقل الكيماويات وهي شركة تابعة عقداً مع شركة شينا اس بي يارد كو. ليمتد (أس أل أس) في كوريا الجنوبية في عام ٢٠٠٧م لإنشاء ستة ناقلات كيماويات بتكلفة إجمالية بلغت ١,٢ مليار ريال سعودي. وكان من المقرّر تسليم هذه الناقلات خلال الفترة الممتدة بين ٢٠١٠م و٢٠١٢م. تم تسليم ناقلة واحدة في سبتمبر ٢٠١١م كما تم استلام ٤ ناقلات أخرى خلال عام ٢٠١٢م وتم تشغيلها في التجمع التجاري مع ان سي أودجفيل جي إل تي.

في تاريخ ٢٤ ديسمبر ٢٠١٢م، قامت الشركة الوطنية لنقل الكيماويات بإلغاء عقد بناء الناقلة الأخيرة نتيجة لإخفاق شركة أس أل أس في التسليم وفقاً للجدول المتفق عليه. وكان العقد يمنح للشركة الوطنية لنقل الكيماويات الحق باسترداد كامل الأقساط التي دفعتها والتي بلغت قيمتها ٤١,٦ مليون دولار أمريكي المضمونة من بنك صادرات وواردات كوريا بالإضافة إلى تعويض.

كما قامت الشركة الوطنية لنقل الكيماويات وهي شركة تابعة في ٤ يوليو ٢٠١٠م بتوقيع عقد مع شركة دايو لبناء السفن و المارين للهندسة كو ليمتد في كوريا الجنوبية لبناء سفينة متخصصة بنقل الكيماويات بتكلفة إجمالية بلغت ٢٤٥,٠ مليون ريال سعودي والتي تم إستلامها في عام ٢٠١٣م.

بالإضافة إلى ذلك، وقّعت شركة البحري للبضائع السائبة وهي شركة تابعة عقداً في أبريل ٢٠١٢م مع إحدى احواض البناء العالمية الرائدة في مجال بناء السفن لإنشاء خمس ناقلات متخصّصة بنقل البضائع السائبة وبتكلفة إجمالية بلغت ٦٠٠,٤ مليون ريال سعودي. تم تسليم ناقله في عام ٢٠١٣م، على أن يتم تسليم الناقلات المتبقية خلال النصف الأوّل من عام ٢٠١٤م.

ويعكس تحويل مبلغ ٨٠٠,١ مليون ريال سعودي إلى رصيد الأصول الثابتة في عام ٢٠١١م استكمال تشغيل ستة ناقلات للكيماويات في عام ٢٠١١م. وخلال عام ٢٠١٢م، تمّت إضافة ٤ ناقلات كيماويات جديدة إلى أسطول الشركة الوطنية لنقل الكيماويات حيث تم تحويل ٦٤٩,٣مليون ريال سعودي إلى الأصول الثابتة. أما تحويل مبلغ ١,٤٧١,٠ مليون ريال سعودي في ٢٠١٣م إلى الأصول الثابتة، فهو يمثل قيمة أربع سفن دحرجة لنقل البضائع (روكون) وسفينة واحدة لنقل البضائع السائبة وناقلة كيماويات واحدة تم اكمالها وانضمت إلى اسطول الشركة في عام ٢٠١٣م.

الخصوم المتداولة

يظهر الجدول التالي الخصوم المتداولة للشركة في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م و٢٠١٢م و٢٠١٣م.

الجدول ٨-٢٨: الخصوم المتداولة

مليون ريال سعودي	نهاية السنة في ٣١ ديسمبر				زيادة / نقص
	٢٠١١م مراجعة	٢٠١٢م مراجعة	٢٠١٣م مراجعة	٢٠١٢م مراجعة	٢٠١٣م مراجعة
دائنون واستحقاقات	٢٨٨,٩	٢٣٠,٣	٢٨٢,٨	(٢٠,٣) في المائة	٢٢,٨ في المائة
الأقساط الجارية من تمويل المرابحة والقروض طويلة الأجل	٤٥٦,٠	٤٦٦,١	٥٦٤,٣	٢,٢ في المائة	٢١,١ في المائة
تمويل مرابحة قصيرة الأجل	٦٤,٠	١٦٠,٠	٣٣٧,٠	١٥٠,٠ في المائة	١١٠,٦ في المائة
توزيع أرباح غير مطالب بها	٣٠,٧	٣٠,٩	٣٢,١	٠,٧ في المائة	٣,٨ في المائة
مخصص الزكاة والضرائب	١٠٤,٦	١١٨,٨	١٣٨,٩	١٣,٦ في المائة	١٦,٩ في المائة
مجموع الخصوم المتداولة	**٩٤٤,٢**	**١,٠٠٦,١**	**١,٣٥٥,١**	**٦,٦ في المائة**	**٣٤,٧ في المائة**

المصدر: الشركة

تمثّل الخصوم المتداولة للشركة الدائنون التجاريون والأقساط الجارية من تمويل المرابحة والقروض طويلة الأجل. وارتفعت الخصوم المتداولة بمقدار ٤١٠,٩ مليون ريال سعودي، أو بنسبة ٤٣,٥ في المائة من ٣١ ديسمبر ٢٠١١م إلى ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م. ونجم هذا الارتفاع عن تسديد القروض المستحقّة خلال سنة واحدة وتمويل المرابحة القصير الأجل الذي تمّ الاستفادة منه في عامي ٢٠١٢م و ٢٠١٣م.

الدائنون والأرصدة الدائنة الأخرى

يظهر الجدول التالي الدائنون والأرصدة الدائنة الأخرى في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م و ٢٠١٢م و٢٠١٣م.

الجدول ٨-٢٩: دائنون وأرصدة دائنة متداولة أخرى

مليون ريال سعودي	نهاية السنة في ٣١ ديسمبر			زيادة / نقص	
	٢٠١١م مراجعة	٢٠١٢م مراجعة	٢٠١٣م مراجعة	٢٠١٢م مراجعة	٢٠١٣م مراجعة
دائنون تجاريون	٢٣٥,٢	١٧٦,٣	٢٤٢,١	(٢٥,٠) في المائة	٣٧,٣ في المائة
مصروفات مستحقة	٣١,٤	٢٨,٩	١٧,٦	(٨,٠) في المائة	(٣٩,١) في المائة
قيمة أسهم مباعة تخص مساهمين سابقين	٢٢,٣	٢٢,١	٢٢,٠	(٠,٩) في المائة	(٠,٥) في المائة
أرصدة دائنة أخرى	-	٣,٠	١,٠	-	(٦٦,٧) في المائة
مجموع الدائنون والأرصدة الدائنة المتداولة الاخرى	**٢٨٨,٩**	**٢٣٠,٣**	**٢٨٢,٨**	**(٢٠,٣) في المائة**	**٢٢,٨ في المائة**

المصدر: الشركة

يشمل الدائنون التجاريون والمصروفات المستحقّة الحالية على دفعات مستحقة لموردي الشركة و على مصروفات السفن مثل : تكاليف الوقود، رسوم التأمين، ونفقات عمولة الوكلاء، ورسوم الموانئ.

وقد انخفض الدائنون التجاريون بمقدار ٥٨,٩ مليون ريال سعودي كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م مقارنة بالسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م، ثم ارتفع بعدها بمقدار ٦٥,٨ 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.

تراجعت المصروفات المستحقة بمبلغ ٢,٥ مليون ريال سعودي أو بنسبة ٨,٠ في المائة كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م مقارنة بـ ٣١ ديسمبر ٢٠١١م. وكان ذلك بسبب انخفاض الاستحقاقات المتعلقة بمصاريف تشغيل ناقلات النفط العملاقة وسفن الدحرجة واستهلاك الوقود خلال الفترة نتيجة لتسويتها قبل نهاية العام. ثم تراجعت المصروفات المستحقة مجدداً بمقدار ١١,٣ مليون ريال سعودي كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م مقارنة بالسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م وذلك نتيجة لانخفاض التأمين المستحق على هياكل وآلات السفن.

تمثّل الأرصدة الدائنة لقيمة أسهم مباعة تخص مساهمين سابقين نصيب هؤلاء المساهمين من أرباح بيع أسهم الشركة التي لم يطالبوا بها.

الأقساط الجارية من تمويل المرابحة والقروض طويلة الأجل والتمويل قصير الأجل

تمثّل الأقساط الجارية من المرابحة والتمويل طويل الأجل الأقساط المستحقّة مقابل التمويل طويل الأجل الذي حصلت عليه الشركة خلال فترة ١٢ شهراً اعتباراً من تاريخ قائمة المركز المالي. حيث مثل رصيد الأقساط الجارية من تمويل المرابحة والقروض طويلة الأجل المستحقة نسبة ٤٨,٣ في المائة و٤٦,٣ في المائة و٤١,٦ في المائة على التوالي من إجمالي الخصوم المتداولة في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م و٢٠١٢م و٢٠١٣م.

ويشكّل التمويل قصير الأجل المستحق والذي يبلغ ٣٣٧,٠ مليون ريال سعودي في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م، الرصيد المستحق الخاص بتسهيلات المرابحة لرأس المال العامل التي حصلت عليها الشركة.

مخصص الزكاة والضرائب

مثل مخصص الزكاة والضرائب نسبة ١١,١ في المائة، و١١,٨ في المائة و١٠,٣ في المائة من إجمالي الخصوم المتداولة في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م و٢٠١٢م و٢٠١٣م على التوالي. وسجّل مخصص الزكاة والضرائب ارتفاعاً بمقدار ١٤,٢ مليون ريال سعودي و٢٠,١ مليون ريال سعودي كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م و٣١ ديسمبر ٢٠١٣م على التوالي، مقارنة بالسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م و٣١ ديسمبر ٢٠١٢م نتيجة لزيادة الأرباح وبالتالي زيادة نفقات الزكاة في عام ٢٠١٢م و٢٠١٣م.

الخصوم غير المتداولة

يظهر الجدول التالي الخصوم غير المتداولة للشركة في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م و ٢٠١٢م و٢٠١٣م.

الجدول ٨-٣٠: الخصوم غير المتداولة

مليون ريال سعودي	نهاية السنة في ٣١ ديسمبر			زيادة / نقص	
	٢٠١١م مراجعة	٢٠١٢م مراجعة	٢٠١٣م مراجعة	٢٠١٢م مراجعة	٢٠١٣م مراجعة
تمويل المرابحة وقروض طويلة الأجل	٤,٢٩٥,٠	٤,٢٥٣,٧	٤,٣٧٦,٦	(١,٠) في المائة	٢,٩ في المائة
مخصص مكافأة نهاية الخدمة للموظفين	٢٨,١	٤٠,٢	٤٦,٨	٤٣,١ في المائة	١٦,٤ في المائة
خصوم أخرى	-	٣٦,٨	٣٠,٧	-	(١٦,٦) في المائة
مجموع الخصوم غير المتداولة	**٤,٣٢٣,٠**	**٤,٣٣٠,٧**	**٤,٤٥٤,١**	**٠,٢ في المائة**	**٢,٨ في المائة**

المصدر: الشركة

تمويل المرابحة والقروض طويلة الأجل

لقد دخلت الشركة وشركاتها التابعة في العديد من اتفاقيات تمويل المرابحة 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. إنّ بعض ناقلات النفط العملاقة المملوكة للشركة، وناقلات الكيماويات المملوكة للشركة الوطنية لنقل الكيماويات، وناقلات شركة البحري للبضائع السائبة، مرهونة لصالح البنوك المموِّلة.

يفصّل الجدول التالي تمويل المرابحة والقروض طويلة الأجل التي حصلت عليها الشركة:

الجدول ٨-٣١: تمويل المرابحة والقروض طويلة الأجل

مليون ريال سعودي	نهاية السنة في ٣١ ديسمبر			زيادة / نقص	
	٢٠١١م مراجعة	٢٠١٢م مراجعة	٢٠١٣م مراجعة	٢٠١٢م مراجعة	٢٠١٣م مراجعة
تمويل مرابحة	٣,٠٩٩,٩	٣,١٥٩,١	٣,٧٨٣,٩	١,٩ في المائة	١٩,٨ في المائة
قروض تجارية	١٢١,٦	٣٤٥,٠	٠,٠	١٨٣,٨ في المائة	(١٠٠,٠) في المائة
تمويل صندوق الاستثمارات العامة (مرابحة)	١,٠٥٠,٠	١,١٥٥,٠	٨٢٥,٠	١٠,٠ في المائة	(٢٨,٦) في المائة
قروض تجارية من صندوق الاستثمارات العامة	٤٧٩,٥	٦٠,٨	٣٣١,٩	(٨٧,٣) في المائة	٤٤٥,٩ في المائة
إجمالي عقود تمويل المرابحة و القروض طويلة الاجل	٤,٧٥١,٠	٤,٧١٩,٨	٤,٩٤٠,٩	(٠,٧) في المائة	٤,٧ في المائة
الأقساط الحالية من المرابحة و القروض طويلة الأجل	(٤٥٦,٠)	(٤٦٦,١)	(٥٦٤,٣)	٢,٢ في المائة	٢١,١ في المائة
الجزء غير المتداول من عقود تمويل المرابحة والقروض طويلة الاجل	٤,٢٩٥,٠	٤,٢٥٣,٧	٤,٣٧٦,٦	(١,٠) في المائة	٢,٩ في المائة

المصدر: الشركة

يمثل الجزء غير المتداول من تمويل المرابحة والقروض طويلة الأجل نسبة ٨١,٥ في المائة، و٧٩,٧ في المائة و٧٥,٣ في المائة من إجمالي الخصوم للشركة في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م و٢٠١٢م و٢٠١٣م على التوالي. وارتفع رصيد الجزء غير المتداول من المرابحات والقروض طويلة الأجل بمقدار ١٢٢,٩ مليون ريال سعودي في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م مقارنةً بـ ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م نتيجة لاستخدام تسهيلات تمويل المرابحة التي تمّ الحصول عليها من أجل بناء سفن لنقل البضائع العامة.

مخصصات مكافأة نهاية الخدمة للموظّفين

قدرت الشركة مخصّص مكافاة نهاية الخدمة للموظفين وفقاً لأحكام نظام العمل في المملكة العربية السعودية. ومثل حساب مخصص مكافأة نهاية الخدمة نسبة ٠,٥ في المائة، و٠,٨ في المائة و٠,٨ في المائة من إجمالي الخصوم في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م و٢٠١٢م و٢٠١٣م على التوالي. وارتفع هذا المخصص بمقدار ١٢,١

مليون ريال سعودي أو نسبة ٤٣,١ في المائة و٦,٦ مليون ريال سعودي أو نسبة ١٦,٤ في المائة كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م و٣١ ديسمبر ٢٠١٣م على التوالي مقارنة بتاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١١م و٣١ ديسمبر ٢٠١٢م 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 سفن بقيمة ٣٦,٨ مليون ريال سعودي أثناء العام ٢٠١٢م. وستتم مقاصة التعويض من تكلفة التسفين المستقبلية المتعلقة بستة سفن. خلال عام ٢٠١٢م، تم إجراء إصلاحات على إحدى السفن مما أدى إلى انخفاض الخصوم الأخرى بمقدار ٦,١ مليون ريال سعودي كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م مقارنة بتاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م. وليس لدى الشركة أي مخططات حالياً بتسفين أي من السفن الخمس الباقية مقابل التعويض الذي تم الحصول عليه وبالتالي تم اعتبار مبلغ التعويض من ضمن المطلوبات غير المتداولة كما في تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م.

حقوق المساهمين

يلخّص الجدول التالي تفاصيل حقوق المساهمين المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م و ٢٠١٢م و٢٠١٣م.

الجدول ٨-٣٢: حقوق المساهمين

مليون ريال سعودي	نهاية السنة في ٣١ ديسمبر			زيادة / نقص	
	٢٠١١م مراجعة	٢٠١٢م مراجعة	٢٠١٣م مراجعة	٢٠١٢م مراجعة	٢٠١٣م مراجعة
رأس المال المدفوع	٣,١٥٠,٠	٣,١٥٠,٠	٣,١٥٠,٠	–	–
احتياطي نظامي	٨٧٢,٤	٩٢٢,٨	٩٩٨,١	٥,٨ في المائة	٨,٢ في المائة
أرباح مبقاة	١,٠٣٩,٧	١,٣٣٥,٧	١,٦٩٧,٨	٢٨,٥ في المائة	٢٧,١ في المائة
أرباح غير محققة من استثمارات متاحة للبيع	٠,٥	٢,٣	(٠,١)	٣٦٠,٠ في المائة	(١٠٤,٣) في المائة
مجموع حقوق المساهمين	٥,٠٦٢,٦	٥,٤١٠,٩	٥,٨٤٥,٧	٦,٩ في المائة	٨,٠ في المائة
حقوق الأقلية	٢٩٣,٣	٣١٤,٨	٣٤١,٧	٧,٣ في المائة	٨,٥ في المائة
مجموع حقوق الملكية	٥,٣٥٥,٩	٥,٧٢٥,٧	٦,١٨٧,٤	٦,٩ في المائة	٨,١ في المائة

المصدر: الشركة

يبلغ رأس مال الشركة في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م، ٣,١٥٠ مليون ريال سعودي، مقسّم إلى ٣١٥ مليون سهم عادي، بقيمة إسمية تبلغ ١٠ ريالات سعودي لكل سهم.

ووفقاً للمادّة ١٢٥ من نظام الشركات، يجب تحويل ١٠ في المائة من صافي الدخل السنوي للشركة إلى الاحتياطي النظامي في حقوق المساهمين. ويجوز للشركة التوقف عن هذه التحويلات عندما يبلغ الاحتياطي النظامي نسبة ٥٠ في المائة من رأس المال. ويعتبر هذا الاحتياطي غير قابل للتوزيع.

مثلت الأرباح المبقاة نسبة ٢٠,٥ في المائة و٢٤,٧ في المائة و٢٩,٠ في المائة من إجمالي حقوق المساهمين في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م و ٢٠١٢م و٢٠١٣م. وارتفعت الأرباح المبقاة من ١,٠٣٩,٧ مليون ريال سعودي في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م إلى ١,٦٩٧,٨ مليون ريال سعودي كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م نتيجة لصافي الدخل الذي سجلته الشركة لعامي ٢٠١٢م و٢٠١٣م.

وتسجّل المكاسب غير المحقّقة من الاستثمارات المتاحة للبيع في حقوق المساهمين وفقاً للمعايير المحاسبية المعمول بها.

الالتزامات والالتزامات المحتملة

بلغت الالتزامات الرأسمالية الخاصّة بالشركة إلى ٣٥٥,٢ مليون ريال سعودي في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م، والتي تتعلق بإنشاء سفن روكون لنقل البضائع العامّة وسفن شركة البحري للبضائع السائبة.

إن الإلتزامات المحتملة لدى الشركة تتمثل في خطابات ضمان بنكية قائمة بقيمة ٢٣٦,٩ مليون ريال سعودي كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م والتي تم إصدارها في سياق العمل المعتاد.

٨ – ٧ – ٣ قائمة التدفقات النقدية

يظهر الجدول التالي ملخّص حول التدفّقات النقديّة للشركة في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م، و٢٠١٢م و٢٠١٣م.

الجدول ٨-٣٣: ملخص التدفقات النقدية

مليون ريال سعودي	نهاية السنة في ٣١ ديسمبر			زيادة / نقص	
	٢٠١١م مراجعة	٢٠١٢م مراجعة	٢٠١٣م مراجعة	٢٠١٢م مراجعة	٢٠١٣م مراجعة
النقد من الأنشطة التشغيلية	٣٩٨,٣	٦٨٦,٦	٦٤٠,١	٧٢,٤ في المائة	(٦,٨) في المائة
النقد من الأنشطة الاستثمارية	(١,٤٣٩,٥)	(٦٥٨,٥)	(٧٦٥,٢)	(٥٤,٣) في المائة	١٦,٢ في المائة
النقد من الأنشطة التمويلية	٣٤٠,٦	(٩٢,٥)	٧٤,٢	(١٢٧,٢) في المائة	(١٨٠,٢) في المائة
صافي التدفق النقدي	(٧٠٠,٥)	(٦٤,٤)	(٥٠,٩)	(٩٠,٨) في المائة	(٢١,٠) في المائة
رصيد النقد وما يماثله أول السنة	١,٠٨٥,٣	٣٨٤,٨	٣٢٠,٥	(٦٤,٥) في المائة	(١٦,٧) في المائة
رصيد النقد وما يماثله أخر السنة	٣٨٤,٨	٣٢٠,٥	٢٦٩,٦	(١٦,٧) في المائة	(١٥,٩) في المائة

المصدر: الشركة

تأثرت صافي التدفّقات النقدية للشركة خلال الفترة المذكورة أعلاه إيجاباً بصافي التدفقات النقدية من الأنشطة التشغيلية، وتمويل المرابحة الذي تمّ الحصول عليه/ تسديده والاستثمار في بناء ناقلات جديدة.

سدّدت الشركة مبلغ ١,٠٢٥,٨ مليون ريال سعودي مقابل عدد من الناقلات تحت الإنشاء خلال السنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م. حيث تمّ تمويل الاستثمارات عبر التدفقات النقدية التشغيلية البالغة ٣٩٨,٣ مليون ريال سعودي وتمويل المرابحة الإضافي البالغ ٩٣٤,٦ مليون ريال سعودي. وشكّل التدفق النقدي الخارج، خلال هذه الفترة ٧٠٠,٥ مليون ريال سعودي.

وسجلّت الشركة إجمالي صافي تدفقات نقدية بقيمة ٦٤,٤ مليون ريال سعودي، خلال السنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م والذي يعود سببه إلى إضافات بقيمة ٥٨٤,٢ مليون ريال سعودي من أجل السفن قيد البناء وتسديد تمويل المرابحة والقروض طويلة الأجل بقيمة ٦٨٨,٨ مليون ريال سعودي.

كما سجلت الشركة صافي تدفقات نقدية صادرة بقيمة ٥٠,٩ مليون ريال سعودي في السنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م ترجع بشكل رئيسي لدفع مبلغ ٩٧٥,٥ مليون ريال سعودي مقابل السفن المختلفة قيد البناء، في مقابل تدفقات نقدية تشغيلية واردة بقيمة ٦٤٠,١ مليون ريال سعودي وصافي استخدام للتسهيلات المالية بقيمة ٣٩٨,٠ مليون ريال سعودي خلال عام ٢٠١٣م.

التدفّقات النقدية من الأنشطة التشغيلية

الجدول ٨-٣٤: التدفقات النقدية من الأنشطة التشغيلية

مليون ريال سعودي	نهاية السنة في ٣١ ديسمبر			زيادة / نقص	
	٢٠١١م مراجعة	٢٠١٢م مراجعة	٢٠١٣م مراجعة	٢٠١٢م مراجعة	٢٠١٣م مراجعة
صافي دخل السنة	٢٨٧,٨	٥٠٤,٠	٧٥٢,٣	٧٥,١ في المائة	٤٩,٣ في المائة
استهلاك	٣٥٢,٣	٣٩٢,٢	٤٢٣,٥	١١,٣ في المائة	٨,٠ في المائة
إطفاء تكاليف تسفين مؤجلة	٢٨,٣	٣٨,١	٤٦,٠	٣٤,٦ في المائة	٢٠,٧ في المائة
مكاسب غير محققة من استثمارات للإتجار	(١,٥)	(٦,١)	–	٣٠٦,٧ في المائة	(١٠٠,٠) في المائة
مكاسب غير محققة من استثمارات متاحة للبيع	–	–	(٢,٦)	–	–
الحصة في نتائج الشركات التابعة	(١٣٥,٤)	(١٤٧,٧)	(٢٩١,٢)	٩,١ في المائة	٩٧,٢ في المائة

مليون ريال سعودي	نهاية السنة في ٣١ ديسمبر			زيادة / نقص	
	٢٠١١م مراجعة	٢٠١٢م مراجعة	٢٠١٣م مراجعة	٢٠١٢م مراجعة	٢٠١٣م مراجعة
الحصة في نتائج المشروع المشترك	(٤,٣)	–	–	١٠٠,٠ في المائة	–
مكاسب من بيع أصول ثابتة	(٠,١)	(١٢,٥)	(٧٥,٥)	–	٥٠٤,٠ في المائة
حقوق الملكية غير المسيطرة من صافي دخل الشركات التابعة الموحّدة	٢٤,٦	٢١,٥	٣٦,٩	(١٢,٦) في المائة	٧١,٦ في المائة
مخصص الزكاة (الزكاة والضرائب)	٢٥,٥	٣٦,٣	٤٩,٩	٤٢,٤ في المائة	٣٧,٥ في المائة
صافي مخصص مكافأة نهاية الخدمة للموظفين	(٣,٥)	١٢,٢	٦,٥	(٤٤٨,٦) في المائة	(٤٦,٧) في المائة
التغيرات في الأصول والخصوم التشغيلية					
صافي مدينون تجاريون	(١١٣,٣)	(١,٨)	(٣٥٥,٩)	(٩٨,٤) في المائة	–
صافي حساب مدين من تأجير سفن على هيئة حديد عاري	٦,٦	٧,٥	١٠,١	١٣,٦ في المائة	٣٤,٧ في المائة
مصاريف مدفوعة مقدّماً وأرصدة مدينة أخرى	(٠,٤)	(٦٣,٧)	٦٢,١	–	(١٩٧,٥) في المائة
حساب جاري الوكالات	(٦,١)	(٦,٥)	٠,٣	٦,٦ في المائة	(١٠٤,٦) في المائة
المخزون	(١١,٧)	١٣,٠	(٩١,٠)	(٢١١,١) في المائة	(٨٠٠,٠) في المائة
صافي إعانة الوقود المستحقة	(٢١,٩)	(٤٤,٨)	٨,٧	١٠٤,٦ في المائة	(١١٩,٤) في المائة
رحلات غير مكتملة	(١٢,٨)	(٩,٣)	١٦,٩	(٢٧,٣) في المائة	(٢٨١,٧) في المائة
استثمارات للاتجار	–	–	٢٦,٤	–	–
دائنون واستحقاقات	٣٤,٥	(٦٠,٤)	٥٢,٥	(٢٧٥,١) في المائة	(١٨٦,٩) في المائة
الزكاة والضرائب المدفوعة	(٥٠,٤)	(٢٢,١)	(٢٩,٧)	(٥٦,١) في المائة	٣٤,٤ في المائة
التزامات أخرى	–	٣٦,٨	(٦,٠)		(١١٦,٣) في المائة
صافي النقد الناتج من الأنشطة التشغيلية	٣٩٨,٣	٦٨٦,٦	٦٤٠,١	٧٢,٤ في المائة	(٦,٨) في المائة

المصدر: البحري

تشمل التدفقات النقدية من الأنشطة التشغيلية تدفّق المكاسب المحققة من قبل الشركة. وتعتبر التغيرات في وضع صافي النقد خلال الفترة المذكورة أعلاه، بسبب تقلّبات صافي الدخل، والأصول والخصوم التشغيلية الخاصّة بالشركة، كما تمّ توضيحه مسبقاً.

في عام ٢٠١٢م، ارتفع التدفق النقدي من الأنشطة التشغيلية بمقدار ٢٨٨,٣ مليون ريال سعودي أو نسبة ٧٢,٤ في المائة نتيجة لارتفاع في صافي الدخل للعام بمقدار ٢١٦,٢ مليون ريال سعودي أو نسبة ٧٥,١ في المائة.

انخفضت التدفقات النقدية من الأنشطة التشغيلية بمقدار ٤٦,٥ مليون ريال سعودي عام ٢٠١٣م مقارنة بعام ٢٠١٢م وذلك نتيجة لارتفاع بقيمة ٣٥٤,١ 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.

التدفقات النقدية من الأنشطة الاستثمارية

الجدول ٨-٣٥: التدفقات النقدية من الأنشطة الاستثمارية

مليون ريال سعودي	نهاية السنة في ٣١ ديسمبر			زيادة / نقص	
	٢٠١١م مراجعة	٢٠١٢م مراجعة	٢٠١٣م مراجعة	٢٠١٢م مراجعة	٢٠١٣م مراجعة
استثمارات في مرابحات وودائع قصيرة الأجل	٣,٥	(٤٣,٤)	٢,٩	-	(١٠٦,٧) في المائة
استثمارات في سندات حكومية	-	-	-	-	-
استثمارات تحفظ حتى تاريخ الاستحقاق	-	(١٠,٠)	-	-	(١٠٠,٠) في المائة
استثمارات متاحة للبيع	١,١	(٧,٩)	٤٣,٦	(٨١٨,٢) في المائة	(٦٥١,٩) في المائة
استثمارات في شركات شقيقة محولة إلى شركة تابعة	-	-	٤,٦	-	
توزيعات أرباح مستلمة من شركة شقيقة	٣٤,١	٣٥,٩	٩٦,٦	٥,٣ في المائة	١٦٩,٠ في المائة
إضافات أصول ثابتة	(٣٩١,٠)	(٢٣,٩)	(٢١,٣)	(٩٣,٩) في المائة	(١٠,٩) في المائة
خصم إضافي على السفن المرسلة	-	-	١٧,١	-	-
متحصلات من بيع أصول ثابتة	٠,٣	٤٤,٦	١١٨,٨		١٦٦,٤ في المائة
سفن تحت الإنشاء وأخرى ، صافي	(١,٠٢٥,٨)	(٥٨٤,٢)	(٩٧٥,٥)	(٤٣,٠) في المائة	٦٧,٠ في المائة
تكاليف التسفين المؤجلة	(٦١,٧)	(٦٩,٥)	(٥٢,٠)	١٢,٧ في المائة	(٢٥,٢) في المائة
صافي النقد (المستخدم في) الناتج من الأنشطة الاستثمارية	(١,٤٣٩,٥)	(٦٥٨,٥)	(٧٦٥,٢)	(٥٤,٣) في المائة	١٦,٢ في المائة

المصدر: الشركة

يمثّل صافي النقد المستخدم في الأنشطة الاستثمارية، تكاليف بناء الناقلات خلال الفترة المذكورة أعلاه. وشكّل التدفّق النقدي الخارجي مبلغ ١,٠٢٥,٨ مليون ريال سعودي، و٥٨٤,٢ مليون ريال سعودي، و٩٧٥,٥ مليون ريال سعودي لتكاليف الناقلات تحت البناء خلال السنوات المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م و٢٠١٢م و٢٠١٣م على التوالي.

التدفقات النقدية من الأنشطة التمويلية

الجدول ٨-٣٦: التدفقات النقدية من الأنشطة التمويلية

مليون ريال سعودي	نهاية السنة في ٣١ ديسمبر			زيادة / نقص	
	٢٠١١م مراجعة	٢٠١٢م مراجعة	٢٠١٣م مراجعة	٢٠١٢م مراجعة	٢٠١٣م مراجعة
تمويل المرابحة قصير الاجل	٦٤,٠	٩٦,٠	١٧٧,٠	٥٠,٠ في المائة	٨٤,٤ في المائة
تمويل المرابحة وقروض طويلة الأجل	٩٣٤,٦	٦٥٧,٦	٨٠٧,٨	(٢٩,٦) في المائة	٢٢,٨ في المائة
سداد تمويل المرابحة وقروض طويلة الاجل	(٣٢٦,٧)	(٦٨٨,٨)	(٥٨٦,٨)	١١٠,٨ في المائة	(١٤,٨) في المائة
توزيعات أرباح مدفوعة	(٣١١,٢)	(١٥٧,٣)	(٣١٣,٩)	(٤٩,٥) في المائة	٩٩,٥ في المائة
التغير في حقوق الأقلية	(٢٠,٠)	-	(١٠,٠)	(١٠٠,٠) في المائة	
صافي النقد الناتج من (المستخدم في) الأنشطة التمويلية	٣٤٠,٦	(٩٢,٥)	٧٤,٢	(١٢٧,٢) في المائة	(١٨٠,٣) في المائة

المصدر: الشركة

وتمّ الحصول على تمويل طويل الأجل إضافي بقيمة ٩٣٤,٦ مليون ريال سعودي و٦٥٧,٦ مليون ريال سعودي و٨٠٧,٨ مليون ريال سعودي في السنة المالية ٢٠١١م و٢٠١٢م و٢٠١٣م على التوالي تمّ استخدام هذه القروض لتمويل بناء ناقلات جديدة. أما تمويل المرابحة قصير الأجل فقد تم استخدامه بشكل رئيسي لسداد متطلبات رأس المال العامل للشركة وشركاتها التابعة.

وقامت الشركة بتوزيع أرباح بشكل منتظم بمعدل قدره ٥٥,٨ في المائة من رصيد أول الفترة للنقد وما يعادله خلال السنوات المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م و٢٠١٢م و٢٠١٣م.

ويلخّص الجدول التالي رصيد النقد وما يعادله للشركة في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م، و٢٠١٢م و٢٠١٣م.

الجدول ٨-٣٧: النقد وما يماثله

مليون ريال سعودي	نهاية السنة في ٣١ ديسمبر			زيادة / نقص	
	٢٠١١م مراجعة	٢٠١٢م مراجعة	٢٠١٣م مراجعة	٢٠١٢م مراجعة	٢٠١٣م مراجعة
نقد بالصندوق ولدى البنوك	١٤٤,٨	١٠٥,٧	١٠٦,٥	(٢٧,٠) في المائة	٠,٨ في المائة
مبالغ خاضعة لقيود بنكية	(١٦,٦)	(١٠,٧)	(٩,٤)	(٣٥,٥) في المائة	(١٢,١) في المائة
صافي النقد المتاح في الصندوق ولدى البنك	١٢٨,٢	٩٥,٠	٩٧,١	(٢٥,٩) في المائة	٢,٣ في المائة
استثمارات في مرابحات وودائع قصيرة الاجل	٢٧٤,٥	٢٩٢,٧	٢٣٧,٩	٦,٦ في المائة	(١٨,٧) في المائة
مبالغ خاضعة لقيود بنكية	(١٧,٩)	(٦٧,٢)	(٦٥,٥)	٢٧٥,٤ في المائة	(٢,٦) في المائة
صافي الاستثمار في المرابحات و القروض قصيرة الاجل	٢٥٦,٦	٢٢٥,٥	١٧٢,٥	(١٢,١) في المائة	(٢٣,٥) في المائة
مجموع النقد وما يماثله	**٣٨٤,٨**	**٣٢٠,٥**	**٢٦٩,٦**	**(١٦,٧) في المائة**	**(١٥,٩) في المائة**

المصدر: الشركة

يمثّل 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. وإنّها ترد كمبالغ صافية مقيّدة من قبل البنوك بهدف تسديد التمويل.

٨ - ٧ - ٤ 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، انخفضت القروض التقليدية للشركة إلى ما نسبته ٦,٣ في المائة من إجمالي التمويل القائم المستفاد منه في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م. ومن المتوقّع تسديد قسط القرض الأخير المستحقّ في أكتوبر ٢٠١٤م، ليكون تمويل الشركة بالكامل متوافق مع الشريعة الإسلامية.

تقوم إدارة الخزينة في مقرّ الشركة الرئيسي بإدارة استثمار الفوائض النقدية وتأمين التمويل اللازم سواء كان ذلك لرأس المال العامل أو لاحتياجات الشركة الاستثمارية. واتّبعت الشركة تاريخياً سياسة مالية متحفّظة في استثمار الفائض النقدي الخاص بها في استثمارات منخفضة المخاطر، مما يتيح سهولة الحصول على سيولة إضافية عند الحاجة.

اتّفاقيات التمويل القائمة

يلخّص الجدول التالي تفاصيل التسهيلات التمويلية التي استفادت منها الشركة كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م.

الجدول ٨-٣٨: اتفاقيات التمويل القائمة للشركة

التسهيل	حد التمويل بالمليون ريال سعودي	النوع	الغرض من التمويل	تاريخ بداية اتفاقية التمويل	مبلغ التمويل المستخدم كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م مليون ريال سعودي	المبلغ المتبقي الواجب سداده كما في تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م مليون ريال سعودي	تاريخ استحقاق آخر قسط	عدد الأقساط	الضمان
طويل الأجل									
أ	٣٧٥,٠	قرض تجاري	تمويل بناء أربعة ناقلات نفط عملاقة	٣ سبتمبر ٢٠٠٢م	كلي	٢٣,٣	١٦ أكتوبر ٢٠١٤م	٢٠	رهن أربعة ناقلات نفط عملاقة
ب	٣١٦,٥	مرابحة	تمويل بناء ناقلة نفط عملاقة	١٨ مارس ٢٠٠٧	كلي	١٨٤,٦٣	٨ أغسطس ٢٠١٧م	٤٠	رهن ناقلة نفط عملاقة
ج	١,٦٤١,٩	مرابحة	تمويل إنشاء ٦ ناقلات نفط عملاقة	٢٥ يونيو ٢٠٠٧م	كلي	٤٧٤,٩	٢ مارس ٢٠١٩م	٤٠	رهن ثلاثة ناقلات نفط عملاقة
د	١,٠٥٠,٠	مرابحة	إعادة تمويل تسهيلات حالية بالإضافة الى تمويل جزء من تكاليف إنشاء ثلاثة ناقلات نفط عملاقة	٢١ أبريل ٢٠٠٩م	كلي	٨٢٥,٠	٢ مارس ٢٠١٩م	١٤	رهن ناقلتا نفط عملاقة
ه	٨٢٢,٦	مرابحة	تمويل إنشاء أربعة سفن لنقل البضائع العامة	٢٢ يونيو ٢٠١١م	٧٤٠,٣	٧٢١,٨٨	٣٠ أبريل ٢٠٢٤م	٤٠	بعد استلام السفن سيتم رهن أربع سفن دحرجة لنقل البضائع العامة
و	٤٥٠,٠	مرابحة	تمويل إنشاء سفينتين لنقل البضائع العامة	٣ يوليو ٢٠١٢م	كلي	٤٤٤,٤	٢ أكتوبر ٢٠٢٣م	٤٠	رهن سفينتي دحرجة لنقل البضائع العامة
قصير الأجل									
ز	٢٠٠,٠	مرابحة	تمويل متطلبات رأس المال العامل	٢٠ مارس ٢٠١٣م	كلي	٢٠٠,٠	٢٠مارس ٢٠١٤م	لا يوجد	ضمان الشركة
ح	١٢٥,٠	مرابحة	تمويل متطلبات رأس المال العامل	٢١ أغسطس ٢٠١٣م	٣٧	٣٧,٠	٢١ أغسطس ٢٠١٤م	لا يوجد	ضمان الشركة
ط	٢٠٠,٠	مرابحة	متطلبات راس المال العامل	٣٠ سبتمبر ٢٠١٣م	١٠٠	١٠٠,٠	٣٠ سبتمبر ٢٠١٤م	لايوجد	ضمان الشركة

المصدر: الشركة

كما في تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م، استخدمت الشركة مبلغ ٨٢,٣ مليون ريال سعودي من التمويل طويل الأجل وتراوحت مدّة اتفاقيات المرابحة والتمويل طويل الأجل القائمة بين شهر و ١١ عاماً.

٩. الأسهم والمساهمون

٩ - ١ الأسهم ورأس المال

يبلغ رأس مال الشركة ٣,١٥٠,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي مقسّم إلى ٣١٥,٠٠٠,٠٠٠ سهماً بقيمة إسمية تبلغ ١٠ ريالات سعودي للسهم الواحد، وجميعها أسهم عادية.

ولا يجوز إصدار الأسهم بأقل من قيمتها الإسمية وإنما يجوز إصدارها بأعلى من هذه القيمة، وفي هذه الحالة يضاف فرق القيمة إلى الاحتياطي النظامي بعد اقتطاع كل النفقات ذات الصلة. والجدير بالذكر أنّ السهم غير قابل للتجزئة من قبل الشركة، فإذا تملّكه أشخاص عديدون وجب عليهم أن يختاروا أحدهم لينوب عنهم في استعمال الحقوق المتصلة بالسهم ويكون هؤلاء الأشخاص مسؤولين بالتضامن عن الالتزامات الناشئة عن ملكية السهم. ويخضع نقل ملكية الأسهم ويجوز نقلها فقط وفقاً للقواعد واللوائح المنظّمة لتداول الأسهم في الشركات المدرجة في السوق المالية السعودية "تداول" ولا يعتد بأي نقل ملكية يتم بخلاف ذلك.

٩ - ٢ الجمعيات العامة للمساهمين

تعتبر الجمعية العامة المنعقدة وفقاً للمتطلبات النظامية ذات العلاقة ممثلة لجميع المساهمين، وبالتالي تكون جميع القرارات التي تصدرها الجمعية العامة ملزمة لجميع المساهمين. ويحقّ لكل مساهم يمتلك ١٠ أسهم حضور اجتماع الجمعية العامة. ويجوز لكل مساهم تفويض مساهم آخر (من غير أعضاء مجلس الإدارة أو موظفي الشركة) لحضور اجتماع الجمعية العامة بالنيابة عنه.

وتكون الجمعيات العامة للمساهمين إما عادية أو غير عادية. وفيما عدا الأمور التي تختص بها الجمعية العامة غير العادية، تختصّ الجمعية العامة العادية بجميع الأمور المتعلقة بالشركة. وتنعقد الجمعية العامة العادية للشركة مرة على الأقل في السنة خلال الستة أشهر التالية لانتهاء السنة المالية للشركة.

وتختصّ الجمعية العامة غير العادية بتعديل نظام الشركة الأساسي بالقدر المسموح به بموجب نظام الشركات وغيرها من الأمور المحددة في نظام الشركات والنظام الأساسي للشركة. وعلاوة على ذلك، يحقّ للجمعية العامة غير العادية أن تصدر قرارات في الأمور الداخلة في اختصاص الجمعية العامة العادية وذلك بنفس الشروط والأوضاع المقررة للجمعية العامة العادية.

ولا تكون القرارات المتعلّقة بزيادة أو تخفيض رأس المال، أو إطالة مدّة الشركة، أو تصفية الشركة أو دمجها في شركة أخرى، أو التخلّص من الأعمال التي تمّ تأسيس الشركة للقيام بها، صحيحةً إلّا إذا صدرت بأغلبية ثلاثة أرباع الأسهم الممثّلة في اجتماع الجمعية العامة غير العادية المنعقدة وفقاً للمتطلبات النظامية ذات العلاقة.

٩ - ٣ انعقاد الجمعية العامة

تنعقد الجمعيات العامة بدعوة من مجلس الإدارة وعلى مجلس الإدارة أن يدعو الجمعيات العامة العادية إذا طلب ذلك مراقب الحسابات أو عدد من المساهمين يمثل خمسة في المائة من رأس المال على الأقل. ويجب أن تنشر الشركة دعوة للمساهمين لحضور الجمعية العامة في الجريدة الرسمية وصحيفة يومية توزع في المدينة التي يقع بها المركز الرئيسي للشركة قبل الميعاد المحدد للانعقاد بخمسة وعشرين يوماً على الأقل، ويجب أن تشمل الدعوة جدول أعمال الاجتماع. كما يتوجب على الشركة أن ترسل صورة من الإشعار وجدول الأعمال إلى الإدارة العامة للشركات بوزارة التجارة والصناعة خلال فترة الإشعار المذكورة. وتُحَضَّر لائحة بأسماء المساهمين الحاضرين شخصياً أو الممثلين من قبل وكيل (بما في ذلك، طريقة التصويت عن بعد) في اجتماع الجمعية العامة.

٩ - ٤ نصاب الجمعية العامة

لا يكتمل النصاب في اجتماع الجمعية العامة (سواء كانت جمعية عامة عادية أو جمعية عامة غير عادية) إلّا إذا حضره مساهمون يمثّلون نصف رأس مال الشركة على الأقل. فإذا لم يتوفّر هذا النصاب في الاجتماع وجبت الدعوة إلى اجتماع ثان يعقد خلال الثلاثين يوم التالية للاجتماع السابق. ويعتبر الاجتماع الثاني فيما يتعلق بالجمعية العامة غير العادية صحيحاً إذا حضره مساهمون يمثّلون ربع رأس مال الشركة على الأقلّ، أما فيما يتعلق بالجمعية العامة العادية فيكون الاجتماع الثاني صحيحاً أيا كان عدد الأسهم الممثلة فيه. وتنشر الدعوة للاجتماع الثاني وفقا للإجراءات المنصوص عليها في القسم ٩-٣ أعلاه.

٩ - ٥ لمحة عن الحقوق المرتبطة بالأسهم

بموجب المادة ١٠٨ من نظام الشركات، تثبت للمساهم جميع الحقوق المتصلة بالسهم وعلى وجه الخصوص الحق في الحصول على نصيب من الأرباح التي يتقرر توزيعها والحق في الحصول على نصيب من موجودات الشركة عند التصفية وحق حضور جمعيات المساهمين والاشتراك في مداولاتها والتصويت على قراراتها وحق التصرف في الأسهم وحق طلب الاطلاع على دفاتر الشركة ووثائقها ومراقبة أعمال مجلس الإدارة ورفع دعوى المسئولية على أعضاء المجلس والطعن بالبطلان في قرارات جمعيات المساهمين. ووفقا لنظام الشركات، لا يحق للمساهمين أن يطلبوا من الشركة إعادة شراء أسهمهم.

٩ - ٦ كبار المساهمين في البحري

يساهم صندوق الاستثمارات العامة بحصة من رأس مال الشركة وذلك منذ تاريخ تأسيس الشركة (بموجب المرسوم الملكي رقم م / ٥ بتاريخ ١٣٩٨/٠٢/١٢هـ (الموافق ١٩٧٨/٠١/٢٢م))، وكما في تاريخ هذه النشرة، يملك الصندوق ما نسبته ٢٨,٢٠ في المائة من كامل رأس مال الشركة المصدر.

وتمّ تأسيس صندوق الاستثمارات العامة بموجب المرسوم الملكي رقم م / ٢٤ بتاريخ ١٣٩١/٠٦/٢٥هـ (الموافق ١٩٧١/٠٨/١٧م) لتقديم الدعم المالي للمشاريع التجارية التي تعتبرها الحكومة مهمّة من الناحية الاستراتيجية لتنمية الاقتصاد السعودي.

وبعد إصدار أسهم العوض، ستملك شركة أرامكو السعودية للتطوير ٢٠ في المائة من كامل رأس مال الشركة المصدر. ويوضح الجدول أدناه التغيير في ملكية الأسهم في الشركة بعد إصدار أسهم العوض.

وتجدر الإشارة إلى أنه وكما في تاريخ ١٤٣٥/٥/٣٠هـ (الموافق ٢٠١٤/٣/٣١م)، تملك شركة أرامكو السعودية لإدارة الاستثمار عدد ١,٠١٦,٣٥٩ سهم في الشركة أي ما يعادل نسبة تقل عن ٠,٣٢ في المائة. كما أكدت أرامكو السعودية بتاريخ ١٤٣٥/٦/٢٧هـ (الموافق ٢٠١٤/٤/٢٧م)بأن شركة أرامكو السعودية لإدارة الاستثمار وشركة أرامكو السعودية للتطوير مملوكتان بالكامل لأرامكو السعودية. كما أكدت شركة أرامكو السعودية لإدارة الاستثمار كتابياً للشركة بتاريخ ١٤٣٥/٦/٢٧هـ (الموافق ٢٠١٤/٤/٢٧م) أنها لن تقوم بالتصويت أثناء الجمعية العامة غير العادية للصفقة. هذا وقدمت شركة أرامكو السعودية تأكيداً بتاريخ ١٤٣٤/٦/٦هـ (الموافق ٢٠١٣/٤/١٦م) بأن شركة أرامكو السعودية والشركات التابعة لمجموعة أرامكو السعودية لا تملك أي حصة مباشرة أو غير مباشرة في الشركة باستثناء الحصة التي تملكها شركة أرامكو السعودية لإدارة الاستثمار في الشركة (والمذكورة أعلاه)، وذلك كما في تاريخ هذه النشرة.

الجدول ٩-١: هيكل ملكية الأسهم قبل وبعد الصفقة

المساهم	الحالي (قبل الصفقة)					بعد زيادة رأس المال (بعد الصفقة)		
	عدد الأسهم	رأس المال (ريال سعودي)	نسبة الملكية	عدد أسهم العوض		عدد الأسهم	رأس المال (ريال سعودي)	نسبة الملكية
صندوق الاستثمارات العامة	٨٨,٨٠٨,٢٠٢	٨٨٨,٠٨٢,٠٢٠	٢٨,١٩ في المائة	صفر		٨٨,٨٠٨,٢٠٢	٨٨٨,٠٨٢,٠٢٠	٢٢,٥٥ في المائة
شركة أرامكو السعودية للتطوير	صفر	صفر	صفر	٧٨,٧٥٠,٠٠٠**		٧٨,٧٥٠,٠٠٠	٧٨٧,٥٠٠,٠٠٠**	٢٠,٠٠ في المائة
الجمهور	٢١٨,١٦٣,٦٤٨	٢,١٨١,٦٣٦,٤٨٠	٦٩,٢٦ في المائة	صفر		٢١٨,١٦٣,٦٤٨	٢,١٨١,٦٣٦,٤٨٠	٥٥,٤١ في المائة
أعضاء مجلس الإدارة* وكبار التنفيذيين	٨,٠٢٨,١٥٠	٨٠,٢٨١,٥٠٠	٢,٥٥ في المائة	صفر		٨,٠٢٨,١٥٠	٨٠,٢٨١,٥٠٠	٢,٠٤ في المائة
المجموع	**٣١٥,٠٠٠,٠٠٠**	**٣,١٥٠,٠٠٠,٠٠٠**	**١٠٠,٠٠ في المائة**	**٧٨,٧٥٠,٠٠٠**		**٣٩٣,٧٥٠,٠٠٠**	**٣,٩٣٧,٥٠٠,٠٠٠**	**١٠٠,٠٠ في المائة**

المصدر: الشركة كما في تاريخ ١٤٣٥/٥/٣٠هـ (الموافق ٢٠١٤/٣/٣١م).

* ترد ملكية الأسهم الخاصة بكل عضو مجلس إدارة في الصفحة (د) من هذه النشرة.

** مع مراعاة التعديل في حال وجود حاجة لذلك.

٩ - ٧ المعلومات التاريخية حول تغيّر سعر سهم البحري

يوضح الرسم البياني التالي أداء سهم الشركة خلال الثلاث سنوات الماضية مقارنة بالمؤشّر العام (TASI) في السوق المالية السعودية (تداول). ويظهر الرسم البياني التالي أيضاً سعر سهم الشركة في مراحل الصفقة الأساسية الموضحة في الرسم البياني:

أداء السهم خلال فترة ثلاث سنوات

الشكل ٩-١: أداء سهم الشركة خلال ثلاث سنوات

المصدر: فاكتست كما في تاريخ ٢٠١٤/٤/٢٨م.

وتتمثل مراحل الصفقة الرئيسية في ما يلي:

بلغ سعر سهم الشركة في مراحل الصفقة الرئيسية التالي:

- في ٢٧ يونيو ٢٠١٢م تم توقيع مذكّرة التفاهم وكان سعر السهم ١٧,٨٠ ريال سعودي في تاريخ إقفال اليوم السابق.
- في ٢٠ أكتوبر ٢٠١٢م تم الإعلان عن موافقة مجلس إدارة على الصفقة وكان سعر السهم ١٨,٦٠ ريال سعودي في تاريخ إقفال يوم التداول السابق.
- في ٤ نوفمبر ٢٠١٢م تم التوقيع على اتفاقيات الصفقة وكان سعر السهم ١٩,٣٠ ريال سعودي في تاريخ إقفال ذلك اليوم.

١٠. سياسة توزيع الأرباح

يقوم مجلس الإدارة بالتوصية فيما يتعلق بتوزيع أي أرباح قبل أن تتم الموافقة على ذلك من قبل المساهمين في اجتماع الجمعية العامة. علماً بأن الشركة غير ملزمة بتوزيع أرباح، ويعتمد ذلك على – من بين أمور أخرى– أرباح الشركة وتدفقاتها النقدية السابقة والمتوقّعة، ومتطلّبات التمويل ورأس المال، ووضع السوق والظروف الاقتصادية العامة، والزكاة الواجبة على الشركة، والاعتبارات القانونية والتنظيمية ذات العلاقة. ويخضع توزيع الأرباح لقيود معينة محددة في النظام الأساسي للشركة (كما هو موضح في القسم ١١-٣٢ "توزيع الأرباح"). ويتم توزيع الأرباح، في حال الإعلان عنها، بالريال السعودي.

يبيّن الجدول أدناه التواريخ التي تمّ الإعلان فيها عن الأرباح وتوزيعها من قبل الشركة منذ العام ٢٠٠٩م والمبلغ الذي تم توزيعه:

الجدول ١٠-١: الأرباح التي تمّ توزيعها ٢٠٠٩م – ٢٠١٣م

السنة المالية	الأرباح الموزّعة (ريال سعودي)	تاريخ إعلان توزيع الأرباح	تاريخ توزيع الأرباح	نسبة صافي الدخل القابل للتوزيع
٢٠٠٩م	٣١٥,٠٠٠,٠٠٠	٣ أبريل ٢٠١٠م	١١ أبريل ٢٠١٠م	٨٥ في المائة
٢٠١٠م	٣١٥,٠٠٠,٠٠٠	٢٩ مارس ٢٠١١م	١٣ أبريل ٢٠١١م	٧٦ في المائة
٢٠١١م	١٥٧,٥٠٠,٠٠٠	٢٢ أبريل ٢٠١٢م	٩ مايو ٢٠١٢م	٥٥ في المائة
٢٠١٢م	٣١٥,٠٠٠,٠٠٠	٣٠ مارس ٢٠١٣م	١٥ ابريل ٢٠١٣م	٦٣ في المائة
٢٠١٣م	٣١٥,٠٠٠,٠٠٠	٣١ مارس ٢٠١٤م	١٥ أبريل ٢٠١٤م	٤٤ في المائة

المصدر: الشركة

تشير نسبة صافي الدخل القابل للتوزيع إلى صافي الدخل بعد خصم المخصّصات الضريبية والزكاة وكذلك بعد تجنيب ١٠٪ من الأرباح الصافية لتكوين احتياطي نظامي.

١١. ملخص النظام الأساسي للشركة

فيما يلي ملخص لأحكام النظام الأساسي للشركة (علماً بأن الملخص أدناه لا يعكس التعديلات المقترحة على النظام الأساسي والتي ستطرح للتصويت في اجتماع الجمعية العامة غير للصفقة).

١١ - ١ اسم الشركة

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (شركة مساهمة سعودية).

١١ - ٢ مركز الشركة

مركز الشركة الرئيسي في مدينة الرياض بالمملكة العربية السعودية ويكون لها فرعان أحدهما في جدة والآخر في الدمام. ويجوز لمجلس الإدارة أن ينشئ لها فروعاً أو مكاتب أو توكيلات داخل المملكة وخارجها.

١١ - ٣ غرض الشركة

أغراض الشركة على النحو التالي:

- شراء وبيع البواخر ووسائل النقل البحري الأخرى.
- نقل الصادرات إلى خارج المملكة.
- نقل الأشخاص 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 السفن 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 أياً كان نوعها من الحكومات المختلفة لأي غرض قد يعود على الشركة بالنفع.
- القيام بجميع الأعمال التي تسهل عملية السياحة والحج وتوفير وسائل الراحة للمسافرين واستيراد وتصدير المعدات البحرية اللازمة لسفنها أو لسفن الغير.
- استيراد وتصدير معدات الشحن.

١١ - ٤ الاشتراك في تأسيس الشركات الأخرى

للشركة الاشتراك في تأسيس أي شركة أخرى أو المساهمة فيها أو شراء موجوداتها وأخذ أشغالها أو أعمالها، وذلك فيما له علاقة بأعمال الشركة سواء داخل حدود المملكة أو خارجها.

١١ - ٥ مدة الشركة

غير محددة المدة.

١١ - ٦ رأس مال الشركة

رأس مال الشركة هو (٣,١٥٠,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي) ثلاثة آلاف ومائة وخمسين مليون ريال سعودي مقسمة إلى (٣١٥,٠٠٠,٠٠٠) ثلاثمائة وخمسة عشر مليون سهم قيمة السهم الواحد عشرة ريالات سعودية. لا يجوز إصدار الأسهم بأقل من قيمتها الاسمية.

١١ - ٧ سجل الأسهم

تتداول الأسهم بالقيد في سجل المساهمين الذي تعده الشركة لإثبات أسماء المساهمين وجنسياتهم ومحل إقامتهم وأرقام الأسهم والمدفوع من قيمتها. ويؤشر بهذا القيد على السهم ولا يعتد بنقل ملكيته في مواجهة الشركة أو الغير إلا من تاريخ القيد في السجل المذكور، وتترتب على ملكية السهم قبول النظام الأساسي للشركة وقرارات جمعيتها العامة.

١١ - ٨ زيادة رأس المال

يجوز للجمعية العامة غير العادية إصدار قرارها (بناء على توصية المجلس) 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 بأكثر من قيمتها الأسمية أضيف الفرق حتماً إلى الاحتياطي النظامي بعد الوفاء بمصروفات الإصدار. ويبين القرار المذكور مقدار الزيادة وسعر إصدار السهم ومدى حق المساهمين القدامى في أولوية الاكتتاب في هذه الزيادة.

١١ - ٩ خفض رأس المال

يجوز تخفيض رأس مال الشركة بقرار من الجمعية العامة غير العادية بناء على اقتراح مجلس الإدارة ويبين القرار المذكور مقدار هذا التخفيض وكيفيته.

١١ - ١٠ تشكيل مجلس الإدارة

يتألف مجلس الإدارة من سبعة أعضاء، تُعين الحكومة (ممثلة بصندوق الاستثمارات العامة) ثلاثة منهم. وتنتخب الجمعية العامة بالتصويت الأربعة الباقين.

١١ - ١١ أسهم الضمان

يشترط في عضو مجلس الإدارة المنتخب أن يكون مالكاً لعدد من الأسهم لا يقل عن ألفي سهم تودع في البنك الذي يحدده وزير التجارة والصناعة خلال ثلاثين ٣٠ يوماً من تاريخ تعيين العضو. وإذا أخفق العضو في تقديم أسهم الضمان هذه خلال الفترة الزمنية المحددة، سقطت عضويته.

١١ - ١٢ الوظائف الشاغرة

تنتهي عضوية عضو مجلس الإدارة بانتهاء مدة المجلس، أو باستقالته من المجلس أو وفاته، أو فقدانه الأهلية التي تمكنه من أن يصبح عضواً في مجلس إدارة شركة مدرجة في السوق وفقا للأنظمة أو اللوائح السارية في المملكة. وإذا شغر 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 اجتماعاته وجبت دعوة الجمعية العامة العادية في أقرب وقت ممكن لتعيين العدد اللازم من الأعضاء.

١١ - ١٣ صلاحيات مجلس الإدارة

لمجلس الإدارة أوسع سلطة في إدارة الشركة فيما عدا ما احتفظ به صراحة نظامها للجمعية العامة ويجوز له رهن موجودات الشركة كضمان مقابل للقروض التي تحصل عليها كما يجوز له بيع موجودات الشركة بشرط أن لا تزيد القيمة الدفترية لكل عملية عن (١٠٪) من رأس مال الشركة المصرح به.

١١ - ١٤ رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب والسكرتير

يعين مجلس الإدارة رئيساً للمجلس ونائب رئيس من بين أعضاءه. كما يعين المجلس عضواً منتدباً ("العضو المنتدب") من بين أعضائه أو مديراً تنفيذياً للشركة. لرئيس المجلس صلاحية دعوة المجلس للانعقاد، وترأس جلساته وتمثيل الشركة.

كذلك يعين مجلس الإدارة سكرتيراً للمجلس من بين أعضائه أو من خارج الأعضاء ويحدد واجباته، وتعويضاته ومدة خدمته.

١١ - ١٥ اجتماعات المجلس

ينعقد مجلس الإدارة بدعوة من الرئيس أو نائب الرئيس، ويقوم الرئيس بدعوة المجلس للانعقاد إذا طلب ذلك كتابياً عضوين على الأقل، ويجب أن ينعقد المجلس ست مرات على الأقل في السنة.

١١ - ١٦ النصاب والتمثيل

يكون اجتماع المجلس صحيحاً إذا حضره (٥٠٪) من الأعضاء على الأقل (بشرط ألا يقل عدد الأعضاء الحاضرين عن خمسة أعضاء). ولعضو مجلس الإدارة أن ينيب عنه كتابة عند الضرورة أحد زملائه في المجلس وفي هذه الحالة يكون لهذا العضو صوتان ولا تجوز الإنابة عن أكثر من عضو واحد.

وتصدر قرارات مجلس الإدارة بأغلبية الأعضاء الحاضرين. فإذا تساوت الأصوات رجح الجانب الذي فيه الرئيس أو من يقوم مقامه، في حال غيابه.

١١ - ١٧ محاضر الاجتماعات

تثبت مداولات المجلس وقراراته في محاضر وتدون هذه المحاضر في سجل خاص يوقع عليه رئيس المجلس والسكرتير وللعضو المعارض أن يطلب تسجيل رأيه في هذا السجل.

١١ - ١٨ 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.

١١ - 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 في الحضور بشرط أن تكون النيابة ثابتة بالكتابة.

١١ - ٢٠ الجمعية العامة العادية

مع مراعاة اختصاصات الجمعية العامة غير العادية، تختص الجمعية العامة العادية بجميع الأمور المتعلقة بالشركة ولها بذلك أوسع الصلاحيات والسلطات ويرأسها رئيس مجلس الإدارة أو من يقوم مقامه ويعين الرئيس سكرتيراً تقر الجمعية العامة تعيينه 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.

١١ - 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 قامت به الشركة 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 اختصاص الجمعية العامة العادية وذلك بنفس الشروط والأوضاع المقررة للجمعية الأخيرة.

١١ - ٢٢ كيفية انعقاد الجمعيات العامة

تنعقد الجمعيات العامة للمساهمين بدعوة من مجلس الإدارة وعلى مجلس الإدارة أن يدعو الجمعية العامة إذا طلب ذلك مراقب الحسابات أو عدد من المساهمين يمثلون ٥٪ من رأس المال على الأقل. و تُنشر الدعوة لانعقاد الجمعية العامة في الجريدة الرسمية وصحيفة يومية تُوزع في المدينة التي يقع فيها المركز الرئيس للشركة قبل الميعاد المحدد للانعقاد بخمسة و عشرين (٢٥) يوما على الأقل و تشتمل 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 و الصناعة خلال المدة المحددة للنشر.

١١ - ٢٣ نصاب الجمعية العامة العادية

لا يكون اجتماع الجمعية العامة العادية صحيحاً إلا إذا حضره مساهمون يمثلون (٥٠٪) 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.

١١ - 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 خلال الاجتماع الأول، يعقد اجتماع آخر بنفس الأسلوب الموضح في القسم ١١-٢٢ أعلاه. وينص نظام الشركات على وجوب حضور مساهمين يمثلون ٢٥ في المائة على الأقل من رأس مال الشركة لتحقق النصاب في الاجتماع الثاني.

١١ - ٢٥ حقوق التصويت

لكل مساهم صوت عن كل ١٠ أسهم يملكها أو يمثلها في الجمعية العامة.

١١ - ٢٦ التصويت بالأغلبية

تصدر قرارات الجمعية العامة العادية بالأغلبية المطلقة من الأسهم الممثلة في الاجتماع. وتصدر قرارات الجمعية العامة غير العادية بأغلبية ثلثي (٢/٣) الأسهم الممثلة في الاجتماع، إلا إذا كان القرار متعلقاً بزيادة أو بتخفيض رأس المال أو حل الشركة قبل انقضاء المدة المحددة لها في النظام الأساسي أو بإدماج الشركة في شركة أو في مؤسسة أخرى، فلا يكون القرار صحيحاً إلا إذا صدر بأغلبية ثلاثة أرباع الأسهم الممثلة في الاجتماع.

١١ - ٢٧ إجراءات انعقاد الجمعية العامة

يرأس الجمعية العامة رئيس المجلس أو من يفوضه في حالة غيابه. و يُعين الرئيس سكرتيراً تقر الجمعية العامة تعيينه. ويحرر عند انعقاد الجمعية كشف بأسماء المساهمين الحاضرين والممثلين ومكان إقامتهم مع بيان عدد الأسهم التي في حيازتهم بالأصالة أو بالوكالة وعدد الأصوات المخصصة لها ويكون لكل ذي مصلحة الاطلاع على هذا الكشف.

١١ - ٢٨ تعيين مراقب حسابات

يكون للشركة مراقب حسابات أو أكثر من المحاسبين القانونيين المصرح لهم بالعمل في المملكة تعينه الجمعية العامة وتقدر أتعابه. وعليه مراجعة حسابات السنة التي عين لها داخل وخارج المملكة.

١١ - ٢٩ السنة المالية للشركة

تبدأ السنة المالية للشركة من ١ يناير وتنتهي في ٣١ ديسمبر من كل سنة ميلادية.

١١ - ٣٠ الحسابات السنوية

يعد مجلس الإدارة في نهاية كل سنة مالية جرداً لقيمة أصول الشركة وخصومها في التاريخ المذكور، كما يعد ميزانية الشركة وحساب الأرباح والخسائر وتقديراً 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. يوقع 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 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.

١١ - ٣١ 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، ويجوز للجمعية العامة العادية وقف هذا التجنيب عند بلوغ الاحتياطي النظامي نصف (١/٢) رأس مال الشركة.
- يوزع الباقي على المساهمين.

١١ - ٣٢ توزيع الأرباح

يتم سداد الأرباح التي سيتم توزيعها في المكان والزمان الذي يحدده مجلس الإدارة وفقاً للتعليمات الصادرة عن وزارة التجارة والصناعة.

١١ - ٣٣ حل الشركة وتصفيتها

تحل الشركة في حالة خسارة نصف رأس المال إلا إذا قررت الجمعية العامة العادية خلاف ذلك. وفي حال حلها، تعين الجمعية العامة العادية طريقة التصفية وتُعين مصفيا. وتنتهي مهمة مجلس الإدارة بتعيين المصفي، أما سلطة الجمعية العامة فتبقى قائمة طوال مدة التصفية.

١١ - ٣٤ نظام الشركات

تنطبق أحكام نظام الشركات السعودية فيما لم يرد بشأنه نص في هذا النظام.

١٢. معلومات قانونية

١٢ - ١ ملخص الاتفاقيات الجوهرية

أبرمت الشركة عدد من الاتفاقيات الجوهرية لعدة أغراض بما في ذلك الاتفاقيات الخاصة بالصفقة 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 و/أو عقود الإيجار (الملخصة أدناه) جوهرية أو غير جوهرية. وقد لُخصت الاتفاقيات الجوهرية الخاصة بالصفقة أدناه في القسم ١٢-١-١ ("ملخص مستندات الصفقة") في حين أن الاتفاقيات الجوهرية وعقود الإيجار الأخرى، ضمن أمور أخرى، ملخصة في الفقرة ١٢-٢ ("المعلومات القانونية المتعلقة بالشركة").

١٢ - ١ - ١ ملخص مستندات الصفقة

أبرمت الشركة عدد من الاتفاقيات الرئيسية لغرض الدخول في الصفقة، وفيما يلي ملخص لكل منها:

١٢ - ١ - ١ - ١ ملخص البنود الرئيسية لاتفاقية شراء الأعمال والأصول

أبرمت الشركة وفيلا بتاريخ ١٤٣٣/١٢/١٩هـ (الموافق ٢٠١٢/١١/٤م) ("تاريخ التوقيع") اتفاقية تستحوذ الشركة بموجبها على كامل أسطول ناقلات وعمليات شركة فيلا ذات العلاقة بتلك الناقلات والمعدلة بتاريخ ١٤٣٤/٩/٣هـ (الموافق ٢٠١٣/٧/١١م) وتاريخ ١٤٣٤/١٢/٢٥هـ (الموافق ٢٠١٣/١٠/٣٠م) و تاريخ ١٤٣٥/٢/٢٨هـ (الموافق ٢٠١٣/١٢/٣١م) وتاريخ ١٤٣٥/٥/٣٠هـ (الموافق ٢٠١٤/٣/٣١م) وتاريخ ١٤٣٥/٦/١٤هـ (الموافق ٢٠١٤/٤/١٤م). وبموجب الاتفاقية المؤرخة في ١٤٣٤/٩/٣هـ (الموافق ٢٠١٣/٧/١١م) 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.

بحسب بنود اتفاقية شراء الأعمال والأصول، تدفع الشركة عوضاً قدره ٤,٨٧٥,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي (ما يعادل ١,٣٠٠,٠٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي) مقابل الأصول المستهدفة (والذي يعكس أيضاً تقييم الشركة لقيمة عقود النقل بالنسبة للشركة). ويتألف العوض الذي ستدفعه الشركة من ما يلي:

- إصدار أسهم العوض لشركة أرامكو السعودية للتطوير بالسعر المتفق عليه البالغ ٢٢,٢٥ ريال سعودي للسهم بحيث تكون قيمة الأسهم الإجمالية ١,٧٥٢,١٨٧,٥٠٠ ريال سعودي (ما يعادل ٤٦٧,٢٥٠,٠٠٠ دولار أمريكي).
- دفع مبلغ نقدي لفيلا قيمته ٣,١٢٢,٨١٢,٥٠٠ ريال سعودي (ما يعادل ٨٣٢,٧٥٠,٠٠٠ دولار أمريكي).

ويشار إلى أن فيلا طلبت من الشركة إصدار أسهم العوض لصالح شركة أرامكو السعودية للتطوير (وهي شركة سعودية مملوكة بالكامل لأرامكو السعودية).

إن عملية نقل الملكية القانونية لكل من الأصول المستهدفة من قبل فيلا إلى الشركة تخضع لإجراءات مطولة وتتطلب دقة في التنفيذ وتخطيط مسبق. ويخضع إتمام أي مرحلة من مراحل الصفقة إلى عدة اعتبارات تجارية وعملية بما فيها -على سبيل المثال لا الحصر- إتمام عدد من عمليات الفحص الأساسية قبل نقل ملكية أي ناقلة وأن تكون الناقلة في ميناء آمن وخالية من الحمولة عند وقت التسليم الفعلي للشركة. وبناءً على ذلك، اتفقت الشركة وفيلا على أنّ تتم عملية نقل الملكية القانونية لناقلات فيلا على مراحل متعددة على مدى فترة تقارب ستة أشهر تبدأ من تاريخ إتمام المرحلة الأولى للصفقة.

وفي الحالات التي لا يتم فيها نقل الملكية القانونية لأي من ناقلات فيلا إلى الشركة خلال فترة الستة أشهر المشار إليها أعلاه نتيجة لوجود ضرر يؤثر على تصنيف تلك الناقلة (لمزيد من التفاصيل يرجى مراجعة القسم ١٢-١-٢-١، "ملخص البنود الأساسية لنماذج البيع النرويجية المعدّلة")، ستلتزم فيلا إما بإزالة الضرر بما يتوافق مع معايير مؤسسة التصنيف أو الدخول في مفاوضات مع الشركة للاتفاق على تخفيض قيمة الناقلة المتضررة بحيث يعكس تكاليف إصلاح الضرر الواقع عليها. وفي الحالات التي لا يتم فيها نقل الملكية القانونية لأي من ناقلات فيلا إلى الشركة خلال فترة الستة أشهر المشار إليها أعلاه نتيجة للخسارة الكاملة لتلك الناقلة، فإن فيلا لن تكون ملزمة بتسليم الناقلة وإنما سيُخفض العوض بمبلغ مساوٍ للقيمة المتفق عليها للناقلة التي لم تُسلم. ستقوم البحري أيضاً عند إتمام أي مرحلة بسداد قيمة وقود الناقلات (في حالة ناقلات النفط العملاقة، باستثناء ناقلة النفط العملاقة العائمة للتخزين) وزيوت التشحيم (فيما يتعلق بكل ناقلة من ناقلات فيلا) والتي تكون على متن ناقلة فيلا المعنية عند نقلها للشركة، وذلك على أساس معدلات مرجعية متفق عليها بين فيلا والشركة. ولا يشمل العوض سعر الوقود وزيوت التشحيم المذكورة. وعليه، على الشركة سداد الدفعات المتعلقة بهم نقداً لفيلا عند انتقال ملكية ناقلة فيلا ذات الصلة للشركة.

في حال قامت البحري (١) بالموافقة على أو إجراء أي عملية تشكل إعادة تعديل لرأس المال بين تاريخ التوقيع وتاريخ تسليم أسهم العوض لأي سبب، فإن الشركة ستكون ملزمة بإصدار عدد إضافي من الأسهم باسم شركة أرامكو السعودية للتطوير في تاريخ تسليم أسهم العوض لضمان أن الحصة التي ستملكها شركة أرامكو السعودية للتطوير، في ذلك التاريخ، تمثل ٢٠ في المائة من كامل رأس مال الشركة المصدر (في ذلك التاريخ)؛ أو (٢) إجراء أي إعادة تعديل لرأس المال بين تاريخ تسليم أسهم العوض وتاريخ إتمام المرحلة النهائية للصفقة لغرض تمويل سداد العوض النقدي، فإن الشركة ستكون ملزمة بإصدار ما يلزم من أسهم إلى شركة أرامكو السعودية للتطوير (دون أن تقوم اي من شركة أرامكو السعودية للتطوير أو فيلا بسداد أي مبالغ إضافية) بحيث تكون الأسهم المملوكة لشركة أرامكو السعودية للتطوير بعد عملية تعديل رأس المال تمثل ما نسبته ٢٠ في المائة من إجمالي رأس المال المصدر للشركة (في ذلك التاريخ).

العوض

ستقوم الشركة بدفع العوض من خلال إصدار أسهم العوض أولاً ومن ثم دفع العوض النقدي، وذلك بحسب التفصيل الوارد أدناه.

(أ) أسهم العوض

تماشياً مع الطريقة التدريجية المتفق عليها لتسليم ناقلات فيلا (المذكورة أعلاه)، فقد اتفقت الشركة وفيلا على قيام مراجع الحسابات بإصدار شهادة مراجع الحسابات المرحلية (التي سيتم توفير نسخة منها إلى فيلا) للشركة بعد انتقال ملكية كل من ناقلات أسهم العوض إلى الشركة (باستثناء ناقلة أسهم العوض النهائية) وقيام الشركة بإرسال خطاب رئيس مجلس إدارة البحري (كما هو معرف) إلى فيلا فيما يتعلق بناقلة أسهم العوض التي تم نقل ملكيتها. وبالنسبة لتاريخ تسليم ناقلة أسهم العوض النهائية، سيقوم مراجع الحسابات بإصدار شهادة مراجع الحسابات النهائية للشركة (التي سيتم توفير نسخة منها إلى فيلا) وستقوم الشركة بتقديم خطاب رئيس مجلس إدارة البحري بخصوص تلك الناقلة، وبعد ذلك ستقوم الشركة بالتقدم إلى وزارة التجارة والصناعة لتحديث سجلها التجاري لعكس زيادة رأس المال، واتخاذ كافة الإجراءات الضرورية لإصدار أسهم العوض باسم شركة أرامكو السعودية للتطوير وتسجيل تلك الأسهم في سجل الأسهم الآلي الخاص بالشركة لدى تداول قبل تاريخ التنفيذ النهائي لتسليم أسهم العوض.

تمنح أسهم العوض نفس الحقوق والالتزامات (بما في ذلك حقوق التصويت والأرباح) التي تمنحها أسهم الشركة الأخرى حسب نظام الشركات والنظام الأساسي للشركة. يوجد شرح مفصل عن الحقوق المرتبطة بالأسهم في القسم ٩-٥ "لمحة عن الحقوق المرتبطة بالأسهم".

(ب) العوض النقدي

فيما يتعلق بالعوض النقدي الواجب على الشركة دفعه إلى فيلا مقابل الأصول المستهدفة، ستقوم الشركة وفيلا ووكيل حساب الضمان النقدي بإبرام اتفاقية الضمان النقدي والتي بموجبها، ستقوم الشركة بتحويل مبلغ من العوض النقدي يساوي قيمة الناقلة المعنية إلى حساب مصرفي للشركة مدار من قبل وكيل الضمان النقدي، خلال فترة لا تتجاوز ثلاثة أيام عمل من تاريخ تقديم فيلا إشعاراً إلى الشركة قبل خمسة أيام من التاريخ الذي تتوقّع فيه فيلاّ نقل ملكية ناقلة فيلا المعنية إلى الشركة. وعند نقل ملكية ناقلة فيلا المعنية إلى الشركة، تطلب الشركة وفيلا معاً من وكيل الضمان النقدي تسديد هذا المبلغ إلى فيلا.

شروط إتمام المرحلة الأولى من الصفقة

يعتمد إتمام المرحلة الأولى من الصفقة (وبالتالي الصفقة ككل) على استيفاء -أو التنازل عن- شروط إتمام المرحلة الأولى. وفي تاريخ نشرة الإصدار هذه، تم استيفاء الشروط التالية من شروط إتمام المرحلة الأولى (أو التنازل عنها بحسب الحال):

- توقيع اتفاقيات الصفقة من قبل أطرافها.
- ألا يقل تقييم الأصول المستهدفة - والذي يعكس أيضاً تقدير الشركة لقيمة عقود النقل- الوارد في تقرير التقييم الذي أعده المستشار المالي عن العوض. يعكس أيضاً تقدير الشركة للقيمة المتوقعة من الدخول في عقود النقل- الوارد في تقرير التقييم الذي أعده المستشار المالي عن العوض.
- الحصول على موافقة هيئة السوق المالية لنشر هذه النشرة.
- اتفاق كل من فيلا والشركة على هوية ٩٠ في المائة على الأقل من الموظفين الذين سيتم نقلهم إلى الشركة وفق اتفاقية الخدمات.
- موافقة مجلس حماية المنافسة المتعلقة بالصفقة.
- استلام موافقة وتنازل من قبل هايدوك هولدنغز ليمتد (شركة مؤسسة في جزر فيرجن البريطانية) التي يلزم الحصول على موافقتها عند وجود تغير في السيطرة على الشركة وذلك بموجب اتفاقية الشركاء المبرمة مع الشركة فيما يتعلق بشركة بتروديك المحدودة وهي إحدى شركات مجموعة البحري (للمزيد من التفاصيل، يرجى الاطلاع على القسم ٥-٨-٤ "بتروديك").
- استلام تنازل ودليل على الإنهاء من وكيل التسهيلات بخصوص اتفاقية تسهيلات قامت الشركة بإبرامها في ٣ سبتمبر ٢٠٠٢م وانتهت في ديسمبر ٢٠١٣م.
- الحصول على موافقة المجلس الأعلى لشؤون البترول والمعادن على الصفقة.

بالإضافة إلى شروط إتمام المرحلة الأولى الأخرى التي يجب توافرها بحلول تاريخ إتمام المرحلة الأولى (وبما لا يتجاوز تاريخ التنفيذ النهائي أو أي تاريخ لاحق آخر تتفق عليه الشركة وفيلا) ما يلي:

- اقتناع فيلا بقدرة الشركة على تمويل العوض النقدي وذلك من خلال توقيع الاتفاقيات النهائية للتمويل الجسري (للمزيد من المعلومات، يرجى الاطلاع على القسم ١-٨ "شروط إتمام المرحلة الأولى من الصفقة").
- موافقة وزارة التجارة والصناعة على عقد الجمعية العامة غير العادية للصفقة وجدول أعمال الاجتماع الذي سيتضمن القرار الخاص بالصفقة بما في فيها الموافقة على التعديلات المقترحة على النظام الأساسي للشركة.
- موافقة المساهمين على القرار الخاص بالصفقة أثناء الجمعية العامة غير العادية (للمزيد من المعلومات، يرجى الاطلاع على القسم ١-١٥ " الجمعية العامة غير العادية").
- عدم حدوث أي تغيير جوهري سلبي.
- عدم إعلان أي طرف أو شخص عن نية جدية في تقديم عرض من شأنه الاستحواذ على حصة سيطرة في الشركة.

- عدم وقوع حادثة تلوث بيئي منذ تاريخ التوقيع، أو في حال وقوع حادثة تلوث بيئي وكان أثرها فقط توقف أعمال الطرف المتسبب بالحادثة أو عضو من مجموعته، أن تتم معالجة تلك الحالة عند اتمام المرحلة الأولى بحيث لا يكون هناك وجود لأي أعباء ناشئة عن مثل تلك الحادثة بالنسبة للناقلة الخاصة بالطرف المتسبب بالحادثة.
- عدم تحقق أي واقعة أو أمر أو ظرف من شأنه أن يشكل تجاوزاً لتعهدات أساسية معينة والتي تم تقديمها من قبل فيلا أو من قبل الشركة بموجب اتفاقية شراء الأعمال والأصول والتي تشكل في كلتا الحالتين تغييراً سلبياً جوهرياً، دون أن يتم معالجته أو تسويته من قبل الطرف المعني خلال ٣٠ يوماً (إذا كان بالإمكان معالجتها) بالشكل المعقول المرضي للطرف الآخر.

بموجب اتفاقية شراء الأعمال والأصول، يحق للشركة و/أو فيلا التنازل عن أي من شروط إتمام المرحلة الأولى من الصفقة المشار إليها في القائمة أعلاه (باستثناء الموافقة على القرار الخاص بالصفقة من قبل المساهمين في اجتماع الجمعية العامة غير العادية للصفقة). ومن الممكن التنازل عن بعض من تلك الشروط كالتالي:

- يحق للشركة، بناء على رغبتها المطلقة، التنازل عن أي تغيير سلبي جوهري يحدث للأصول المستهدفة في حين أنها مازالت مملوكة من فيلا أو أي تجاوز لبعض التعهدات الأساسية التي قدمتها فيلا متى ما كان يشكل تغييراً سلبياً جوهرياً ولم تتم معالجته من قبل فيلا خلال ٣٠ يوماً (إذا كان بالإمكان معالجته بشكل يرضي الشركة على نحو معقول). من المتوقع ألا تقدم الشركة مثل هذا التنازل إلا بعد أن تأخذ بعين الاعتبار كافة العوامل ذات الصلة ومن بينها تأثير مثل ذلك التنازل على الفوائد والمخاطر المتوقع أن تتعرض لها الشركة نتيجة للصفقة.
- يحق لفيلا، بناء على رغبتها المطلقة، التنازل عن أي تغيير سلبي جوهري يقع بخصوص مجموعة البحري أو أي تجاوز لبعض التعهدات الجوهرية التي قدمتها البحري متى ما كان يشكل تغييراً سلبياً جوهرياً ولم تتم معالجته من قبل البحري خلال ٣٠ يوماً (إذا كان بالإمكان معالجته بشكل يرضي الشركة على نحو معقول). من المتوقع ألا تقدم فيلا مثل هذا التنازل إلا بعد أن تأخذ بعين الاعتبار كافة العوامل ذات الصلة ومن بينها تأثير مثل ذلك التنازل على الفوائد والمخاطر المتوقع أن تتعرض لها فيلا نتيجة للصفقة.
- إذا تعرضت إحدى الناقلات المدارة من قبل مجموعة البحري أو مجموعة فيلا لحادث تلوث بيئي، يحق للطرف الآخر التنازل عن هذا الشرط من شروط إتمام المرحلة الأولى للصفقة. من المتوقع أن يتم تقديم مثل هذا التنازل فقط في الحالات التي لن يؤثر فيها بشكل جوهري على مزايا الصفقة التي سيحصل عليها الطرف المتنازل.

الموافقة من المجلس الأعلى لشؤون البترول والمعادن

إن أحد الشروط الرئيسية لإتمام المرحلة الأولى من الصفقة هو الحصول على موافقة المجلس الأعلى لشؤون البترول والمعادن على الصفقة. ويتمثل دور المجلس الأعلى لشؤون البترول والمعادن في تحديد سياسات واستراتيجيات المملكة المتعلقة بالبترول والغاز وغيرها من المواد الهيدروكربونية في ضوء المصالح الوطنية للمملكة بما في ذلك حالات الطوارئ الوطنية. علماً بأن موافقة المجلس الأعلى لشؤون البترول والمعادن مطلوبة بسبب أن الشركة ستكون هي الناقل الوطني المسؤول – بموجب اتفاقية شراء الأعمال والأصول– عن التزامات الناقل الوطني البحري.

وتم الحصول على موافقة المجلس الأعلى لشؤون البترول والمعادن في تاريخ ١٤٣٥/٦/١٠هـ (الموافق ٢٠١٤/٤/١٠م) على نقل ملكية أسطول فيلا إلى الشركة وأن تتولى الشركة التزامات الناقل الوطني.

الالتزامات الرئيسية للشركة

بموجب اتفاقية شراء الأعمال والأصول، تمتلك شركة أرامكو السعودية للتطوير الحق في تعيين عضوين من أعضاء مجلس الإدارة من تاريخ تملكها ٢٠ في المائة من رأس مال الشركة (لمزيد من التفاصيل حول التغييرات في المجلس، يرجى مراجعة القسم ١-١٤ "التغييرات في مجلس الإدارة بعد الصفقة"). وحتى حلول التاريخ الذي يتم فيه تعيين العضوين في مجلس الإدارة من قبل شركة أرامكو السعودية للتطوير، فإن الشركة ستخضع لعدد من القيود بحسب اتفاقية شراء الأعمال والأصول، تشمل:

- الامتناع عن تعديل اسم أي من الشركات في مجموعة البحري أو اتخاذ أية خطوات أخرى قد تشكل نوعاً من تغيير العلامة التجارية لتلك الشركات.
- باستثناء ما يتم لغرض دفع العوض النقدي (كما هو موضح في الوثائق المتعلقة بتمويل الشركة للعوض النقدي والمشار إليها في اتفاقية شراء الأعمال والأصول)، الامتناع عن زيادة أي من قروض الشركة بشكل جوهري، وعن الدخول في أي اتفاقية قرض جديدة أو اتفاقية ضمان مع أي مصرف أو مؤسسة مالية، بالإضافة إلى الامتناع عن إعادة تمويل أية اتفاقية تمويل لمجموعة البحري تتعلق بالصفقة، وعن إصدار أدوات دين، باستثناء ما يتم في سبيل تسيير العمل الاعتيادي للشركة أو لغرض تنفيذ استثمارات محددة في خطة عمل الشركة قبل تاريخ التوقيع.
- الامتناع عن تسديد أي مديونية لأي من شركات مجموعة البحري أو تعجيل سدادها أو تعديل أي من شروطها بخلاف ما يتم كجزء من العمل الاعتيادي، والامتناع عن إلغاء أي من التسهيلات المتاحة لأي من تلك الشركات.
- الامتناع عن إعلان توزيع أرباح أو أي توزيعات أخرى للمساهمين باستثناء توزيع الأرباح (إن وجدت) عن السنوات المالية المنتهية بتاريخ ١٤٣٤/٢/١٨هـ (الموافق ٢٠١٢/١٢/٣١م) و١٤٣٥/٢/٢٨هـ (الموافق ٢٠١٣/١٢/٣١م).
- الامتناع عن إعادة تعديل رأس مال أي شركة في مجموعة البحري (باستثناء زيادة رأس المال المرتبطة بالصفقة)، سواء كان ذلك يتعلق (١) بتمويل الشركة لالتزامها بدفع العوض النقدي، أو (٢) بإعادة تمويل أي تمويل حصلت عليه الشركة لغرض تمويل العوض النقدي، أو (٣) بتخصيص أو إصدار أي أوراق مالية قابلة للتحويل إلى أسهم (باستثناء ما يتم تنفيذاً لممارسة حق خيار أو مكافأة بموجب برنامج أسهم خاص بالموظفين والتي تم منحها قبل تاريخ التوقيع).

- الامتناع عن استرداد أو إعادة شراء أسهم رأس مال الشركة أو أي من شركات مجموعة البحري.
- الامتناع عن تعديل الوثائق التأسيسية للشركة بخلاف ما يتعلق بالحصول على موافقة المساهمين على الصفقة.
- الامتناع عن اتخاذ أي فعل، أو عدم اتخاذ أي فعل، من شأنه أن يشكل مخالفة لشروط أي من التصاريح أو الرخص الجوهرية الخاصة بالشركة أو ما قد يؤدي إلى إلغائها.
- الامتناع عن اتخاذ أي فعل أو إجراء تعلم الشركة –أو تعتقد أنه– قد يعيق إتمام المرحلة النهائية من الصفقة أو قد يؤدي إلى منع أو تأخير استيفاء أي من شروط إتمام المرحلة الأولى من الصفقة والمطلوب إتمامها قبل حلول تاريخ التنفيذ النهائي، مع مراعاة واجبات أعضاء مجلس الإدارة والتزاماتهم المنصوص عليها في الأنظمة ذات العلاقة.
- الامتناع عن إصدار أي قرار مجلس إدارة بالموافقة على –أو بإشعار الجمهور أو أي طرف ثالث عن النية بالموافقة على– أي من الأمور الواردة أعلاه (سواء كان ذلك الأمر سيتم قبل تعيين العضوين من قبل شركة أرامكو السعودية للتطوير في المجلس أو بعد ذلك).

وبخلاف القيود على الشركة وعلى مجموعة البحري المذكورة أعلاه، كجزء من موافقة المجلس الأعلى لشؤون البترول وطالما أن عقد الشحن لا يزال سارياً، فسوف تكون الشركة أيضاً هي الناقل الوطني وسوف تخضع 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.

الالتزامات الرئيسية لفيلا

تفرض اتفاقية شراء الأعمال والأصول على فيلا عدداً من القيود بخصوص كل من الأصول المستهدفة خلال الفترة الممتدة من تاريخ التوقيع حتى تاريخ التسليم المعني الذي تنتقل فيه الملكية القانونية للأصل ذي العلاقة إلى الشركة. وتشمل هذه القيود ما يلي:

- الامتناع عن تشغيل الأصول المستهدفة بطريقة خارجة عن العمل الاعتيادي لدى فيلا.
- الامتناع عن تكوين أو تعديل أو استرداد –أو الموافقة على تكوين أو تعديل أو استرداد– أي تأجير أو رهن أو حجز أو أي حق آخر على أي من الأصول المستهدفة (بالحد الذي ينطبق)، والذي قد يؤدي إلى منع أو تأخير الصفقة.
- الامتناع عن التنازل عن أو عقد تسوية فيما يتعلق بالدعاوى القضائية أو التحكيمية أو أي دعاوى أو مطالبات أو نزاعات، أو التنازل عن أي حق فيما يتعلق بتلك الدعاوى، إذا كانت تتعلق بأي من الأصول المستهدفة، بشكل قد يؤدي إلى منع أو تأخير الصفقة.
- تسيير أعمالها المتعلقة بالأصول المستهدفة وفقاً لكافة المتطلبات القانونية والإدارية النافذة في أي دولة ذات علاقة.
- الامتناع عن اتخاذ أي فعل أو إجراء تعلم فيلا أنه –أو تعتقد أنه– قد يعيق إتمام الصفقة أو قد يؤدي إلى منع أو تأخير استيفاء أي من شروط إتمام المرحلة الأولى من الصفقة والمطلوب إتمامها قبل إتمام المرحلة النهائية للصفقة، مع مراعاة واجبات أعضاء مجلس إدارتها والتزاماتهم المنصوص عليها في الأنظمة ذات العلاقة.

التعهدات المقدّمة من الشركة

قدّمت الشركة تعهدات متعددة لفيلا وشركة أرامكو السعودية للتطوير كما في تاريخ التوقيع، وسوف تقدم تعهدات أيضاً لفيلا وشركة أرامكو السعودية للتطوير عند كل تاريخ لنقل ملكية ناقلات أسهم العوض. وتتعلق هذه التعهدات، ضمن أمور أخرى، بالأمور الموضحة أدناه (علماً بأن عدداً من تلك التعهدات تم تقديمها بناءً على فرضيات واستثناءات محددة):

- امتلاك الشركة للملكية القانونية والنفعية لناقلاتها، دون أن تكون محملة بأي ضمانات لأطراف ثالثة باستثناء ما أُفصح عنه لفيلا.
- تأثير الصفقة على بعض العقود الرئيسية التي تكون الشركة طرفاً فيها.
- الموافقة على إصدار أسهم العوض وأن الإصدار سيكون بالشكل السليم وأن الأسهم ستكون مدفوعة القيمة بالكامل عند تاريخ تسليم أسهم العوض.
- حصول شركة أرامكو السعودية للتطوير على كافة الحقوق القانونية والنفعية المرتبطة بأسهم العوض، عند تاريخ تسليم أسهم العوض.
- حسابات الشركة والشركات الأخرى في مجموعة البحري تعكس الوضع الحقيقي والعادل لأعمال مجموعة البحري.
- امتلاك مجموعة البحري لرأس مال كافٍ لفترة اثني عشر شهراً من تاريخ التوقيع.
- سريان الأعمال في مجموعة البحري بشكل اعتيادي منذ تاريخ ١٤٣٣/٢/٦هـ (الموافق ٢٠١١/١١/٣١م).
- صحة العقود الجوهرية لمجموعة البحري وإلزاميتها.
- خلال فترة الاثني عشر شهراً التي سبقت تاريخ التوقيع، لم يتوقف أي مزود أو عميل هام عن التعامل مع أي شركة من مجموعة البحري ولم يظهر النية للقيام بذلك.
- صحة ودقة المعلومات الواردة في اتفاقية شراء الأعمال والأصول والخاصة بهيكل مجموعة البحري والناقلات والممتلكات الأخرى الحالية العائدة لها أو المستأجرة من قبلها.
- تسديد مجموعة البحري لكافة الضرائب ذات العلاقة، بما في ذلك (دون حصر) أي ضريبة دخل مطبقة بحسب الأنظمة ذات العلاقة في المملكة.
- حصول مجموعة البحري على كافة الرخص والموافقات المطلوبة بموجب القوانين البيئية ذات الصلة.
- صحة جميع الطلبات التي سبق وأن قدمتها الشركة لأسباب تنظيمية وجميع المعلومات التي سبق الإفصاح عنها، وأن جميع المعلومات التي تتعلق بوقائع مادية مذكورة في الطلبات التنظيمية صحيحة ودقيقة، وأن تلك الطلبات كانت مستوفية للمتطلبات النظامية للأوراق المالية السارية في وقت تقديم الطلب، وأن جميع المعلومات المفصح عنها للجمهور لم تفتقد لمعلومات جوهرية من شأنها التأثير بشكل جوهري على سعر سهم الشركة أو تتطلب إعلان للجمهور.

التعهدات المقدّمة من فيلا

قدّمت فيلا تعهدات متعددة للشركة كما في تاريخ التوقيع وسوف تقدم تعهدات أيضاً عند تاريخ إتمام كل مرحلة. وتتعلق هذه التعهدات، ضمن أمور أخرى، بما يلي:

- امتلاكها للملكية القانونية والنفعية لناقلات فيلا ، دون أن تكون محملة بأي ضمانات لأطراف ثالثة.
- امتلاكها للملكية القانونية والنفعية لأنظمة تقنية المعلومات الخاصة والتي تشكل جزءاً من ناقلات فيلا ، وكونها في حالة جيدة وصالحة للعمل.
- أن كافة الدفاتر والسجلات المتعلقة بكل ناقلة من ناقلات فيلا محدثة ومكتملة بشكل سليم.
- تقيد فيلا بكافة متطلبات المعايير ذات الصلة الصادرة عن المنظمة البحرية الدولية (منظمة دولية تابعة للأمم المتحدة مسؤولة عن سلامة وأمن النقل البحري) فيما يتعلق بالأصول المستهدفة.

بالإضافة إلى ذلك، فإن فيلا قدمت تعهدات للشركة في تاريخ التوقيع (علماً أن عدداً من تلك التعهدات تم تقديمها بناءً على فرضيات واستثناءات محددة) تتضمن ما يلي:

- تسديد فيلا لكافة الضرائب الجوهرية المتعلقة بالأصول المستهدفة.
- أحقية فيلا بنقل كافة المعلومات المشمولة في الأصول المستهدفة للشركة دون الإخلال بأي قوانين أو أنظمة تتعلق بحماية المعلومات في الإمارات العربية المتحدة وفي المملكة العربية السعودية.
- أن الشروط والأحكام الموحدة لعمل موظفي فيلا الذين سوف ينتقلون إلى الشركة بحسب اتفاقية الخدمات، والتي تم توفيرها للشركة، مكتملة ودقيقة من كافة النواحي الجوهرية.

التعهدات الإضافية من طرف فيلا

بحسب اتفاقية شراء الأعمال والأصول، تلتزم فيلا أيضاً بعدم قيام أي من شركات مجموعة فيلا بالتنافس مع مجموعة البحري في امتلاك وتشغيل و/أو تأجير ناقلات النفط العملاقة بغرض نقل النفط الخام المنتج في المملكة وذلك في الفترة ما بين إتمام المرحلة الأولى من الصفقة 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 الشركات الأعضاء في مجموعة فيلا ، ولا أي مشروع مشترك تملك فيه أي من شركات مجموعة فيلا أي مصلحة، من أداء أعمال منافسة إذا كانت تلك الشركة التابعة لمجموعة 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 بالمائة 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 تشكّل 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 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 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

١٢ - ١ - ١ - ٢ "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 لأسهم فيها أو لحقوق تصويت (أو أي حقوق مشابهة في مشروع مشترك تعاقدي) بمفاوضة أو تقديم عروض عمل أي من الموظفين الذين انتقلوا إلى مجموعة البحري وفق اتفاقية الخدمات وذلك لمدة سنتين من تاريخ انتقال هؤلاء الموظفين إلى مجموعة البحري.

توزيع الأرباح

بموجب اتفاقية شراء الأعمال والأصول، فقد اتفقت كل من الشركة وفيلا على أنه بالنسبة لأي سنة مالية يتم فيها نقل الملكية القانونية لأي من ناقلات أسهم العوض إلى الشركة، سيُعتبر أنه تم تسليم عدد من أسهم العوض (تساوي قيمتها قيمة الناقلة التي تم نقل ملكيتها) إلى شركة أرامكو السعودية للتطوير. وإذا أعلنت الشركة عن أرباح نقدية لتلك السنة المالية (وكان تاريخ تسليم أسهم العوض قد وقع قبل تاريخ سجل الأرباح لتلك السنة)، فسيحق لأرامكو السعودية للتطوير استلام والاحتفاظ بجزء فقط من الأرباح النقدية المعلن عنها ("الأرباح المبقاة الإجمالية"). ويتم حساب الأرباح المبقاة بالنسبة لكل من ناقلات أسهم العوض بناءً على (١) كل مجموعة من أسهم العوض تم اعتبارها مسلّمة إلى شركة أرامكو السعودية للتطوير خلال السنة المالية فيما يتعلق بتلك الناقلة، و(٢)

عدد الأيام في السنة المالية التي اعتُبرت فيها أرامكو السعودية للتطوير مالكاً لأسهم العوض تلك مقسمة على مجموع عدد الأيام في تلك السنة المالية. وتكون الأرباح المبقاة الإجمالية هي مجموع كافة الأرباح المبقاة لجميع ناقلات أسهم العوض. وعليه، وبالنسبة لتلك السنة المالية، تقوم الشركة بسداد مجموع الأرباح المتعلقة بأسهم العوض إلى شركة أرامكو السعودية للتطوير التي تقوم بإعادة أي مبالغ فائضة عن الأرباح المبقاة الإجمالية إلى الشركة (والتي تم حسابها كما هو مذكور أعلاه).

حدود المسؤولية

إن المسؤولية القصوى لكل من (١) فيلا وشركة أرامكو السعودية للتطوير و(٢) الشركة فيما يتعلق بالإخلال ببعض التعهدات الرئيسية هو ٤,٨٧٥,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي (ما يعادل ١,٣٠٠,٠٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي). وفيما يتعلق بالمسؤولية المرتبطة بالإخلال بالتعهدات الأخرى الواردة في اتفاقية شراء الأعمال والأصول، فإن الحد الأقصى لها هو مبلغ ٥٦٢,٥٠٠,٠٠٠ ريال سعودي (ما يعادل ١٥٠,٠٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي) وذلك لكل من (١) فيلا وشركة أرامكو السعودية للتطوير و(٢) الشركة، على حده.

وتشير اتفاقية شراء الأعمال والأصول أن أياً من فيلا أو شركة أرامكو السعودية للتطوير لن تكونا مسؤولتين تجاه الشركة، كما أن الشركة لن تكون مسؤولة تجاه فيلا أو شركة أرامكو السعودية للتطوير، بخصوص أي مطالبات ناتجة عن الإخلال بأي من التعهدات إلا في حال تحقق الشرطين التاليين معاً:

- تجاوزت قيمة المطالبة مبلغ ٧,٥٠٠,٠٠٠ ريال سعودي (ما يعادل ٢,٠٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي).
- تجاوزت القيمة الإجمالية لكافة المطالبات مبلغ ٧٥,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي (ما يعادل ٢٠,٠٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي).

وفي حال رغبت فيلا أو شركة أرامكو السعودية للتطوير في رفع مثل تلك المطالبات ضد الشركة، أو رغبت الشركة في رفعها تجاه فيلا أو شركة أرامكو السعودية للتطوير، يجب على الطرف المتقدم بالمطالبة أن يبلغ الطرف الآخر إما خلال:

- فترة ستة أشهر من تاريخ إتمام المرحلة الأولى من الصفقة، أو
- فترة ستة أشهر من التاريخ الذي تم فيه تقديم التعهد الذي تم الإخلال به وذلك في حال كان تاريخ تقديم التعهد بعد تاريخ إتمام المرحلة الأولى من الصفقة.

المدة والإنهاء

يمكن إنهاء اتفاقية شراء الأعمال والأصول في حالات محدودة قبل تاريخ إتمام المرحلة الأولى من الصفقة، والتي تشمل:

- اتفاق مكتوب بين الشركة وفيلا على إنهاء الاتفاقية.
- الإنهاء بشكل تلقائي في حال عدم إتمام المرحلة الأولى من الصفقة بتاريخ التنفيذ النهائي الذي يقع في ١٤٣٥/١٠/٤هـ (الموافق ٢٠١٤/٧/٣١م) أو أي تاريخ لاحق تتفق عليه فيلا والشركة.
- امكانية الإنهاء من قبل فيلاً في حال واجهت الشركة تغيير جوهري ذو أثر سلبي في -أو يؤثر إما على- وضع أعمال مجموعة البحري (ككل) أو أي شركة في مجموعة البحري أو أصولها أو التزاماتها أو وضعها المالي أو قدرتها على النجاح أو نتائج عملياتها.
- الإنهاء من قبل الشركة في حال حصول أي تغيير جوهري ذو أثر سلبي في -أو يؤثر على- الأعمال أو الأصول أو الالتزامات المرتبطة بالأصول المستهدفة أو حالتها.
- الإنهاء بشكل تلقائي، في حال حصول حدث قوة قاهرة واستمراره لمدة أكثر من ٩٠ يوماً، بعد إشعار إما الشركة أو فيلا الطرف الآخر بهذا الحدث.
- بطلب إما من الشركة أو فيلا، في حال عدم التوصل إلى اتفاق حول قيمة التعويض الواجب دفعه للشركة نتيجة تحملها التزامات إضافية تم فرضها على الشركة من قبل المجلس الأعلى لشؤون البترول والمعادن)او أي جهة حكومية أخرى ذات علاقة) فيما يتعلق بأسطول الطوارئ، وذلك خلال ٦٠ يوماً من تاريخ إشعار المجلس بفرض مثل تلك الالتزامات الإضافية.
- بطلب إما من الشركة أو فيلا، في حال عدم إتمام المرحلة الأولى من الصفقة خلال ستين يوماً من تاريخ استيفاء شروط إتمام المرحلة الأولى كنتيجة لمخالفة جوهرية من قبل الطرف الآخر لاتفاقية شراء الأعمال والأصول أو أحد نماذج البيع النرويجية المعدلة.

وبعد إتمام المرحلة الأولى من الصفقة، يمكن إنهاء اتفاقية شراء الأعمال والأصول فقط في حال استمرار حدث قوة قاهرة لفترة تزيد عن ٩٠ يوماً من تاريخ إشعار الشركة لفيلا بوقوع ذلك الحدث (أو العكس).

١٢ - ١ - ١ - ٣ ملخص البنود الرئيسية لاتفاقية العلاقة

أبرمت مجموعة أرامكو السعودية والشركة اتفاقية العلاقة بتاريخ ١٤٣٣/١٢/١٩هـ (الموافق ٢٠١٢/١١/٤م)، 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 والمباع من طرف أي عضو في مجموعة أرامكو السعودية على أساس التسليم للعميل في ظروف محددة (كما هو مبين أدناه)، إضافة إلى التزام بعدم منافسة من قبل أعضاء مجموعة أرامكو السعودية بموجب اتفاقية العلاقة كما هو موضح بمزيد من التفصيل أدناه.

الحصرية

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 أي عضو في مجموعة أرامكو السعودية على أساس التسليم للعميل، 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 الناقلة التي ستنفذ عملية النقل.

التزام بعدم المنافسة من مجموعة أرامكو السعودية

بموجب اتفاقية العلاقة، تلتزم أرامكو السعودية أمام الشركة بعدم قيام أرامكو السعودية والشركات التي تسيطر عليها (سواءً عن طريق حقوق التصويت على مستوى الشركاء أو التمثيل في مجلس الإدارة أو حقوق مماثلة بموجب اتفاقية شراكة) بالتنافس مع مجموعة البحري في امتلاك وتشغيل و/أو تأجير ناقلات النفط العملاقة بغرض نقل النفط الخام المنتج في المملكة.

إلا أن هناك عدد من الحالات المحددة (إلى جانب حالة الطوارئ الوطنية) 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 من 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 تشكّل 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 ارامكو 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 السفن بالوقود

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 البحري أو تم استئجارها على أساس هيكلها (حديد عاري) من قبل مجموعة البحري، وذلك في موانئ أو نقاط يتم تحديدها على نحو معقول من قبل أرامكو السعودية، بأولوية على مشغلي السفن التجاريين الآخرين. إلا أنه ليس من شأن هذا الالتزام قيام أي من شركات مجموعة أرامكو السعودية بتزويد أي من شركات مجموعة البحري 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 التزاماتهما 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 البحري، 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 مجال الكيماويات، والبضائع السائبة، والمحطّات 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 الصفقة (أو التنازل عنه من قبل الشركة أو فيلا) بحسب اتفاقية شراء الأعمال والأصول. وتنتهي اتفاقية العلاقة تلقائياً إما بانتهاء اتفاقية شراء الأعمال والأصول قبل تاريخ إتمام المرحلة الأولى من الصفقة أوإنهاء عقد الشحن، أيهما يحدث أولاً.

بتاريخ ١٤٣٣/١٢/١٩هـ (الموافق ٢٠١٢/١١/٤م) أبرمت الشركة وفيلا اتفاقية خدمات والمعدلة بتاريخ ١٤٣٥/٦/١٤هـ (الموافق ٢٠١٤/٤/١٤م)، هدفها تحديد ونقل عدد من الموظفين (سواءً العاملين في المكاتب أو على متن الناقلات) العاملين لدى مجموعة فيلا إلى مجموعة البحري ("الموظفون المنتقلون") لضمان دمج الأصول المستهدفة على نحو سلس ومباشر في أسطول السفن الحالي للشركة.

وبحسب اتفاقية الخدمات، تلتزم الشركة بتقديم عرض توظيف لكل من الموظفين المنتقلين بنفس الشروط والظروف (بما فيها الرواتب والمزايا الإضافية مثل السكن) التي كانت توفرها فيلا. وفي حال لم يوافق أي من الموظفين المنتقلين على عرض التوظيف المقدم من الشركة، فسيبقى موظفاً في فيلا. وفي الحالات التي يوجد فيها فرق بين الراتب الذي يتلقاه موظف فيلا مباشرة قبل الانتقال، والراتب الذي يتلقاه موظف في نفس المنصب والدرجة ومستوى الخبرة والأقدمية (بما في ذلك مدة الخدمة) في الشركة، تقوم فيلا بدفع تعويض للشركة عن هذا الفارق يوازي قيمته منذ تاريخ انتقال الموظف للعمل مع الشركة وحتى مرور ٣٦٥ يوماً من تاريخ إتمام المرحلة الأولى من الصفقة. وبعد مرور هذه المدة يمكن للشركة أن تعدل شروط عمل موظفي فيلا ممن يوافقون على عرض التوظيف الذي تقدمه لهم الشركة، وتسري تلك التعديلات بعد الـ ٣٦٥ يوماً من تاريخ إتمام المرحلة الأولى من الصفقة.

كما في تاريخ هذه النشرة قدمت الشركة عروض للعمل لـ ٤٠٩ موظّفاً من شركة فيلا (٣١٧ من العاملين على متن السفن و٩٢ من العاملين بالمكاتب) منهم ٣٨٧ موظفاً (٢٩٦ من العاملين على متن السفن و٩١ من العاملين بالمكاتب) قبلوا العرض و٢٢ موظف (٢١ من العاملين على متن السفن و١ من العاملين بالمكاتب) رفضوا العروض المقدمة لهم.

وعند الموافقة على عروض التوظيف المقدمة من الشركة، ينتقل الموظفون العاملون على متن الناقلة إلى الشركة بتاريخ انتقال الناقلة التي يعملون عليها. أما الموظفون العاملون في المكاتب فسينتقلون إما عند اتمام المرحلة الأولى أو بحسب ما يتم الاتفاق عليه بين الشركة وفيلا، بحيث لا يتسبب ذلك في تعطيل أي من أعمال الشركة أو فيلا.

وبحسب اتفاقية الخدمات، تقوم فيلا والشركة بتعويض بعضهما البعض بحيث أن أياً منهما لا يتحمل أي التزام تجاه أحد الموظفين المنتقلين بخصوص فترة عمله مع الطرف الآخر، أو تجاه أي موظفين آخرين عاملين لدى الطرف الآخر. وستقوم الشركة بالحصول على جميع التصاريح والتراخيص اللازمة للموظفين المنتقلين متى ما كان ذلك لازماً.

المدة والإنهاء

تسري اتفاقية الخدمات من تاريخ توقيعها (لتمكين الأطراف من وضع الترتيبات الخاصة بانتقال الموظفين المنتقلين) وحتى إنهاء اتفاقية شراء الأعمال والأصول أو تاريخ إتمام المرحلة النهائية أو تاريخ مرور ٣٦٥ يوماً على تاريخ إتمام المرحلة الأولى من الصفقة (أيهما يتحقق أولاً). كما يمكن لفيلا والشركة أن يقوما بالاتفاق على إنهاء الاتفاقية بأثر فوري في أي وقت.

١٢ - ١ - ٢ - ١ ملخص البنود الرئيسية لاتفاقية الإعارة

أبرمت الشركة مع أرامكو السعودية اتفاقية بتاريخ ١٤٣٤/١٢/١٩هـ (الموافق ٢٠١٢/١١/٤م)، يتم بموجبها إعارة موظفين محددين من مجموعة أرامكو السعودية من الموظفين العاملين في مكاتبها إلى مجموعة البحري لأداء مهام معينة تتعلق بالأصول المستهدفة وكذلك بأعمال مجموعة البحري (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 ملائمة 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.

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. تتضمن 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 البحري.

المدة والإنهاء

تسري اتفاقية الإعارة بتاريخ إتمام المرحلة الأولى من الصفقة، وتبقى سارية لفترة خمس سنوات من ذلك التاريخ (إلا في حال اتفقت أرامكو السعودية والشركة على تمديدها) 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 ثلاثين يوماً.

١٢ - ١ - ٢ - ٢ ملخص البنود الرئيسية لاتفاقية الضمان النقدي

ستبرم كل من الشركة وفيلا ووكيل الضمان النقدي اتفاقية لتعيين وكيل الضمان النقدي لغرض إدارة الحساب المصرفي الذي ستقوم الشركة بإيداع كل قسط من العوض النقدي الواجب سداده وفقاً لاتفاقية شراء الأعمال والأصول فيه وذلك خلال فترة لا تتجاوز ٣ أيام عمل من تاريخ إرسال فيلا إشعار بالتاريخ الذي تتوقع فيلا نقل ملكية إحدى ناقلاتها فيه والذي يتعين على فيلا إرساله قبل خمسة من تاريخ نقل الناقلة المعنية. يقوم وكيل الضمان النقدي بالإفراج عن القسط المعني إلى فيلا بعد استلام تعليمات كتابية من الشركة وفيلا بالقيام بذلك.

تتضمن اتفاقية الضمان النقدي واجبات وكيل الضمان النقدي والتي هي تعد ذات طبيعة إدارية فيما يتعلق بحساب الضمان، بما في ذلك الإفراج عن الأموال من الحساب وتحويلها إلى فيلا. بالإضافة إلى ذلك، تقوم كل من الشركة وأرامكو السعودية بحماية وكيل الضمان النقدي من نصف الخسائر والالتزامات التي قد يتكبدها وكيل الضمان النقدي أو أي من مسؤوليه أو موظفيه أو وكلاءه نتيجة لأداءهم واجباتهم بموجب الاتفاقية إلا إذا كانت بسبب الإهمال أو سوء التصرف المتعمد أو الاحتيال من طرف وكيل الضمان النقدي أو أي من مسؤوليه أو موظفيه أو وكلاءه. يحق لوكيل الضمان مقاصة أي مبالغ موجودة في حساب الضمان مقابل أي مبالغ مستحقة له بموجب اتفاقية الضمان النقدي.

في حال نشوء نزاع بين أرامكو السعودية والشركة أو بين أي منهما وأي شخص آخر فيما يتعلق بالمبالغ النقدية الموجودة في حساب الضمان أو حساب الضمان نفسه، يحق لوكيل الضمان النقدي أن يتقدم لأي محكمة مختصة لتسوية ذلك النزاع. وإلى أن (١) تتم تسوية ذلك النزاع بشكل نهائي من قبل المحكمة المختصة أو (٢) تتم تسويته عن طريق قيام فيلا والشركة بتوقيع وتسليم تعليمات مكتوبة إلى وكيل الضمان النقدي تفيد بتسوية النزاع، يحق لوكيل الضمان النقدي أن يرفض، بناء على تقديره المطلق، الاستجابة لأي تعليمات تتعلق بالنقد الموجود في حساب الضمان.

المدة والإنهاء

تسري اتفاقية الضمان النقدي بمجرد توقيعها ويمكن إلغاؤها بموجب إشعار كتابي من الشركة وفيلا، أو بموجب إشعار من وكيل الضمان النقدي إذا أصبحت الترتيبات المنصوص عليها في الاتفاقية مخالفة للنظام المطبق. كما تنتهي اتفاقية الضمان النقدي بإنتهاء اتفاقية شراء الأعمال والأصول. بالإضافة إلى ذلك، تنتهي الاتفاقية عند سداد آخر قسط من العوض النقدي إلى فيلا من قبل وكيل الضمان النقدي والذي من المتوقع حدوثه عند اتمام المرحلة النهائية من الصفقة.

عند انتهاء اتفاقية الضمان النقدي، يكون من حق وكيل الضمان النقدي اقتطاع أي مبالغ مستحقة له بموجب اتفاقية الضمان النقدي من المبالغ الموجودة في حساب الضمان وتحويل الباقي إلى الشخص المعيّن لذلك الغرض من قبل الشركة وفيلا.

كما يحق لوكيل الضمان النقدي التوقف عن تقديم خدماته بموجب الاتفاقية، وفي تلك الحالة، تقوم الشركة وفيلا بتعيين من يحل محله، ويتعهد وكيل الضمان النقدي بتحويل أي مبالغ نقدية باقية في حساب الضمان (بعد اقتطاع أي مبالغ مستحقة له) إلى الوكيل البديل.

١٢ - ١ - ٣ ملخص مستندات النقل البحري

١٢ - ١ - ٣ - ١ ملخص البنود الرئيسية لنماذج البيع النرويجية المعدلة

أبرمت الشركة وفيلا اتفاقية مستقلة لكل ناقلة من ناقلات فيلا، والتي أُعدت بناءً على نموذج مذكّرة الاتفاق لشراء وبيع السفن الخاصة بجمعية وسطاء السفن النرويجية (والمعروف باسم نموذج البيع النرويجي للعام ٢٠١٢م وهو مستند نموذجي تم اعتماده كمعيار لنقل ملكية السفن المستخدمة) وذلك بتاريخ ١٤٣٣/١٢/١٩هـ (الموافق ٢٠١٢/١١/٠٤م) والتي وافقت فيلا بموجبها على نقل الملكية القانونية لكل من ناقلاتها إلى الشركة. وعليه فقد قامت الشركة وفيلا بإبرام ٢٠ نموذجاً من نماذج البيع النرويجية المعدلة.

سعر الشراء

يتم سداد مبلغ العوض الخاص بكل ناقلة من ناقلات فيلا (كما هو موضح بشكل مفصل في القسم ١-٤ "الأصول المستهدفة") إلى فيلا بموجب اتفاقية شراء الأعمال والأصول. وعند نقل ملكية أي من ناقلات فيلا، تسدد الشركة دفعة نقدية لصالح فيلا تساوي قيمة وقود السفن (فيما يتعلق بناقلات فيلا التي لا تخضع لاتفاقيات الإيجار على أساس الفترة الزمنية) وزيوت التشحيم (فيما يتعلق بجميع ناقلات فيلا) التي تكون على متن الناقلة عند نقل ملكيتها. ويدفع هذا المبلغ بالإضافة إلى العوض وهو مستحق بغض النظر عن الكيفية التي سوف يتم بها دفع العوض عن ناقلة فيلا المعينة.

في حال وجود أي عيب في ناقلات فيلا سواء في دفة القيادة أو الدفع أو قطعها السفلية أو التي تحت الماء دون خط التحميل الأكثر عمقاً مما قد يؤثر على تصنيف تلك الناقلة (كما تحدده مؤسسة التصنيف)، يستوجب كل نموذج بيع نرويجي معدل من فيلا الالتزام بإصلاح هذه العيوب أو الاتفاق مع الشركة على تخفيض العوض الذي سوف يدفع عن الناقلة المعنية.

تعهدات والتزامات فيلا

من ضمن أمور أخرى، تتعهد فيلا أن كل من ناقلات فيلا، عند تاريخ تسليمها، خالية من أي أعباء، بما في ذلك على سبيل المثال لا الحصر، أي إيجار أو رهن أو

ضمان أو حقوق ضمانات من أي نوع، وأنها غير خاضعة لأي حجز إداري بما فيها حجز الموانئ.

وتلتزم فيلا أيضاً بتعويض الشركة عن كافة التبعات المترتبة عن مطالبات قدمت بحق أي من ناقلات فيلا والتي نشئت قبل تاريخ تسليم الناقلة المعنية إلى الشركة من قبل فيلا. ولا يحدد نموذج البيع النرويجي المعدل أي حد أقصى لمسؤولية فيلا فيما يتعلق بهذه التعويضات.

الحالة عند التسليم

بناءً على نموذج البيع النرويجي المعدل المذكور، يجب أن يتم تسليم ناقلة فيلا المعنية خالية من أي حمولة أو مواد مخزنة وبحيث تتمتع الناقلة بتصنيفها دون أي شروط أو توصيات بالإضافة إلى شهادة تصنيف صالحة لفترة لا تقل عن ستة أشهر من تاريخ التسليم (باستثناء حالات معينة). ويحدد نموذج البيع النرويجي المعدل آلية إجراءات التقييم من قبل خبير مستقل في حال نشوء أي نزاع حول مدى مطابقة الناقلة لحالة التسليم المطلوبة.

١٢ – ١ – ٤ ملخص البنود الرئيسية لعقد الشحن

أبرمت الشركة مع بولانتير عقد الشحن بتاريخ ١٤٣٣/١٢/١٩هـ (الموافق ٢٠١٢/١١/٤م) والمعدل بتاريخ ١٤٣٥/٦/١٤هـ (الموافق ٢٠١٤/٤/١٤م)، 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 بشكل أكثر تفصيلاً أدناه. وتُنفذ كافة الرحلات ضمن هذه الاتفاقية بموجب نموذج تأجير كما هو معدل حسب بنود عقد الشحن.

الحصرية

يشترط عقد الشحن على بولانتير الالتزام بدعم ترتيبات 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 كما في تاريخ هذه النشرة) على أساس التسليم للعميل، 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 الناقلة التي ستنفذ عملية النقل.
- بالنسبة لحمولات النفط الخام المنتج في المملكة التي لا تصل لحجم حمولات ناقلات النفط العملاقة وتلبي 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 وفئاتها، وموانئ التسليم والتواريخ المتوقعة للتحميل. وتقوم الشركة بتسمية الناقلات التي سوف تستخدم في شحن هذه الحمولات بالتوافق مع الأطر الزمنية المحددة في عقد الشحن. يمكن 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 وملائمة الناقلات للحمولة المسماة وموافقة قسم المصادقة لدى شركة بولانتير، وأن تكون الناقلة غير محتجزة، وأن تكون مملوكة أو مدارة أو مشغّلة من قبل طرف لا يخضع لأي عقوبات مفروضة إما من الاتحاد الأوروبي أو من اي دولة تطبق قرارات الأمم المتحدة أو مكتب إدارة الأصول الأجنبية التابع لحكومة الولايات المتحدة الأمريكية، و إذا أخفقت الشركة في تسمية ناقلة تتوافق مع تلك المعايير، ومن ثم أخفقت الشركة في تسمية ناقلة بديلة أخرى، لا 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 البدل 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

وبموجب عقد الشحن، تلتزم بولانتير بضمان حد أدنى لتسعيرة الشحن التي تحصل عليها الشركة مقابل توفير خدمات الشحن للرحلات الطويلة والتي يتم تنفيذها باستخدام الناقلات المملوكة للشركة، مما سيحد من تعرّض الشركة لتقلّبات أسعار الشحن السوقية لاسيما في حال انخفاض أسعار الشحن عن التسعيرة المضمونة للشركة بموجب العقد.

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 متّفق عليه في عقد الشحن، تلتزم الشركة بتسديد نسبة متفق عليها من تلك الزيادة لبولانتير وذلك تعويضاً عن المبالغ الاضافية 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.

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

عقد الشحن اتفاقية طويلة الأجل لمدة لا تقل عن ١٠ سنوات كحد أدنى حيث يمكن لأي طرف طلب إنهاء العقد بعد مرور خمس سنوات من تاريخ سريان عقد الشحن والذي سيكون بتاريخ نقل أولى ناقلات فيلا إلى الشركة بناء على اتفاقية شراء الأعمال والأصول.

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 البحري). كما يمكن لبولانتير أن تلجأ إلى خيار إنهاء عقد الشحن في حال مضي شهر كامل من تاريخ اصدار 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). وفي حال الرغبة في الإنهاء، يجب تقديم إشعار كتابي للطرف الآخر خلال فترة لا تتجاوز ١٤ يوماً من تاريخ الحدث المعني. علاوة على ما تقدم، يمكن لبولانتير والشركة الاتفاق على إنهاء العقد.

عقد الشحن المؤقت

أبرمت الشركة وفيلا أيضاً عقد شحن مؤقت بتاريخ ١٤٣٤/٢/٦هـ (الموافق ٢٠١٢/١٢/١٩م) والمعدل بتاريخ ١٤٣٥/٦/١٤هـ (الموافق ٢٠١٤/٤/١٤م)، والذي أصبح ساري المفعول بتاريخ ١٤٣٤/٢/١٩هـ (الموافق ٢٠١٣/١/١م) ("عقد الشحن المؤقت") وسيبقى سارياً حتى تاريخ إتمام المرحلة الأولى من الصفقة أو تاريخ إنهاء اتفاقية شراء الأعمال والأصول من قبل فيلا أو الشركة، أيهما يحدث أولاً. وقد دخلت الشركة في عقد الشحن المؤقت كإجراء انتقالي لتوفير الناقلات لمجموعة أرامكو السعودية لحين بدء سريان عقد الشحن. وبموجب عقد الشحن المؤقت، تقوم فيلا باختيار ناقلات الشركة للقيام بشحن حمولات النفط الخام المنتجة في المملكة والتي يتم نقلها من موانئ في المملكة، أو ميناء سيدي كرير (وهو ميناء يقع خارج المملكة في جمهورية مصر العربية مربوط بخط انابيب سوميد) أو مواقع تخزين معينة، شريطة ان يكون لفيلا أو من ترشحه الحق في اختيار الناقلة التي ستنفذ عملية النقل. كما يمكن لفيلا طلب أن يتم نقل حمولات معينة بناقلات الشركة وهي في طريق عودتها من رحلاتها من المملكة إلى خليج الولايات المتحدة أو شمال غرب أوروبا. وبموجب عقد الشحن المؤقت، لا يمكن للشركة إدخال الناقلات –التي رشحتها وتم الموافقة عليها من قبل فيلا لتحميل الشحنة– في أي عمل آخر إلا عند توافر شروط معينة وبعد إشعار فيلا كتابياً بذلك. ويشمل عقد الشحن المؤقت آليات مشابهة لتلك الواردة في عقد الشحن فيما يتعلق بالحدّ من تعرّض الشركة لتقلّبات أسعار الشحن عبر ضمان فيلا لحد أدنى لتسعيرة الشحن التي تحصل عليها الشركة، وكذلك تعويض فيلا عن ذلك في حال ارتفاع الأسعار عن حد معين (علماً بأنه لا يوجد بنود تتعلق بالحقوق الحصرية).

١٢ – ١ – ٥ ملخص البنود الرئيسية لاتفاقية الإيجار على أساس الفترة الزمنية

بتاريخ ١٤٣٣/١٢/١٩هـ (الموافق ٢٠١٢/١١/٤م)، أبرمت الشركة وأرامكو للتجارة اتفاقية إيجار على أساس الفترة الزمنية والتي تعد إطار عمل متفق عليه تلتزم بموجبه أرامكو للتجارة باستئجار جزءاً من الأصول المستهدفة يتمثل في ٥ ناقلات للمنتجات البترولية المكررة وناقلة النفط العملاقة المستخدمة كسفينة للتخزين العائم. وسوف تستخدم هذه الناقلات من قبل مجموعة أرامكو السعودية في نقل (أو تخزين، في حالة ناقلة النفط العملاقة المستخدمة كسفينة للتخزين العائم) النفط الخام والحمولات ذات الصلة لفترة مبدئية مدتها خمس سنوات (باستثناء ناقلة النفط العملاقة التي تستخدم للتخزين العائم حيث إن إيجارها على أساس الفترة الزمنية يخضع لمتطلّبات التسفين الخاصّة بها، إلا أنه من المتوقّع أن يمتدّ حتّى ١٤٣٧/٠٣/٢٠هـ (الموافق ٢٠١٦/١٢/٣١م) 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 لقطاع النقل البحري)، بناءً على آلية محددة في اتفاقية الإيجار على أساس الفترة الزمنية.

حدود المسؤولية

اتفقت كل من الشركة وأرامكو 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 والإنهاء

يسري الإيجار على أساس الفترة الزمنية لكل من ناقلات المنتجات البترولية المكررة عند تاريخ إدخال الناقلة في الإيجار على أساس الفترة الزمنية، ويستمر لمدة خمس سنوات من ذلك التاريخ.

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.

فيما يخص ناقلة النفط العملاقة أحادية الهيكل المستخدمة كسفينة للتخزين العائم، فإن إيجارها ينتهي في ٣١ ديسمبر ٢٠١٦م. ولكن، في حال كان التسفين مطلوباً بحسب مؤسسة التصنيف، يمكن تعديل تاريخ الانتهاء كما يلي:

- في حال كان التسفين قبل تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٥م، سيكون لأرامكو للتجارة الحق في تمديد اتفاقية الإيجار على أساس الفترة الزمنية حتى ٣١ ديسمبر ٢٠٢٠م (وستتحمل فيلا تكاليف التسفين). وإذا تم إجراء تسفين ثاني خلال فترة التأجير الزمني الممددة، يمكن انهاء الإيجار بناءً على طلب الشركة بتاريخ موعد التسفين الأخير.
- في حال كان التسفين بعد ٣١ ديسمبر ٢٠١٥م، فإن الإيجار على أساس الفترة الزمنية يستمر حتى حلول تاريخ التسفين.

١٢ - ٢ المعلومات القانونية المتعلّقة بالشركة

١٢ - ٢ - ١ العقارات

١٢ - ٢ - ١ - ١ العقارات المملوكة

كما في تاريخ نشرة الإصدار هذه، تمتلك الشركة العقارين التاليين:

الجدول ١٢-١: العقارين المملوكين من الشركة

الفرع	المالك	العنوان
مكتب الرياض	البحري	المبنى رقم ٥٦٩، شارع الستين، حي الملز، ص.ب ٨٩٣١، الرياض ١١٤٩٢، المملكة العربية السعودية
الشرق الأوسط لإدارة السفن	شركة الشرق الأوسط لإدارة السفن المحدودة – جي إل تي	برج جميرا – أرمادا ٢، الطابق رقم (٣٧) و (٣٨)، ص.ب. رقم ٣٢٨٩٠، دبي – الأمارات العربية المتحدة

المصدر: الشركة

١٢ - ٢ - ١ - ٢ العقارات المستأجرة

بالإضافة إلى العقارين المملوكين، تستأجر الشركة العقارات التالية، والموضحة تفاصيلها في الجدول أدناه.

الجدول ١٢-٢: العقارات المستأجرة من قبل الشركة

الموقع	مدّة الإيجار	بدء العقد	مدّة العقد	العنوان
مكتب مطار الملك خالد	سنوياً	٢٩ فبراير ٢٠١٢م	٣ سنوات	المكتب رقم ١٦٨٨، مطار الملك خالد، الرياض، المملكة العربية السعودية
الميناء الجاف	سنوياً	٣ أغسطس ٢٠١١م	٥ سنوات	الميناء الجاف، الرياض، المملكة العربية السعودية
مكتب جدة	سنوياً	١٥ نوفمبر ٢٠١٣م	سنة واحدة/قابلة للتجديد على أساس سنوي	شارع فلسطين، الحمراء، ص.ب ٩٥٩٨، جدّة، ٢١٤٢٣، المملكة العربية السعودية

الموقع	مدّة الإيجار	بدء العقد	مدّة العقد	العنوان
ساحة الحاويات	سنوياً	٢ نوفمبر ٢٠٠٦م	١٠ سنوات قابلة للتجديد لمدة ٥ سنوات	ميناء جدّة الإسلامي، جدة، المملكة العربية السعودية
مكتب الدمام	سنوياً	٥ نوفمبر ٢٠١٣م	سنة واحدة/قابلة للتجديد على أساس سنوي	شارع الملك سعود، حي الصفا ، الدمام
مكتب الجبيل	سنوياً	١ مارس ٢٠١٤م	سنوي	مبنى الخنيني شارع جدة، الجبيل
البحري – الهند	شهرياً	١ سبتمبر ٢٠٠٧م	مستمرة	(مكتب اتصال تابع للشركة الوطنية السعودية للنقل البحري)، مومباي الطابق ٤، أورينت هاوس مومباي، شارع ادي مارزبان، مقاطعة بالارد، مومباي ٤٠٠٠٠١، الهند
إن إس سي إس إيه (أمريكا)	شهرياً	١ أغسطس ٢٠١١	خمس سنوات، وثلاثة أشهر	جناح ٤٠٠، شارع برات، بالتيمور، MIF ٢١٢٠٢-٣١١٧، الولايات المتّحدة الأمريكية

المصدر: الشركة

١٢ – ٢ – ٢ الترتيبات المالية

كما في تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م ، أبرمت الشركة اتفاقيات للحصول على التسهيلات المالية التالية:

- مذكرة الشروط غير الملزمة الخاصة بتمويل مرابحة جسري بمبلغ ٣,١٨٢,٨١٢,٥٠٠ ريال سعودي تقريباً، بتاريخ ١٤٣٤/٤/٩هـ (الموافق ٢٠١٣/٠٢/١٩م) مع ثلاثة بنوك ("**تسهيلات المرابحة الجسرية ٢٠١٣م**").
- تسهيلات مرابحة قصيرة الأجل بقيمة ١٢٥,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي تقريباً، بتاريخ ٢١ أغسطس ٢٠١٣م مع بنك تجاري ("**تسهيلات مرابحة ٢ قصيرة الأجل ٢٠١٣م**").
- تسهيلات مرابحة قصيرة الأجل بقيمة ٢٠٠,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي تقريباً، بتاريخ ٢٠ مارس ٢٠١٣م مع بنك تجاري ("**تسهيلات مرابحة ١ قصيرة الأجل ٢٠١٣م**").
- 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 قصيرة الأجل بقيمة ٢٠٠,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي تقريباً، بتاريخ ٣٠ سبتمبر ٢٠١٣م مع بنك تجاري ("**تسهيلات مرابحة ٤ قصيرة الأجل ٢٠١٣م**").
- تسهيلات مرابحة قصيرة الأجل بقيمة ٥٠,٠٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي تقريباً، بتاريخ ٢٨ أغسطس ٢٠١٣م مع بنك تجاري ("**تسهيلات مرابحة ٣ قصيرة الأجل ٢٠١٣م**").
- 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**").
- وتسهيلات مرابحة بقيمة ١٠٠,٠٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي تقريباً، بتاريخ ٣ سبتمبر ٢٠٠٢م مع صندوق الاستثمارات العامة ("**تسهيلات صندوق الاستثمارات العامة ٢٠٠٢م**").

يلخّص الجدول التالي الشروط الرئيسية لبعض التسهيلات المذكورة أعلاه:

الجدول ١٢-٣: ملخّص عن الترتيبات المالية

لمحة عن التسهيلات وتاريخها	الهدف	المبلغ الأصلي	المبلغ المسدّد	المبلغ القائم بتاريخ ٢٠١٣/١٢/٣١م	حزمة الضمان	المدّة/تاريخ استحقاق آخر قسط
تسهيلات مرابحة مع صندوق الاستثمارات العامة ٢٠٠٢م بتاريخ ٣ سبتمبر ٢٠٠٢م	المساهمة في جزء من تكاليف بناء أربع ناقلات نفط عملاقة ضمن عملية توسيع أسطول الشركة والمسماة: حرض، ومرجان، وصفوى، وبقيق	١٠٠,٠٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي	٩٣,٨٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي	١٦,٢٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي	ضمانات ما قبل التسليم، ورهونات الأصول.	١٦ أبريل ٢٠١٤م
تسهيلات مرابحة مع صندوق الاستثمارات العامة ٢٠١٢م بتاريخ ٣ يوليو ٢٠١٢م	المساهمة في جزء من تكاليف بناء سفينتين RoCon وهما هيكل ٨٠٨٧ وهيكل ٨٠٨٨ بحري تبوك وبحري جازان	١٢٠,٠٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي	١,٥٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي	١١٨,٥٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي	ضمانات ما قبل التسليم، ورهونات الأصول.	٢ أكتوبر ٢٠٢٥م
تسهيلات مرابحة مع اثنين من البنوك التجارية بتاريخ ٢٢ يونيو ٢٠١١م	المساهمة في جزء من تكاليف بناء أربع سفن RoCon وهي بحري أبها وبحري هفوف، وبحري جدة، وبحري ينبع	٨٢٢,٦٠٠,٠٠٠ ريال سعودي	١٨,٤٥٥,٧٦٩ ريال سعودي	٧٢١,٨٨٤,٢٣١ ريال سعودي	ضمانات ما قبل التسليم، ورهونات الأصول.	٣٠ أبريل ٢٠٢٤م
تسهيلات مرابحة مع ثلاثة بنوك تجارية ٢٠٠٩م بتاريخ ٢١ أبريل ٢٠٠٩م	إعادة تمويل الدين المرتبط بالناقلة وفره وإعادة تمويل/تمويل تكاليف بناء ٣ ناقلات نفط عملاقة وهي دره، وغزال، وسهباء	٢٨٠,٠٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي	٦٠,٠٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي	٢٢٠,٠٠٠٠٠٠ دولار أمريكي	ضمانات ما قبل التسليم، ورهونات الأصول.	٢ مارس ٢٠١٩م
تسهيلات مرابحة مع أربعة بنوك تجارية ٢٠٠٧م بتاريخ ٢٥ يونيو ٢٠٠٧م	المساهمة في جزء من تكاليف بناء ست ناقلات نفط عملاقة والمسماة: جنا، وحباري، وكحلى، ودره، وغزال، وسهباء	٤٣٧,٨٧٨,٠٠٠ دولار أمريكي	٣١١,٢٤٥,٤٦٢ دولار أمريكي	١٢٦,٦٣٢,٥٣٨ دولار أمريكي	ضمانات ما قبل التسليم، ورهونات الأصول.	٢ مارس ٢٠١٩م
تسهيلات مرابحة مع ثلاثة بنوك تجارية بتاريخ ١٨ مارس ٢٠٠٧م	تمويل جزء من تكاليف بناء الناقلة المسمّاة ليلى	٨٤,٤٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي	٣٥,١٦٦,٦٦٧ دولار أمريكي	٤٩,٢٣٣,٣٣٣ دولار أمريكي	ضمانات ما قبل التسليم، ورهونات الأصول.	٨ أغسطس ٢٠١٧م
تسهيلات مرابحة مع البنك التجاري بتاريخ ٣٠ سبتمبر ٢٠١٣م	تمويل متطلّبات رأس المال التشغيلي	٢٠٠,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي		١٠٠,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي	ضمان الشركة	٣٠ سبتمبر ٢٠١٤م
تسهيلات مرابحة مع البنك التجاري بتاريخ ٢٠ مارس ٢٠١٣م	تمويل متطلّبات رأس المال التشغيلي	٢٠٠,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي		٢٠٠,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي	ضمان الشركة	٥ مارس ٢٠١٥م
تسهيلات مرابحة مع البنك التجاري بتاريخ ٢١ أغسطس ٢٠١٣م	تمويل متطلّبات رأس المال التشغيلي	١٢٥,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي		٣٧,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي	ضمان الشركة	٢١ أغسطس ٢٠١٤م
تسهيلات مرابحة مع البنك التجاري بتاريخ ٢٨ أغسطس ٢٠١٣م	تمويل متطلّبات رأس المال التشغيلي	٥٠,٠٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي			ضمان الشركة	٢٨ أغسطس ٢٠١٤م

المصدر: الشركة

١٢ – ٢ – ٣ التراخيص والتصاريح

كما في تاريخ هذه النشرة، تملك الشركة ترخيصاً من وزارة النقل فيما يتعلّق بأنشطة النقل البحري الدولية الخاصّة بها. وتمّ إصدار هذا الترخيص بتاريخ ١٤٣٤/٠٥/٦هـ (الموافق ٢٠١٣/٣/١٨م)، ومن المقرّر أن ينتهي في ١٤٣٧/٠٥/٥هـ (الموافق ٢٠١٦/٢/١٤م). وتعتقد الشركة أنها ليست بحاجة للحصول على أية تراخيص أو تصاريح أخرى فيما يتعلّق بأنشطة النقل البحري الدولية الخاصّة بها.

١٢ – ٢ – ٤ أصول الشركة الجوهرية والرهونات المرتبطة بها

تتركز الأصول الجوهرية للشركة في السفن التي تمتلكها الشركة كما في تاريخ هذه النشرة، والتي يخضع بعضها للرهن كما هو مذكورٌ أدناه:

الجدول ١٢-٤: أصول الشركة الجوهرية والرهونات المرتبطة بها

الناقلات/السفن	العلم	النوع	مرهونة/غير مرهونة	مرهونة حتّى (السنة)
بحري تبوك	المملكة العربية السعودية	روكون	مرهونة – اتش اس بي سي العربية السعودية المحدود	٢٠٢٣م
بحري هفوف	المملكة العربية السعودية	روكون	مرهونة – اتش اس بي سي السعودية المحدود	٢٠٢٣م
بحري أبها	المملكة العربية السعودية	روكون	مرهونة – اتش اس بي سي السعودية المحدود	٢٠٢٣م
بحري جازان	المملكة العربية السعودية	روكون	مرهونة – اتش اس بي سي السعودية المحدود	٢٠٢٣م
بحري جدة	المملكة العربية السعودية	روكون	مرهونة – اتش اس بي سي السعودية المحدود	٢٠٢٤م
بحري ينبع	المملكة العربية السعودية	روكون	مرهونة – اتش اس بي سي السعودية المحدود	٢٠٢٤م
رملة	جزر الباهاما	ناقلة نفط عملاقة	غير مرهونة	–
غوار	جزر الباهاما	ناقلة نفط عملاقة	غير مرهونة	–
وطبان	جزر الباهاما	ناقلة نفط عملاقة	غير مرهونة	–
حوطة	جزر الباهاما	ناقلة نفط عملاقة	غير مرهونة	–
سفانية	جزر الباهاما	ناقلة نفط عملاقة	غير مرهونة	–
غزال	المملكة العربية السعودية	ناقلة نفط عملاقة	غير مرهونة	–
سهباء	جزر الباهاما	ناقلة نفط عملاقة	غير مرهونة	–
حرض	جزر الباهاما	ناقلة نفط عملاقة	غير مرهونة	–
مرجان	جزر الباهاما	ناقلة نفط عملاقة	غير مرهونة	–
صفوى	جزر الباهاما	ناقلة نفط عملاقة	غير مرهونة	–
أبقيق	جزر الباهاما	ناقلة نفط عملاقة	غير مرهونة	–
ليلى	جزر الباهاما	ناقلة نفط عملاقة	مرهونة – بنك اتش اس بي سي بي أل سي	٢٠١٧م

الناقلات/السفن	العلم	النوع	مرهونة/غير مرهونة	مرهونة حتّى (السنة)
جنا	جزر الباهاما	ناقلة نفط عملاقة	مرهونة – بنك بي ان بي باريبا سويس اس ايه	٢٠١٨م
حباري	جزر الباهاما	ناقلة نفط عملاقة	مرهونة – بنك بي ان بي باريبا سويس اس ايه	٢٠١٨م
كحلاء	جزر الباهاما	ناقلة نفط عملاقة	مرهونة – بنك بي ان بي باريبا سويس اس ايه	٢٠١٩م
وفرة	جزر الباهاما	ناقلة نفط عملاقة	مرهونة – سامبا	٢٠١٩م
درة	جزر الباهاما	ناقلة نفط عملاقة	مرهونة – سامبا	٢٠١٩م
إن سي سي مكة*	النرويج	ناقلة كيماويات	غير مرهونة	–
إن سي سي الرياض*	النرويج	ناقلة كيماويات	غير مرهونة	–
إن سي سي الجبيل*	النرويج	ناقلة كيماويات	غير مرهونة	–
إن سي سي نجد	المملكة العربية السعودية	ناقلة كيماويات	مرهونة – بنك الرياض	٢٠١٧م
إن سي سي الحجاز	المملكة العربية السعودية	ناقلة كيماويات	مرهونة – بنك الرياض	٢٠١٧م
إن سي سي تهامة	المملكة العربية السعودية	ناقلة كيماويات	مرهونة – بنك الرياض	٢٠١٧م
إن سي سي أبها	المملكة العربية السعودية	ناقلة كيماويات	مرهونة – بنك الرياض	٢٠١٧م
إن سي سي تبوك	المملكة العربية السعودية	ناقلة كيماويات	مرهونة – بنك الرياض	٢٠١٧م
إن سي سي القصيم	المملكة العربية السعودية	ناقلة كيماويات	مرهونة – بنك الرياض	٢٠١٧م
إن سي سي أمل	المملكة العربية السعودية	ناقلة كيماويات	مرهونة – سامبا	٢٠٢٠م
إن سي سي صفا	المملكة العربية السعودية	ناقلة كيماويات	مرهونة – سامبا	٢٠٢٠م
إن سي سي دانة	المملكة العربية السعودية	ناقلة كيماويات	مرهونة – سامبا	٢٠٢٠م
إن سي سي نور	المملكة العربية السعودية	ناقلة كيماويات	مرهونة – سامبا	٢٠٢١م
إن سي سي هدى	المملكة العربية السعودية	ناقلة كيماويات	مرهونة – سامبا	٢٠٢١م
إن سي سي رابغ	المملكة العربية السعودية	ناقلة كيماويات	مرهونة[١٥]	تتوقّع الشركة أن تبقى هذه الناقلة مرهونة حتّى العام ٢٠٢٢م

الناقلات/السفن	العلم	النوع	مرهونة/غير مرهونة	مرهونة حتّى (السنة)
إن سي سي سدير	المملكة العربية السعودية	ناقلة كيماويات	مرهونة[١٣]	تتوقّع الشركة أن تبقى هذه الناقلة مرهونة حتّى العام ٢٠٢٢م
إن سي سي الدمام	المملكة العربية السعودية	ناقلة كيماويات	مرهونة[١٤]	تتوقّع الشركة أن تبقى هذه الناقلة مرهونة حتّى العام ٢٠٢٢م
إن سي سي حائل	المملكة العربية السعودية	ناقلة كيماويات	مرهونة[١٥]	تتوقّع الشركة أن تبقى هذه الناقلة مرهونة حتّى العام ٢٠٢٢م
إن سي سي نسمة	المملكة العربية السعودية	ناقلة كيماويات	مرهونة – بنك الرياض	٢٠٢٢م
إن سي سي شمس	المملكة العربية السعودية	ناقلة كيماويات	مرهونة – بنك الرياض	٢٠٢٢م
إن سي سي نجم	المملكة العربية السعودية	ناقلة كيماويات	مرهونة – بنك الرياض	٢٠٢٢م
إن سي سي ريم	المملكة العربية السعودية	ناقلة كيماويات	مرهونة – بنك الرياض	٢٠٢٢م
إن سي سي سما	المملكة العربية السعودية	ناقلة كيماويات	مرهونة – بنك الرياض	٢٠٢٢م
إن سي سي فجر	المملكة العربية السعودية	ناقلة كيماويات	مرهونة[١٦]	تتوقّع الشركة أن تبقى هذه الناقلة مرهونة حتّى العام ٢٠٢٣م
بحري أراسكو	المملكة العربية السعودية	ناقلة بضائع سائبة	مرهونة – بنك البلاد	٢٠٢٤م
بحري قرين	المملكة العربية السعودية	ناقلة بضائع سائبة	مرهونة – بنك البلاد	٢٠٢٤م
بحري وافي	المملكة العربية السعودية	ناقلة بضائع سائبة	مرهونة – بنك البلاد	٢٠٢٤م
بحري تريدر	المملكة العربية السعودية	ناقلة بضائع سائبة	مرهونة – بنك البلاد	٢٠٢٤م
بحري بلك	المملكة العربية السعودية	ناقلة بضائع سائبة	مرهونة – بنك البلاد	٢٠٢٤م

المصدر: الشركة

١٢ لا يوجد أية أعباء أو رهونات على هذه الناقلة حالياً، ولكن الشركة تعمل على رهن هذه الناقلة وفقاً لاتفاقية التسهيلات ذات الصلة.
١٣ لا يوجد أية أعباء أو رهونات على هذه الناقلة حالياً، ولكن الشركة تعمل على رهن هذه الناقلة وفقاً لاتفاقية التسهيلات ذات الصلة.
١٤ لا يوجد أية أعباء أو رهونات على هذه الناقلة حالياً، ولكن الشركة تعمل على رهن هذه الناقلة وفقاً لاتفاقية التسهيلات ذات الصلة.
١٥ لا يوجد أية أعباء أو رهونات على هذه الناقلة حالياً، ولكن الشركة تعمل على رهن هذه الناقلة وفقاً لاتفاقية التسهيلات ذات الصلة.
١٦ لا يوجد أية أعباء أو رهونات على هذه الناقلة حالياً، ولكن الشركة تعمل على رهن هذه الناقلة وفقاً لاتفاقية التسهيلات ذات الصلة.

١٢ - ٢ - ٥ - ١ ملخص الشروط الأساسية لاتفاقية خدمات النقل والشحن مع وزارة الدفاع في المملكة العربية السعودية ("اتفاقية خدمات النقل والشحن")

قامت الشركة ووزارة الدفاع بإبرام اتفاقية خدمات النقل والشحن المؤرخة في ١٤٣٢/١١/١٧هـ (الموافق ٢٠١١/١٠/١٥م) تقوم الشركة بموجبها بشحن المعدات العسكرية. وتلقت الشركة خطاباً من وزارة الدفاع بتاريخ ١٤٣٥/٢/٧هـ (الموافق ٢٠١٣/١٢/١٠م) يفيد بموافقة المقام السامي على تجديد عقد خدمات النقل والشحن مع وزارة الدفاع لمدة خمس سنوات إضافية.

القيمة

تبلغ القيمة الكلية لاتفاقية خدمات النقل والشحن ٢٣٠,٠٠٠,٠٠٠ ريالاً سعودياً (ما يعادل حوالي ٦١,٣٢٥,٤٣٠ دولار أمريكي) للسنوات الثلاثة الأولى، و ٣٨٣,٣٣٥,٠٠٠ ريال (ما يعادل حوالي ١٠٢,٢٢٢,٦٦٧ دولار أمريكي)، للسنوات الخمس التي تلي الثلاث سنوات الأولى.

المدة والإنهاء

أصبحت الاتفاقية سارية بتاريخ ١٤٣٢/١٠/١٣هـ (الموافق ٢٠١١/٠٩/١١م) وستبقى سارية بعد أن يتم تجديد الاتفاقية من قبل وزارة الدفاع حتى ١٤٤١/١/١٢هـ (الموافق ٢٠١٩/٠٩/١١م).

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.
- لا يحق للشركة التنازل عن اتفاقية خدمات النقل والشحن 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.

ملخص الشروط الرئيسية لاتفاقية شراء 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 شراء الوقود البحري على أساس التسليم على ظهر السفينة مع شركة أرامكو السعودية بتاريخ ١٤٣٢/١/١٥هـ (الموافق ٢٠١١/١/٩م) لتنظيم الشروط التي تقوم شركة أرامكو السعودية بموجبها ببيع الوقود البحري للشركة. قام الطرفان بتجديد الاتفاقية من خلال الدخول في اتفاقية تعديل مؤرخة في ١٤٣٣/٢/٥هـ (الموافق ٢٠١١/١٢/٣١م) ("اتفاقية تعديل عقد التسليم على ظهر السفينة"). كما قام الطرفان في الدخول في اتفاقية تعديل أخرى مؤرخة في ١٤٣٤/٢/١٨هـ (الموافق ٢٠١٢/١٢/٣١م).

اتفاقية البيع والشراء

بموجب الاتفاقية، تقوم الشركة بشراء واستلام ١٥٠,٠٠٠ طن متري من الوقود البحري سنوياً من أرامكو السعودية. يتفاوت سعر الطن المتري ويتم تحديده عن طريق آلية للخصم مذكورة في الاتفاقية (ويتم احتسابها بالرجوع إلى قائمة أرامكو السعودية الأسبوعية التي تتضمن أسعار الوقود البحري في أي تاريخ للتسليم). وتم تعديلها إلى شراء واستلام ٢٤٠,٠٠٠ طن متري سنوياً في ١٤٣٤/٢/١٨هـ (الموافق ٢٠١٢/١٢/٣١م).

المدة والإنهاء

أصبحت اتفاقية بيع الوقود البحري على اساس التسليم على ظهر السفينة سارية بتاريخ ١٤٣٢/١/٤هـ (الموافق ٢٠١١/١/١م) حتى ١٤٣٣/٢/٥هـ (الموافق ٢٠١١/١٢/٣١م). بموجب هذه الاتفاقية، تم تجديد هذه الاتفاقية (وتعديلاتها) لمدة ١٢ شهراً بشكل مبدئي تنتهي في ١٤٣٤/٢/١٧هـ (الموافق ٢٠١٢/١٢/٣١م)، كما تم تجديد هذه الاتفاقية (وتعديلاتها) لمدة ١٢شهراً بشكل مبدئي تنتهي في ١٤٣٥/٢/٢٨هـ (الموافق ٢٠١٣/١٢/٣١م) وبعدها يتم تمديد بنود الاتفاقية (وتعديلاتها) لمدة ١٢ شهراً بشكل تلقائي. يستمر 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 ٣٠ يوماً على الأقل من تاريخ انتهاء الاتفاقية.

١٢ – ٢ – ٦ الاتفاقيات مع الأطراف ذوي العلاقة

١٢ - 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 بتاريخ ١٤٣٢/١/٤هـ (الموافق ٢٠١١/١/١م) لتنظيم الشروط التي ستقوم شركة الشرق الأوسط بموجبها بتقديم خدمات إدارة الناقلات التابعة للشركة. قام الطرفان بتعديل اتفاقية إدارة السفن بتاريخ ١٤٣٢/١٢/٤هـ (الموافق ٢٠١١/١١/١م).

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 لصالح شركة الشرق الأوسط.

المدة والإنهاء

أصبحت اتفاقية إدارة السفن سارية منذ تاريخ ١٤٣٢/١/٤هـ (الموافق ٢٠١١/١/١م) 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.

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 ١٤٢٨/٨/١٠هـ (الموافق ٢٠٠٧/٨/٢٤م) لتحديد الشروط التي ستقوم شركة الشرق الأوسط بموجبها بتقديم خدمات للشركة الوطنية لنقل الكيماويات. قام الطرفان بتعديل اتفاقية إدارة السفن بتاريخ ١٤٣٢/٤/٢٦هـ (الموافق ٢٠١١/٤/١م) و(٢) ١٤٣٢/١٠/١١هـ (الموافق ٢٠١١/٩/١٠م).

الخدمات

بموجب الاتفاقية، تقوم شركة الشرق الأوسط بتقديم خدمات فنية وخدمات إدارة الطاقم لناقلات الشركة الوطنية لنقل الكيماويات. في مقابل تلك الخدمات، تقوم الشركة بسداد أتعاب شهرية لصالح شركة الشرق الأوسط.

المدة والإنهاء

أصبحت اتفاقية إدارة السفن سارية منذ تاريخ ١٤٢٨/٨/١٠هـ (الموافق ٢٠٠٧/٨/٢٤م) 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.

تقر الشركة ومجلس الإدارة أنه –وبحسب علمهم واعتقادهم– وكما في تاريخ هذه النشرة، بعدم وجود اتفاقيات جوهرية أخرى للصفقة أو اتفاقيات أخرى ذات علاقة بها أو معلومات جوهرية تتعلق بالصفقة والتي من الممكن أن تؤثر على قرار المساهمين في الموافقة على زيادة رأس المال دون أن يتم ذكرها في هذا القسم (١٢– معلومات قانونية).

١٢ – ٢ – ٧ الملكية الفكرية

في ١٤٣٣/٤/٢٨هـ (الموافق ٢٠١٢/٣/٢١م)، 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" محميةً فقط بموجب هذه العلامة التجارية إذا استخدمت مع الشكل الهندسي.

لا تملك الشركة أي حقوق أو تراخيص ملكية فكرية أخرى.

بتاريخ ١٤٢٨/٦/١٥هـ (الموافق ٢٠٠٧/٧/١م)، 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.

تستفيد الشركة من عدة بوالص تأمين مرتبطة بالسفن التي تملكها والموظفين الذين يعملون لديها. ويرد في الجدول أدناه ملخّص عن بوالص التأمين المختلفة التي حصلت عليها الشركة كما في تاريخ هذه النشرة:

الجدول ١٢-٥: ملخّص عن بوالص التأمين التي حصلت عليها الشركة

نوع البوليصة/التغطية	شركة التأمين/المزوّد	طبيعة التغطية	حدود المسؤولية
الحماية والتعويض ("الحماية والتعويض")	عدد من أندية الحماية والتعويض ضمن "المجموعة الدولية لأندية الحماية والتعويض"، والتي تؤمّن البحري من خلالها سفنها ("مجموعة أندية الحماية والتعويض")	ضد الغير ومصروفات مالكي/مشغّلي السفن المرتبطة بها.	٧ مليار دولار أمريكي وفقاً للحدود الفرعية التالية: مسؤولية التلوّث النفطي – ١ مليار دولار لكلّ حادث مسؤوليات الطاقم – ٣ مليار دولار أمريكي لكل حادث الركاب – ٢ مليار دولار أمريكي لكل حادث
مصروفات الشحن وغرامات التأخير ومصروفات الدفاع ("الشحن وغرامات التأخير والدفاع")	مجموعة أندية الحماية والتعويض	التكاليف القانونية التي يتكبّدها مالك السفينة أو مستأجرها لإسترداد الأجور أو للدفاع عن النزاعات المرتبطة بالشحن وغرامات التأخير.	٥ مليون دولار كحد أدنى للمطالبه مخصص اضافي بحد اعلى ٢ مليون دولار فيما يتعلق بالاصلاح او الاهمال او التغيير لعدد (٢) سفينة
مصروفات الشحن وغرامات التأخير ومصروفات الدفاع/ مخاطر MOA المتعلقة ببناء السفن الجديدة	مجموعة أندية الحماية والتعويض	الدعم القانوني لأية نزاعات مع صناع السفن فيما يتعلّق ببناء سفن جديدة.	٢ مليون دولار أمريكي لكل سفينة نقل سائب ٢٥٠ ألف دولار أمريكي لسفينة دحرجة ١ مليون دولار أمريكي لناقلة نفط
تغطية الهيكل والمحركات	التعاونية + سوق لندن واعادة التأمين السوق الدولي	تغطية السفن ضدّ أي ضرر في هيكلها أو محركاتها، ومسؤوليات تعرّضها للاصطدام، وأية مخاطر بحرية أخرى.	أنّ المبلغ المؤمّن لكل سفينة حالياً هو التالي: سفن الدحرجة: ٧٩,٠١٠,٣٧٨ دولار أمريكي ناقلات النفط العملاقة :٧٢٦,٣٢٥,٢٩٢,١دولار أمريكي وناقلات الكيماويات: ٠٣٦,٠٦٥,٧٣٩دولار أمريكي
شهادة تغطية المسؤولية المالية من جراء التلوث النفطي	شب أونرز إنشورنس أند غارنتي كومباني ليميتد	الضمانات المالية لتلبية متطلّبات قانون منع التلوث النفطي لعام ١٩٩٠ في الولايات المتّحدة وقانون الاستجابة والتعويضات والمسؤولية البيئية الشاملة.	الحد المخصّص لكل ناقلة هو ٢,٠٠٠ دولار أمريكي للطن أو ٢٢,٠٨٨,٠٠٠ دولار أمريكي أيهما أعلى الحد المخصّص للسفينة فيما يتعلّق بالسفن الأخرى هو ١,٣٠٠ دولار أمريكي للطن أو ٥,٨٥٤,٤٠٠ دولار أمريكي أيهما أعلى
النقل بغير سفن الشركة/تأمين خدمات الشحن	تي تي كلوب، لندن	الشحنات التي تمّ نقلها على غير سفن البحري مقابل مسؤوليات الطرف الثالث.	٢,٠٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي (لأي حادث واحد من دون أي حد لعدد الحوادث في سنة بوليصة التأمين) البضائع الثمينة بمخصص اضافي ١٠٠,٠٠٠ دولار على اساس الاجمالي السنوي وتتمّ تغطية المخاطر مثل الخطأ والسهو حتّى حدّ ٥٠,٠٠٠ دولار أمريكي على أساس إجمالي سنوي

نوع البوليصة/التغطية	شركة التأمين/المزوّد	طبيعة التغطية	حدود المسؤولية
معدات المناولة للسفن	تي تي كلوب – لندن	١- معدّات قيادة السفن مثل الرافعات ومناولات الحاويات، والمسؤول عن قيادة سفن السحب، وآلات تنظيف سطح السفينة ٢- المعدات بقيمة ١,٥٠٠,٧٥٥ دولار ٣- بالاضافة الى تغطية المسؤولية العامة خلال استخدام المعدات	١-يشكّل الحد العام لهذه التغطية ٧,٥ مليون دولار أمريكي لكل حادث ٢-مخصص اضافي بقيمة ١ مليون دولار كمجموع سنوي فيما يتعلق بالتلوث ٣-٥٠ ألف دولار لكل حادث للبضائع الثمينة ٤-مخصص اضافي بقيمة ١ مليون دولار فيما يخص الأرهاب / والمسؤلية العامه لكل حادث
رهونات مخاطر التأمين الإضافي/ رهونات تغطية تأمين الفوائد	مترتّب من قبل البنوك الرئيسة 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 الإعلانات نصف الشهرية المرسلة من قبل البحري إلى التعاونية.	١٨٧,٥ مليون ريال سعودي
التأمين غير البحري	مزوّدون مختلفون	الأصول غير البحرية مثل المعدّات الإلكترونية والممتلكات.	متغيّر وفقاً لنوع البوليصة
تأمين جماعي على حياة المدراء والموظّفين (التكافل)	ميدغلف	تغطية في جميع أنحاء العالم للمدراء والموظفين العاملين في مكاتب الشركة في الرياض، وجدة، والدمام، والجبيل.	راتب ٢٤ شهراً يصل إلى حدّ أقصى قدره ٢ مليون ريال سعودي
التأمين الصحي للموظّفين	التعاونية للتأمين	التأمين الصحي لكامل موظفي الشركة وعائلاتهم.	يبلغ الحد الأقصى السنوي ٢٥٠,٠٠٠ ريال سعودي للشخص الواحد
تأمين مبنى الشركة الرئيسي	التعاونية للتأمين	التأمين على مبنى الشركة الرئيسي ضد الحريق	٣,٢٥٨,٠٢٥ ريال سعودي
تأمين السطحات المنقولة لحمل البضائع العامة	تي تي كلوب، لندن	١-الحاويات المملوكة و المستأجرة ٢-معدات بقيمة ١٠,٨٥٤,٠٠٠ دولار أمريكي ٣-المسؤولية العامة ٤-معدات التشغيل	١-يشكّل الحد العام لهذه التغطية ٧,٥ مليون دولار أمريكي لكل حادث ٢-مخصص اضافي بقيمة ١ مليون دولار أمريكي كمجموع سنوي فيما يتعلق بالتلوث ٣-٥٠ ألف دولار أمريكي لكل حادث للبضائع الثمين

نوع البوليصة/التغطية	شركة التأمين/المزوّد	طبيعة التغطية	حدود المسؤولية
تأمين ١٧٢ سطحة وتريلة خاص بامريكا وكندا	تي تي كلوب،لندن	المسؤولية القانونية في امريكا و كندا التي تنطوي على هيكل السيارة او المقطورة ١٧٢ شاسيه/ مقطورة تم التصريح بها في يناير ٢٠١٣ المؤمنة بمبدأ الخسارة الكلية.	٣٠-مليون دولار لكل حادث.ولكن ٧,٥ مليون دولار لجميع المطالبات الاخرى بما في ذلك الخسائر المادية للهيكل الذي تم التصريح به • مخصص اضافي بمبلغ ١مليون دولار كمجموع سنوي فيما يتعلق بالتلوث ٣-٥٠,٠٠٠ دولار مخصص لاي حادث فيما يخص البضائع الثمينة
التأمين على الحوالات الإلكترونية	سايكو	التأمين على سوء الإستخدام لأي من الوسائل المعتمدة لتحويل الأموال عبر البنوك	٥,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي لكل موظف مفوض من قبل الشركة

المصدر: الشركة

كما تعتزم الشركة الحصول على بوالص تأمين فيما يتعلق بالأصول المستهدفة والموظفين المنقولين حيث إنه بناءً على بنود الصفقة لن يتم تحويل التأمين المتعلق بهم من فيلا إلى الشركة.

١٢ – ٢ – ٩ الدعاوى القضائية والنزاعات

يؤكّد مجلس الإدارة أنّ الشركة وأعضاء مجموعة البحري ليسوا طرفاً في أي نزاعات أو دعاوى قضائية (سواء قائمة أو محتملة) من شأنها أن يكون لها أثر سلبي جوهري على الوضع المالي للشركة أو مجموعة البحري.

١٣. الإعفاءات

قامت الهيئة –بناءً على طلب الشركة– بإعفاء الشركة من متطلبات الفقرة (٣-د) من المادة (٣٢) من قواعد التسجيل والإدراج والتي تتطلب أن تتضمن نشرة الإصدار فصلاً يشتمل على مناقشة وتحليل الإدارة للأصول المستهدفة.

وقد أُعفيت الشركة من المتطلب المشار إليه نظراً لأنها ترى أن تضمين نشرة الإصدار لقسم يحتوي على مناقشة وتحليل الإدارة للأصول المستهدفة قد يكون مضللاً للمساهمين إذ أن أي معلومات سيتضمنها هذا القسم ستكون مبنية على أداء الأصول المستهدفة تحت إدارة وملكية شركة فيلا، في حين أن الأصول المستهدفة بعد دمجها في أسطول وعمليات الشركة ستخضع لطريقة تشغيل مختلفة وبالتالي فإن أدائها السابق لا يُعد مؤشراً معقولاً لأدائها المتوقع تحت إدارة الشركة. كما أن إدارة الشركة لم تطلع على القوائم المالية لشركة فيلا (باعتبار أن الصفقة تتعلق بأصول فيلا وليس الشركة ذاتها)، وبالتالي فإن المعلومات المتوفرة لديها (والتي يمكن بناء المناقشة والتحليل عليها) محدودة.

١٤. المستندات المتاحة للمعاينة

سوف تكون المستندات التالية متاحة للمعاينة في المقر الرئيسي للشركة، مبنى رقم: ٥٦٩، حي الملز، شارع الستين، ص.ب ٨٩٣١، الرياض ١١٤٩٢، المملكة العربية السعودية من الساعة ٩ صباحاً حتى ٣ مساءً أيام الأحد إلى الخميس (باستثناء أيام العطل الرسمية في المملكة العربية السعودية) من تاريخ نشرة الإصدار هذه حتى اجتماع الجمعية العامة غير العادية للصفقة.

الوثائق التأسيسية

- النظام الأساسي للشركة، وأي تعديلات عليه.
- عقد التأسيس.
- شهادة السجل التجاري.

الوثائق المالية

- القوائم المالية الموحدة المراجعة لمجموعة البحري للسنوات المنتهية بتاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١١م و٢٠١٢م و٢٠١٣م.
- القوائم المالية الموحدة المراجعة للشركات التابعة للبحري، وهي:
- شركة الشرق الاوسط لادارة السفن المحدودة للسنوات المنتهية بتاريخ ٣١ ديسمبر٢٠١١م و٢٠١٢م و٢٠١٣م.
- الشركة السعودية لنقل الكيماويات للسنوات المنتهية بتاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١١م و٢٠١٢م و٢٠١٣م.
- شركة البحري للبضائع السائبة للسنة المنتهية بتاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م و٢٠١٣م.

وثائق صادرة عن أطراف ثالثة

- دراسة السوق فيما يتعلق بقطاع الشحن عبر ناقلات النفط، المؤرخة في نوفمبر ٢٠١٢م، والمعدة من قبل مكويلينغ (McQuilling LLC) (باللغة الإنجليزية).
- تقرير التقييم المعد من قبل جيه بي مورجان السعودية.

خطابات الموافقة

خطابات الموافقة من الأطراف التالية (باللغة الإنجليزية):

- كليفورد تشانس محامون ومستشارون قانونيون المتضمن الموافقة على اضافة اسمهم وشعارهم في نشرة الإصدار هذه.
- كليفورد تشانس إل إل بي المتضمن الموافقة على اضافة اسمهم وشعارهم في نشرة الإصدار هذه.
- برايس ووتر هاوس كوبرز، بما فيها الموافقة على نشر مراجعتهم للقوائم المالية للشركة للسنة المنتهية بتاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١١م، وعلى إضافة اسمهم وشعارهم في نشرة الإصدار.
- شركة الدكتور محمد العمري وشركاه – محاسبون قانونيون، والمتضمنة الموافقة على نشر مراجعتهم للقوائم المالية للشركة للسنة المنتهية بتاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م وعلى إضافة اسمهم وشعارهم في نشرة الإصدار.
- إرنست و يونغ، بما فيها الموافقة على نشر مراجعتهم للقوائم المالية للشركة للسنوات المنتهية بتاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م، وعلى إضافة اسمهم وشعارهم في نشرة الإصدار.
- جي.بي.مورجان السعودية المحدودة المتضمن الموافقة على اضافة اسمهم وشعارهم في نشرة الإصدار هذه.
- خدمات ماكويلنج ذات المسؤولية المحدودة بما فيها الموافقة على نشر اقتباسات من دراسة السوق الخاصة بهم حول قطاع الشحن عبر ناقلات النفط المؤرخة في نوفمبر ٢٠١٢م وعلى اضافة اسمهم وشعارهم في نشرة الإصدار هذه.
- كي.بي.أم.جي الفوزان والسدحان المتضمن الموافقة على اضافة اسمهم وشعارهم في نشرة الإصدار هذه.

(الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري)
(شركة مساهمة سعودية)

القوائم المالية الموحدة

للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر٢٠١٣م
مع تقرير مراجعي الحسابات

(الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري)
(شركة مساهمة سعودية)
القوائم المالية الموحدة
للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م
وتقرير مراجعي الحسابات

فهـرس	صفحـة
تقرير مراجعي الحسابات	١
قائمة المركز المالي الموحدة	٢ - ٣
قائمة الدخل الموحدة	٤
قائمة التدفقات النقدية الموحدة	٥ - ٦
قائمة التغيرات في حقوق المساهمين الموحدة	٧
إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة	٨ - ٣٠

إرنست و يونغ
محاسبون قانونيون
صندوق بريد ٢٧٣٢
الخابق ٦ و ١٤، برج الفيصلية
شارع الملك فهد
الرياض ١١٤٦١، المملكة العربية السعودية

هاتف: ٤٧٤٠ ٢٧٣ ١١ ٩٦٦+
فاكس: ٤٧٣٠ ٢٧٣ ١١ ٩٦٦+
riyadh@sa.ey.com
ey.com/mena
رقم التسجيل ٤٥
س.ت. ١٠١٠٣٨٣٨٢١

تقرير مراجعي الحسابات إلى المساهمين في
الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري
(شركة مساهمة سعودية)

نطاق المراجعة

لقد راجعنا قائمة المركز المالي الموحدة المرفقة للشركة الوطنية السعودية للنقل البحري – شركة مساهمة سعودية ("الشركة")، والشركات التابعة لها ("المجموعة") كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣، وقوائم الدخل والتدفقات النقدية والتغيرات في حقوق المساهمين الموحدة للسنة المنتهية في ذلك التاريخ. إن هذه القوائم المالية الموحدة من مسئولية إدارة المجموعة وقد تم إعدادها وفقاً لنص المادة ١٢٣ من نظام الشركات السعودي وقدمت لنا مع كافة المعلومات والبيانات التي طلبناها. إن مسئوليتنا هي إبداء رأينا حول هذه القوائم المالية الموحدة استناداً إلى أعمال المراجعة التي قمنا بها. تمت مراجعتنا وفقاً لمعايير المراجعة المتعارف عليها في المملكة العربية السعودية والتي تتطلب أن نقوم بتخطيط وتنفيذ أعمال المراجعة للحصول على قناعة معقولة بأن القوائم المالية خالية من أخطاء جوهرية. تشتمل المراجعة على فحص الأدلة، على أساس العينة، المؤيدة للمبالغ والإفصاحات التي تتضمنها القوائم المالية. كما تشتمل على تقويم المبادئ المحاسبية المتبعة والتقديرات الهامة المطبقة من قبل الإدارة والعرض العام للقوائم المالية. باعتقادنا أن مراجعتنا توفر درجة معقولة من القناعة تمكننا من إبداء رأينا حول القوائم المالية الموحدة.

الرأي المطلق

في رأينا، أن القوائم المالية الموحدة ككل:-

١ - تظهر بعدل، من كافة النواحي الجوهرية، المركز المالي الموحد للمجموعة كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣ ونتائج أعمالها وتدفقاتها النقدية الموحدة للسنة المنتهية في ذلك التاريخ وفقاً لمعايير المحاسبة المتعارف عليها في المملكة العربية السعودية.

٢ - تتفق مع نظام الشركات والنظام الأساسي للشركة فيما يتعلق بإعداد وعرض القوائم المالية الموحدة.

عن إرنست ويونغ

راشد سعود الرشود
محاسب قانوني
قيد سجل المحاسبين القانونيين رقم (٣٦٦)

الرياض: ٢٣ ربيع الثاني ١٤٣٥هـ
(٢٣ فبراير ٢٠١٤)

(الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري)
(شركة مساهمة سعودية)
قائمة المركزالمالي الموحدة
كما في ٣١ ديسمبر٢٠١٣م
(بآلاف الريالات السعودية)

	إيضاح	٢٠١٣م	٢٠١٢م
الأصول			
الأصول المتداولة			
أرصدة لدى البنوك ونقد في الصندوق	٣	١٠٦,٥٢٥	١٠٥,٦٥١
مرابحات وودائع قصيرة الأجل	٤،٣	٢٣٧,٩٤٠	٢٩٢,٦٥٦
مدينون تجاريون، صافي	٥	٦٠٨,٦٢٣	٢٥٢,٧٦٥
مدينو عقود ايجار سفن، صافي	٦	١٥,٢٥٦	١٠,١٤٣
مصاريف مدفوعة مقدما وأرصدة مدينة أخرى	٧	٧٩,٦١٦	١٤١,٧٠٠
جاري الوكلاء		٢٧,٥٢٣	٢٧,٨١٤
مخزون	٨	٢٢٣,٠٢٣	١٣٢,٠٦٨
إعانة وقود مستحقة، صافي	٩	١٢٣,٨٨٠	١٣٢,٥٥٣
رحلات غير مكتملة		٤,٤٥٦	٢١,٣٧٥
إستثمارات للاتجار		-	٢٦,٣٨٤
مجموع الأصول المتداولة		١,٤٢٦,٨٤٢	١,١٤٣,١٠٩
الأصول غير المتداولة			
مدينو عقود ايجار سفن، صافي	٦	٣٧٩,٤٢٣	٣٩٤,٦٧٩
إستثمارات محتفظ بها حتى تاريخ الأستحقاق		٤٠,٥٨٧	٤٠,٥٨٧
إستثمارات متاحة للبيع		١٤,٣٩٩	٥٧,٨٣٤
إستثمارات في شركات زميلة	١٠	٨٤١,٩٨٥	٦٥١,٩٨٢
تكاليف تسفين مؤجلة، صافي	١١	١٠٤,٦٧٢	٩٨,٦٧٥
أصول ثابتة، صافي	١٢	٨,٥١٢,١٥٢	٧,٥٠٣,٧٠١
ناقلات تحت الإنشاء وأخرى	١٣	٦٧٦,٤٦٨	١,١٧١,٩٩١
مجموع الأصول غير المتداولة		١٠,٥٦٩,٦٨٦	٩,٩١٩,٤٤٩
مجموع الأصول		١١,٩٩٦,٥٢٨	١١,٠٦٢,٥٥٨

يتبع

(الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري)
(شركة مساهمة سعودية)
قائمة المركزالمالي الموحدة - تتمة
كما في ٣١ ديسمبر٢٠١٣م
(بآلاف الريالات السعودية)

	إيضاح	٢٠١٣م	٢٠١٢م
الخصوم وحقوق الملكية			
الخصوم المتداولة			
دائنون ومبالغ مستحقة الدفع	١٤	**٢٨٢,٧٦٥**	٢٣٠,٣١٣
الأقساط المتداولة من تمويل المرابحة وقروض طويلة الأجل	١٥	**٥٦٤,٢٩٢**	٤٦٦,٠٨٥
تمويل مرابحة قصير الأجل	١٥	**٣٣٧,٠٠٠**	١٦٠,٠٠٠
توزيعات أرباح غير مطالب بها	١٦	**٣٢,٠٨٨**	٣٠,٩٤١
مخصص زكاة وضرائب	١٧	**١٣٨,٩٠٧**	١١٨,٧٧٨
مجموع الخصوم المتداولة		**١,٣٥٥,٠٥٢**	١,٠٠٦,١١٧
الخصوم غير المتداولة			
تمويل المرابحة وقروض طويلة الأجل	١٥	**٤,٣٧٦,٥٨٩**	٤,٢٥٣,٧٣٣
مكافأة نهاية الخدمة للموظفين		**٤٦,٧٦٠**	٤٠,٢١٣
خصوم اخرى	١٨	**٣٠,٧٠٤**	٣٦,٧٥٠
مجموع الخصوم غير المتداولة		**٤,٤٥٤,٠٥٣**	٤,٣٣٠,٦٩٦
مجموع الخصوم		**٥,٨٠٩,١٠٥**	٥,٣٣٦,٨١٣
حقوق الملكية			
حقوق المساهمين			
رأس المال	١	**٣,١٥٠,٠٠٠**	٣,١٥٠,٠٠٠
احتياطي نظامي		**٩٩٨,٠٦٠**	٩٢٢,٨٣٤
أرباح مبقاة	١٦	**١,٦٩٧,٧٨٤**	١,٣٣٥,٧٤٨
(خسائر) مكاسب غير محققة من استثمارات متاحة للبيع		**(١١٥)**	٢,٣٣٢
مجموع حقوق المساهمين		**٥,٨٤٥,٧٢٩**	٥,٤١٠,٩١٤
حقوق الملكية غير المسيطرة		**٣٤١,٦٩٤**	٣١٤,٨٣١
مجموع حقوق الملكية		**٦,١٨٧,٤٢٣**	٥,٧٢٥,٧٤٥
مجموع الخصوم وحقوق الملكية		**١١,٩٩٦,٥٢٨**	١١,٠٦٢,٥٥٨

تعتبر الإيضاحات المرفقة من رقم (١) الى رقم (٢٧) جزءاً لا يتجزأ من هذه القوائم المالية الموحدة

	إيضاح	٢٠١٣م	٢٠١٢م
إيرادات التشغيل	٢٣	٢,٨٤٦,٦٩٨	٢,٤٦٤,٦٢٨
تكلفة الوقود	٢٣	(٩٤٣,٤٠٦)	(٨٧٥,٠٩٧)
مصاريف التشغيل الأخرى	٢٣	(١,٤٧٧,٩٥٧)	(١,٢٥٣,٢٥٤)
إجمالي دخل التشغيل قبل إعانة الوقود		٤٢٥,٣٣٥	٣٣٦,٢٧٧
إعانة الوقود		١٧١,١٠٨	٢٠٠,٥٧٢
إجمالي دخل التشغيل		٥٩٦,٤٤٣	٥٣٦,٨٤٩
مصاريف عمومية وإدارية	٢٠	(٩٤,١٥٠)	(٨٣,٠٦٣)
دخل التشغيل		٥٠٢,٢٩٣	٤٥٣,٧٨٦
الحصة في نتائج الشركات الزميلة	١٠	٢٩١,٢٣٥	١٤٧,٦٦٠
مصاريف التمويل	١٥	(٦٠,٤٠٢)	(٥٩,٧٧٢)
إيرادات أخرى، صافي	٢١	١٠٥,٨٥٧	٢٠,١٣٥
الدخل قبل الزكاة والضرائب وحقوق الملكية غير المسيطرة		٨٣٨,٩٨٣	٥٦١,٨٠٩
الزكاة والضرائب، صافي	١٧	(٤٩,٨٥٨)	(٣٦,٢٩٩)
الدخل قبل حقوق الملكية غير المسيطرة		٧٨٩,١٢٥	٥٢٥,٥١٠
حقوق الملكية غير المسيطرة من صافي دخل الشركات التابعة الموحدة		(٣٦,٨٦٣)	(٢١,٥١٧)
صافي دخل السنة		٧٥٢,٢٦٢	٥٠٣,٩٩٣
ربح السهم بالريال السعودي:			
المتعلق بدخل التشغيل	١٦	١,٥٩	١,٤٤
المتعلق بصافي دخل السنة	١٦	٢,٣٩	١,٦٠

تعتبر الإيضاحات المرفقة من رقم (١) الى رقم (٢٧) جزءاً لا يتجزأ من هذه القوائم المالية الموحدة

(الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري)
(شركة مساهمة سعودية)
قائمة التدفقات النقدية الموحدة
للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م
(بآلاف الريالات السعودية)

	إيضاح	٢٠١٣م	٢٠١٢م
التدفقات النقدية من الأنشطة التشغيلية:			
صافي دخل السنة		٧٥٢,٢٦٢	٥٠٣,٩٩٣
تعديلات لتسوية صافي الدخل مع صافي النقد الناتج من الأنشطة التشغيلية:			
استهلاك	١٢	٤٢٣,٥٢٣	٣٩٢,١٧٩
إطفاء تكاليف تسفين مؤجلة	١١	٤٦,٠١٢	٣٨,٠٥٨
مكاسب غير محققة من إستثمارت للاتجار		-	(٦,٠٧٢)
مكاسب غير محققة من إستثمارت متاحة للبيع		(٢,٥٦٢)	-
الحصة في نتائج الشركات الزميلة	١٠	(٢٩١,٢٣٥)	(١٤٧,٦٦٠)
مكاسب بيع أصول ثابتة	٢١	(٧٥,٤٩٦)	(١٢,٥٠٧)
حقوق الملكية غير المسيطرة من صافي دخل الشركات التابعة الموحدة		٣٦,٨٦٣	٢١,٥١٧
الزكاة والضرائب، صافي	١٧	٤٩,٨٥٨	٣٦,٢٩٩
مكافأة نهاية الخدمة للموظفين، صافي		٦,٥٤٧	١٢,١٥٥
		٩٤٥,٧٧٢	٨٣٧,٩٦٢
التغيرات في الأصول والخصوم التشغيلية:			
مدينون تجاريون، صافي		(٣٥٥,٨٥٨)	(١,٨٢٠)
مدينو عقود ايجار سفن، صافي		١٠,١٤٣	٧,٥٣٨
مصاريف مدفوعة مقدما وأرصدة مدينة أخرى		٦٢,٠٨٤	(٦٤,٦٩٣)
جاري الوكلاء		٢٩١	(٥,٥٣٦)
مخزون		(٩٠,٩٥٥)	١٢,٩٨١
إعانة وقود مستحقة، صافي		٨,٦٧٣	(٤٤,٧٧٣)
رحلات غير مكتملة		١٦,٩١٩	(٩,٢٧٠)
إستثمارت للاتجار		٢٦,٣٨٤	-
دائنون ومبالغ مستحقة الدفع		٥٢,٤٥٢	(٦٠,٤٤٨)
زكاة وضرائب مدفوعة	١٧	(٢٩,٧٢٩)	(٢٢,٠٩٧)
خصوم اخرى	١٨	(٦,٠٤٦)	٣٦,٧٥٠
صافي النقد الناتج من الأنشطة التشغيلية		٦٤٠,١٣٠	٦٨٦,٥٩٤

يتبع

(الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري)
(شركة مساهمة سعودية)
قائمة التدفقات النقدية الموحدة- تتمة
للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م
(بآلاف الريالات السعودية)

	إيضاح	٢٠١٣م	٢٠١٢م
التدفقات النقدية من الأنشطة الإستثمارية:			
مرابحات وودائع قصيرة الأجل		٢,٩٤٢	(٤٣,٣٩٥)
استثمارات محتفظ بها حتى تاريخ الإستحقاق		-	(١٠,٠٠٠)
استثمارات متاحة للبيع		٤٣,٥٥٠	(٧,٩٣٣)
شركة زميلة محولة الى شركة تابعة	١٠	٤,٦٤١	-
توزيعات أرباح مستلمة من شركة زميلة	١٠	٩٦,٥٩١	٣٥,٩١٠
إضافات أصول ثابتة	١٢	(٢١,٢٧٧)	(٢٣,٩١٢)
خصم اضافي على سفن مستلمة		١٧,٠٦١	-
متحصلات بيع أصول ثابتة		١١٨,٧٦٨	٤٤,٥٨٣
ناقلات تحت الإنشاء وأخرى، صافي	١٣	(٩٧٥,٥٠٧)	(٥٨٤,١٩٧)
تكاليف تسفين مؤجلة	١١	(٥٢,٠٠٩)	(٦٩,٥٣٠)
صافي النقد المستخدم في الأنشطة الإستثمارية		(٧٦٥,٢٤٠)	(٦٥٨,٤٧٤)
التدفقات النقدية من الأنشطة التمويلية:			
متحصلات من تمويل مرابحة قصير الأجل		١٧٧,٠٠٠	٩٦,٠٠٠
متحصلات من تمويل المرابحة وقروض طويلة الأجل		٨٠٧,٨٣٥	٦٥٧,٥٨٣
سداد تمويل المرابحة وقروض طويلة الأجل		(٥٨٦,٧٧٢)	(٦٨٨,٧٧٨)
توزيعات أرباح مدفوعة		(٣١٣,٨٥٣)	(١٥٧,٢٧٩)
حقوق الملكية غير المسيطرة		(١٠,٠٠٠)	-
صافي النقد الناتج من (المستخدم في) الأنشطة التمويلية		٧٤,٢١٠	(٩٢,٤٧٤)
صافي التغير في النقد وما يماثله خلال السنة		(٥٠,٩٠٠)	(٦٤,٣٥٤)
النقد وما يماثله أول السنة		٣٢٠,٤٦٦	٣٨٤,٨٢٠
النقد وما يماثله آخر السنة	٣	٢٦٩,٥٦٦	٣٢٠,٤٦٦
معاملات غير نقدية هامة:			
ناقلات تحت الإنشاء وأخرى حولت إلى الأصول الثابتة	١٣،١٢	١,٤٧١,٠٣٠	٦٤٩,٣٣٦
(خسائر) مكاسب غير محققة من استثمارات متاحة للبيع		(١١٥)	١,٧٩٨

تعتبر الإيضاحات المرفقة من رقم (١) الى رقم (٢٧) جزءاً لا يتجزأ من هذه القوائم المالية الموحدة

(الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري)
(شركة مساهمة سعودية)
قائمة التغيرات في حقوق المساهمين الموحدة
للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م
(بآلاف الريالات السعودية)

	رأس المال	احتياطي نظامي	أرباح مبقاة	(خسائر) مكاسب غير محققة من استثمارات متاحة للبيع	الإجمالي
الرصيد كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م	٣,١٥٠,٠٠٠	٨٧٢,٤٣٥	١,٠٣٩,٦٥٤	٥٣٤	٥,٠٦٢,٦٢٣
صافي دخل السنة	-	-	٥٠٣,٩٩٣	-	٥٠٣,٩٩٣
المحول الى الاحتياطي النظامي	-	٥٠,٣٩٩	(٥٠,٣٩٩)	-	-
توزيعات أرباح	-	-	(١٥٧,٥٠٠)	-	(١٥٧,٥٠٠)
مكاسب غير محققة من استثمارات متاحة للبيع، صافي	-	-	-	١,٧٩٨	١,٧٩٨
الرصيد كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م	٣,١٥٠,٠٠٠	٩٢٢,٨٣٤	١,٣٣٥,٧٤٨	٢,٣٣٢	٥,٤١٠,٩١٤
صافي دخل السنة	-	-	٧٥٢,٢٦٢	-	٧٥٢,٢٦٢
المحول الى الاحتياطي النظامي	-	٧٥,٢٢٦	(٧٥,٢٢٦)	-	-
توزيعات أرباح (ايضاح ١٦)	-	-	(٣١٥,٠٠٠)	-	(٣١٥,٠٠٠)
خسائر غير محققة من استثمارات متاحة للبيع، صافي	-	-	-	(٢,٤٤٧)	(٢,٤٤٧)
الرصيد كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م	**٣,١٥٠,٠٠٠**	**٩٩٨,٠٦٠**	**١,٦٩٧,٧٨٤**	**(١١٥)**	**٥,٨٤٥,٧٢٩**

تعتبر الإيضاحات المرفقة من رقم (١) الى رقم (٢٧) جزءاً لا يتجزأ من هذه القوائم المالية الموحدة

١. التنظيم والنشاط

تأسست الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري - شركة مساهمة سعودية – "الشركة" بموجب المرسوم الملكي رقم م/٥ بتاريخ ١٢ صفر ١٣٩٨ هـ الموافق ٢١ يناير ١٩٧٨م وتم قيدها بالسجل التجاري رقم ١٠١٠٠٢٦٠٢٦ بتاريخ ١ ذي الحجة ١٣٩٩هـ الموافق ٢٢ أكتوبر ١٩٧٩م الصادر بمدينة الرياض.

ويتمثل نشاط الشركة والشركات التابعة لها "المجموعة" المبينة ادناه في شراء وتأجير وتشغيل البواخر والسفن لنقل البضائع والأشخاص والقيام بجميع الأنشطة المرتبطة بالنقل البحري. وتمارس المجموعة نشاطها من خلال اربع قطاعات مختلفة هي نقل النفط الخام ونقل الكيماويات ونقل البضائع العامة ونقل البضائع الجافة. بالإضافة الى تملك الأراضي والعقارات داخل المملكة او خارجها وتملك الحصص في شركات اخرى قائمة او الأندماج معها والإشتراك مع الغير في تأسيس شركات لمزاولة نشاط مماثل أو متمم لها.

يبلغ رأس مال الشركة ٣,١٥٠ مليون ريال سعودي مكون من ٣١٥ مليون سهم عادي، قيمة كل سهم ١٠ ريال سعودي كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م و٢٠١٢م.

فيما يلي بياناً بالشركات التابعة الموحدة في هذه القوائم المالية:

الإسم	النشاط	المقر	تاريخ التأسيس	نسبة الملكية ٢٠١٣م	نسبة الملكية ٢٠١٢م
الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري – أمريكا	وكيل لسفن الشركة	أمريكا	١٩٩١م	١٠٠٪	١٠٠٪
شركة الشرق الأوسط لإدارة السفن المحدودة (جيه ال تي)	الإدارة الفنية للسفن	دبي	٢٠١٠م	١٠٠٪	١٠٠٪
الشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة وشركتها التابعة *	نقل البتروكيماويات	الرياض	١٩٩٠م	٨٠٪	٨٠٪
شركة البحري للبضائع السائبة	نقل البضائع السائبة	الرياض	٢٠١٠م	٦٠٪	٦٠٪

وفيما يلي بياناً بالشركات الزميلة غير الموحدة في هذه القوائم المالية (ايضاح ١٠):

الإسم	الطريقة المحاسبية	النشاط	المقر	تاريخ التأسيس	نسبة الملكية ٢٠١٣م	نسبة الملكية ٢٠١٢م
ناشيونال كيميكالز كاريرز جيه إل تي *	حقوق الملكية	نقل البتروكيماويات	دبي	٢٠٠٩م	-	٤٠٪
شركة بتروديك المحدودة **	حقوق الملكية	نقل الغاز المسال	برمودا	١٩٨٠م	٣٠,٣٠٪	٣٠,٣٠٪

* قامت الشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة (شركة تابعة) بتوقيع اتفاقية شراكة مع شركة "أودجفل" بتاريخ ٢٢ جمادى الأخرة ١٤٣٠هـ (الموافق ١٥ يونيو ٢٠٠٩م) يتم بموجبها إنشاء شركة مناصفة في دبي، الإمارات العربية المتحدة باسم إن سي سي – اودجفل كيميكال تانكرز جيه إل تي (يشار إليها " إن سي سي – اودجفل") لتشغيل أسطول الشركتين تجاريا من سفن نقل الكيماويات في تجمع واحد للعمل في نقل البتروكيماويات والزيوت النباتية والمواد البترولية المكررة حول العالم مع التركيز على نمو الإنتاج والتصدير من منطقة الخليج العربي. بتاريخ ١ يونيو ٢٠١٣م، استحوذت الشركة الوطنية لنقل الكيماويات على حصة شركة اودجفل البالغة ٥٠% من شركة أن سي سي- اودجفل لتصبح المالك الوحيد لهذه الشركة، حيث اصبحت هذه الشركة مسجلة بإسم " ناشيونال كيميكالز كاريرز جيه إل تي".

** نظرا لإختلاف نهاية السنة المالية لشركة بتروديك المحدودة عن السنة المالية للشركة، فإن حصة الشركة في صافي أرباح أو خسائر شركة بتروديك تدرج في السجلات المحاسبية للشركة حسب آخر قوائم مالية معدة من قبل شركة بتروديك. إن الفترة الزمنية التي تلي آخر قوائم مالية معدة من قبل شركة بتروديك المحدودة حتى تاريخ القوائم المالية الموحدة للشركة هي شهرين. حيث يبدأ العام المالي لشركة بتروديك في ١ سبتمبر وينتهي في ٣١ أغسطس من كل عام ميلادي.

١. التنظيم والنشاط - تتمة

تمتلك الشركة سبعة عشر ناقلة نفط عملاقة، إثنتان منها مؤجرة لشركة هنجن الكورية وخمس عشرة ناقلة تعمل في السوق الفوري، كما تمتلك اربع سفن دحرجة تعمل على الخطوط التجارية بين أمريكا الشمالية وأوروبا والشرق الأوسط وشبه القارة الهندية.

كما تمتلك الشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة أربع وعشرون ناقلة كيماويات متخصصة، ثلاث منها مؤجرة على هيئة حديد بموجب عقد تأجير تمويلي تم توقيعه بتاريخ ٣٠ يناير ٢٠٠٩م مع شركة "أودجفل" أس أي النرويجية "أودجفل" وإثنى عشر ناقلة تعمل قي السوق الفورية من خلال شركتها التابعة في دبي، وثمان ناقلات أخرى مؤجرة للشركة العالمية للشحن والنقل المحدودة التابعة للشركة السعودية للصناعات الأساسية "سابك"، وواحدة تعمل في تجمع تجاري مع شركة اودجفل بدبي، حيث يدار هذا التجمع من قبل شركة ناشيونال كيميكالز كاريرز جيه إل تي.

قامت الشركة في ٢٨ أغسطس ٢٠١٠م بتأسيس شركة البحري للبضائع السائبة مع الشركة العربية للخدمات الزراعية (أراسكو) لنقل البضائع الجافة السائبة برأس مال قدره ٢٠٠ مليون ريال سعودي. تمتلك الشركة نسبة ٦٠٪ من هذه الشركة بينما تمتلك شركة أراسكو نسبة ٤٠٪ المتبقية. وقد بدأت هذه الشركة نشاطها التجاري في الربع الثاني من عام ٢٠١٢م.

٢. السياسات المحاسبية الهامة

أ - العرف المحاسبي

تم إعداد القوائم المالية الموحدة المرفقة وفقاً للمعايير المحاسبية الصادرة عن الهيئة السعودية للمحاسبين القانونيين وعلى أساس التكلفة التاريخية، باستثناء الاستثمارات في الاوراق المالية لغرض الاتجار والمتاحة للبيع، حيث يتم قياسها بالقيمة العادلة. وتتبع المجموعة أساس الإستحقاق المحاسبي في اعداد قوائمها المالية الموحدة.

ب - فترة القوائم المالية

وفقاً للنظام الأساسي للشركة تبدأ السنة المالية للشركة في أول يناير من كل عام ميلادي وتنتهي بنهاية شهر ديسمبر من نفس العام الميلادي.

ج - أسس توحيد القوائم المالية

- تشتمل هذه القوائم المالية الموحدة على موجودات ومطلوبات ونتائج أعمال الشركة والشركات التابعة لها المذكورة في الإيضاح (١) أعلاه.
- الشركة التابعة هي تلك التي تمتلك فيها الشركة، بصورة مباشرة أو غير مباشرة، إستثماراً طويل الأجل يزيد عن ٥٠٪ من رأس المال الذي يحق له التصويت أو تمارس عليها سيطرة عملية. يتم توحيد القوائم للشركات التابعة إعتباراً من تاريخ سيطرة الشركة على تلك الشركات ولحين التوقف عن ممارسة مثل هذه السيطرة.
- يتم أستبعاد كافة الحسابات والمعاملات الهامة المتداخلة وكذلك مكاسب وخسائر محققة ناجمة عن المعاملات مع الشركات التابعة عند توحيد هذه القوائم المالية.
- تمثل حقوق الملكية غير المسيطرة الحصة في الربح أو الخسارة وكذلك في صافي الموجودات غير المملوكة من قبل الشركة، ويتم إظهارها بصورة مستقلة في قائمة المركز المالي الموحدة وقائمة الدخل الموحدة.

٢. السياسات المحاسبية الهامة- تتمة

د - إستخدام التقديرات

إن إعداد القوائم المالية الموحدة وفقاً للمبادئ المحاسبية المتعارف عليها يتطلب استخدام تقديرات وافتراضات تؤثر على مبالغ الأصول والخصوم، وإيضاحات الأصول والالتزامات المحتملة بتاريخ القوائم المالية الموحدة، وكذلك تقدير مبالغ الإيرادات والمصاريف خلال تلك الفترة المالية. وبالرغم من أن هذه التقديرات مبنيّة على أفضل المعلومات والأحداث الحالية المتوفرة لدى الإدارة، إلا أن النتائج الفعلية النهائية قد تختلف عن هذه التقديرات.

هـ - النقد وما يماثله

لأغراض إعداد قائمة التدفقات النقدية الموحدة يتكون النقد وما يماثله من أرصدة لدى البنوك ونقد في الصندوق ومرابحات وودائع قصيرة الأجل، بالإضافة الى الإستثمارات القابلة للتحويل إلى مبالغ نقدية وفترة استحقاقها ثلاثة أشهر أو أقل من تاريخ شرائها والتي تكون متاحة للمجموعة دون أية قيود.

و - المدينون التجاريون

يظهر رصيد المدينين التجاريين بصافي القيمة القابلة للتحقق بعد طرح مخصص الديون المشكوك في تحصيلها. ويتم احتساب مخصص الديون المشكوك في تحصيلها عند وجود دليل موضوعي بأن المجموعة لن تكون قادرة على تحصيل جميع المبالغ بناءً على الشروط الأصلية للمدينين. ويتم تحميل هذا المخصص على قائمة الدخل الموحدة ضمن بند المصاريف العمومية والإدارية. وعندما يصبح حساب المدينين غير قابل للتحصيل يتم شطبه مقابل مخصص الديون المشكوك في تحصيلها. ويتم عكس أي مبالغ محصلة تم شطبها سابقاً مقابل المصاريف العمومية والإدارية في قائمة الدخل الموحدة.

ز - محاسبة عقود التأجير التمويلي

إن القيمة الحالية لمقبوضات التأجير للأصول المباعة بموجب التأجير التمويلي وقيمة الخردة غير المضمونة في نهاية مدة العقد يتم أعتبارها كحساب مدين صافي من الأيرادات التمويلية غير المحققة ويتم الاعتراف بإيرادات التأجير على مدى فترة الإيجار باستخدام طريقة صافي الاستثمار، مما يعكس معدل عائد دوري ثابت.

ح - المخزون

يتمثل المخزون في قيمة الوقود وزيوت التشحيم على متن السفن والتي تظهر كرصيد مخزون في تاريخ قائمة المركز المالي الموحدة، ويتم تحديد تكلفتها على أساس الوارد أولا صادر أولا، وهذه الطريقة تعتبر أكثر ملائمة لأعمال المجموعة. إن الفروقات الناتجة بين تكلفة المخزون وفقا لطريقة المتوسط المرجح وطريقة الوارد أولا صادر أولا غير جوهرية على قائمة الدخل الموحدة. بينما يتم تحميل تكاليف قطع الغيار والمستلزمات الأخرى الموجودة على ظهر سفن المجموعة على مصاريف التشغيل عند الشراء.

٢. السياسات المحاسبية الهامة- تتمة

ط - تكاليف تسفين مؤجلة

تقوم المجموعة بإطفاء تكاليف التسفين المؤجلة، حسب أنواع الناقلات، على فترة سنتين إلى خمس سنوات وذلك إعتباراً من تاريخ نهاية عملية التسفين. وفي حالة القيام بعملية تسفين أخرى خلال فترة الإطفاء المحددة، يتم إطفاء رصيد تكاليف التسفين المؤجلة السابقة للسفن المعنية كاملاً في قائمة الدخل الموحدة في الفترة التي تبدأ فيه عملية التسفين الجديدة.

ي- الإستثمارات

١- إستثمارات في شركات زميلة

تظهر استثمارات المجموعة في الشركات الزميلة التي يكون للمجموعة تأثيراً هاماً وليس لها سيطرة على سياساتها المالية والتشغيلية والتي عادة ما تكون حصة المجموعة في رأسمالها بنسب تتراوح من ٢٠٪ إلى ٥٠٪ بطريقة حقوق الملكية والتي بموجبها تُعدل التكلفة الأصلية للإستثمار بالحصة في الأرباح المبقاة (الخسائر المتراكمة) والإحتياطيات للشركات الزميلة لفترة ما بعد الشراء بناءاً على آخر قوائم مالية لهذه الشركات. وعند شراء حصة في شركة زميلة بسعر يزيد عن القيمة السوقية لصافي أصول تلك الشركة، يتم تسجيل الفرق كشهرة وتسجل ضمن حساب الاستثمار. ويتم تخفيض الشهرة بمبلغ خسارة الهبوط (إن وجدت).

٢- إستثمارات في أوراق مالية

تم تصنيف الإستثمارات في الأوراق المالية الى ثلاثة بنود هي:

- إستثمارات للأتجار

يتم تصنيف بعض الأستثمارات الى استثمارات للأتجار بناءاً على نية الإدارة فى ذلك. يتم قياس تلك الاستثمارات على أساس القيمة العادلة، ويتم إثبات المكاسب أو الخسائر غير المحققة ضمن قائمة الدخل الموحدة.

- إستثمارات محتفظ بها حتى تاريخ الإستحقاق

يتم تصنيف بعض الأستثمارات إلى استثمارات محتفظ بها حتى تاريخ الإستحقاق بناءاً على نية الإدارة فى ذلك. يتم قياس تلك الأستثمارات على أساس التكلفة المعدلة بمقدار الإستنفاد فى العلاوة أو الخصم، إن وجدت.

- إستثمارات متاحة للبيع

يتم تصنيف بعض الاستثمارات كاستثمارات متاحة للبيع إذا لم تستوفي شروط التصنيف كاستثمارت للإتجار أو استثمارات محتفظ بها حتى تاريخ الاستحقاق. يتم قياس الاستثمارات المتاحة للبيع على أساس القيمة العادلة وتدرج المكاسب أوالخسائر غير المحققة من تلك الاستثمارات ضمن حقوق المساهمين، بينما يتم قيد المكاسب أو الخسائر المحققة من استرداد الوحدات ضمن قائمة الدخل الموحدة للفترة التي يتم فيها استرداد هذه الوحدات. وفي حال حدوث انخفاض غير مؤقت في قيمة تلك الاستثمارات أو وجود دليل موضوعي على ذلك الإنخفاض يتم تحويل الخسائر غير المحققة إلى قائمة الدخل الموحدة. ويتم تصنيف تلك الاستثمارات ضمن الأصول المتداولة في حالة وجود نية لبيعها خلال اثنى عشر شهراً من تاريخ قائمة المركز المالي الموحدة وإلا تدرج ضمن الأصول غير المتداولة.

- فاذا لم تتوافر القيمة العادلة للاستثمارات المذكورة اعلاه تكون التكلفة البديل للقيمة العادلة للأوراق المالية.

٢. السياسات المحاسبية الهامة- تتمة

ك - أصول ثابتة

تسجل الأصول الثابتة بالتكلفة الفعلية ويتم استهلاكها بطريقة القسط الثابت لتوزيع تكلفة الأصول المتعلقة على الأعمار الإنتاجية المقدرة بأستخدام نسب الأستهلاك التالية:

الاصول	نسبة الاستهلاك	الاصول	نسبة الاستهلاك
مباني وتحسينات	من ٥ إلى ٣٣,٣٪	سيارات	من ٢٠ الى ٢٥٪
أسطول ومعدات*	من ٤ إلى ١٥٪	أجهزة حاسب آلي	من ١٥الى ٢٥٪
حاويات وجرارات	من ٨,٣٣ إلى ٢٠٪	تجهيزات ساحة الحاويات	من ١٠ الى ٢٥٪
أثاث وتجهيزات	١٠٪	أخرى	من ٧ الى ١٥٪
أدوات ومعدات مكتبية	من ٢,٥ إلى ٢٥٪		

* تستهلك سفن الدحرجة والناقلات العملاقة على مدة خمسة وعشرين عاماً. كما تستهلك السفن المستعملة حسب عمرها التقديري المتبقي. يتم احتساب مانسبتة ١٠٪ من تكلفة الناقلات والسفن كقيمة خردة. بينما تستهلك معدات سفن الدحرجة على مدة خمسة عشر عاماً.

تظهر الناقلات تحت الإنشاء بالتكلفة مضافا إليها أية مصاريف أخرى مرتبطة بها الى أن تصبح جاهزة للإستخدام. وعند إكتمال الناقلات تحت الإنشاء، يتم تحويلها إلى الأصول الثابتة بحيث تخضع للإستهلاك حسب أعمارها الإنتاجية المقدرة لها.

تحدد الأرباح والخسائر الناتجة عن الأستبعاد بمقارنة المتحصلات مع القيمة الدفترية وتقيد في قائمة الدخل الموحدة.

تقيد مصاريف الصيانة والإصلاحات العادية التي لا تزيد جوهرياً من العمر الأنتاجي المقدر للأصل، في قائمة الدخل الموحدة عند تكبدها. تتم رسملة التجديدات والتحسينات الهامة، إن وجدت ويتم استبعاد الأصل الذي تم استبداله.

ل - الهبوط في قيمة الأصول غير المتداولة

يتم إجراء مراجعة للقيمة الدفترية للأصول غير المتداولة للتأكد من عدم وجود أي دليل على وجود خسارة ناتجة من الهبوط في قيمة الأصول. وفي حالة وجود مثل هذا الدليل، يتم تقدير القيمة القابلة للإسترداد والتي هي القيمة العادلة للأصل مخصوماً منها تكاليف البيع أو القيمة الحالية، أيهما أعلى، لتحديد حجم هذه الخسارة. وفي الحالات التي لا يمكن فيها تقدير القيمة القابلة للإسترداد لذلك الأصل، تقوم المجموعة بتقدير القيمة القابلة للإسترداد للوحدة القابلة لتوليد النقد التي ينتمي إليها ذلك الأصل.

وفي الحالات التي يقدر فيها المبلغ القابل للإسترداد للأصل أو الوحدة القابلة لتوليد النقد بأقل من قيمته الدفترية، عندئذ تخفض القيمة الدفترية لذلك الأصل أو الوحدة القابلة لتوليد النقد إلى القيمة القابلة للإسترداد لها، ويتم إثبات خسائر الهبوط في قيمة الأصل فوراً كمصاريف في قائمة الدخل الموحدة.

وإذا ما تم لاحقاً عكس قيد خسارة الهبوط في القيمة، عندئذ تتم زيادة القيمة الدفترية للأصل أو الوحدة المدرّة للنقد إلى التقدير المعدل لقيمتها القابلة للإسترداد، على ألا تزيد عن القيمة الدفترية فيما لو لم يتم إثبات خسارة الهبوط في قيمة ذلك الأصل أو الوحدة المدرّة للنقد في السنوات السابقة. يتم إثبات عكس خسارة الهبوط في القيمة فوراً كإيرادات في قائمة الدخل الموحدة.

م - الدائنون والمبالغ المستحقة الدفع

يتم إثبات الالتزامات لقاء المبالغ الواجبة الدفع مستقبلا عن البضاعة أو الخدمات المستلمة، سواء قدمت أم لم تقدم بها فواتير من قبل الموردين.

٢. السياسات المحاسبية الهامة- تتمة

ن - المخصصات

يتم إثبات المخصصات عند وجود إلتزامات (قانونية أو متوقعة) على المجموعة ناتجة عن أحداث سابقة، وأن تكون تكاليف سداد هذه الإلتزامات محتملة ويمكن قياسها بشكل موثوق به.

س - الزكاة والضرائب

يتم تجنيب مخصص للزكاة وفقاً لأنظمة مصلحة الزكاة والدخل (المصلحة) ويتم تحميل مخصصات الزكاة على قائمة الدخل الموحدة على أساس الوعاء الزكوي المستقل أو صافي الربح المعدّل لكل شركة على حدة، أيهما أعلى. كما يتم تجنيب مخصص لضرائب الإستقطاع المستحقة على جهات غير مقيمة وتحمل على قائمة الدخل الموحدة. وبالنسبة للشركات التابعة خارج المملكة العربية السعودية فيتم تجنيب مخصصات الضرائب وفقاً للأنظمة المتبعة في تلك البلدان. ويتم تحميلها على قائمة الدخل الموحدة.

ع - مكافأة نهاية الخدمة للموظفين

تقوم المجموعة بتجنيب مخصص مكافأة نهاية الخدمة للموظفين على أساس مدة الخدمة المتراكمة للموظفين وفقاً للوائح المجموعة وبما يتماشى مع نظام العمل السعودي والأنظمة واللوائح المطبقة على الشركات التابعة خارج المملكة.

ف - الاحتياطي النظامي

طبقاً لأحكام المادة (١٢٥) من نظام الشركات السعودي، يتم تجنيب ١٠٪ من صافي دخل السنة إلى الاحتياطي النظامي. ويجوز للشركة التوقف عن هذا التجنيب عندما يبلغ الاحتياطي نصف رأس المال. ان هذا الاحتياطي غير قابل للتوزيع على المساهمين.

ص - إثبات الإيرادات

يتم إثبات الايرادات على النحو التالي:

- **نقل النفط الخام والبتروكيماويات والبضائع السائبة:**
يتم أثبات إيرادات نقل النفط الخام والبتروكيماويات والبضائع السائبة عند تحققها بما يتلائم مع فترات العقود والمدة الزمنية للرحلات والخدمات المتفق عليها.
- **نقل البضائع العامة:**
تتبع المجموعة سياسة الرحلة المكتملة في تحديد إيرادات ومصروفات الفترة للرحلات التى تخص سفن نقل البضائع العامة. وتعتبر الرحلة مكتملة عندما تبحر الناقلة من آخر ميناء تفريغ لكل رحلة. ويتم تأجيل إيرادات الشحن ومصروفات التشغيل المباشرة وغير المباشرة للرحلات غير المكتملة لحين إكتمالها. ويتم إظهار الرحلات غير المكتملة بقيتمها الصافية في قائمة المركز المالي الموحدة "رحلات غير مكتملة".
- إيرادات التأجير والأنشطة الأخرى المرتبطة بها، فيتم تسجيلها عند تقديم الخدمات وذلك بالتوافق مع فترات العقود والخدمات المرتبطة بها.
- يتم تسجيل الإيرادات الأخرى عند تحققها.

ق - إعانة الوقود

يتم إحتساب إعانة الوقود على أساس الكمية المشتراة والمستخدمة من قبل المجموعة، وتسجل في قائمة الدخل الموحدة. ويتم تكوين مخصصات مقابل أي مبالغ مشكوك في تحصيلها.

٢. السياسات المحاسبية الهامة- تتمة

ر - المصاريف

تصنف مصاريف النشاط المباشرة وغير المباشرة كمصاريف تشغيل، ويتم تصنيف كافة المصاريف الأخرى كمصاريف عمومية وإدارية.

ش - تكلفة التمويل

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

ت - المعاملات بالعملات الأجنبية

يتم تحويل المعاملات بالعملات الأجنبية إلى الريال السعودي بإستخدام أسعار الصرف السائدة عند حدوث تلك المعاملات. أما الأصول والخصوم النقدية بالعملات الإجنبية في تاريخ المركز المالي، فيتم تحويلها إلى الريال السعودي وفقاً لأسعار الصرف السائدة في تاريخ قائمة المركز المالي الموحدة وتدرج فروقات أسعار الصرف في قائمة الدخل الموحدة.

كما يتم تحويل أرصدة الأصول والخصوم الظاهرة في القوائم المالية للشركات التابعة الموحدة والمسجلة بالعملات الأجنبية إلى الريال السعودي وفقا لأسعار الصرف السائدة بتاريخ قائمة المركز المالي الموحدة ويتم تحويل إيرادات ومصاريف الشركات التابعة الموحدة والمسجلة بالعملات الأجنبية إلى الريال السعودي وفقا لمتوسط أسعار الصرف السائدة خلال الفترة. كما تحول عناصر حقوق المساهمين، فيما عدا الأرباح المبقاة (الخسائر المتراكمة) باستخدام أسعار الصرف السائدة في التواريخ التي تعود لكل عنصر عند حدوثه. وتدرج فروقات العملة الناجمة عن التحويل، إن كانت جوهرية، كبند مستقل ضمن حقوق المساهمين.

ث - الايجارات التشغيلية

تحمل الإيجارات المتعلقة بعقود الإيجار التشغيلي على قائمة الدخل الموحدة باستخدام طريقة القسط الثابت على مدى فترات عقود الإيجار التشغيلي.

خ - ربح السهم والأرباح المقترح توزيعها

يتم احتساب ربح السهم من دخل التشغيل والأعمال الفرعية وصافي دخل السنة على أساس المتوسط المرجح لعدد الأسهم القائمة خلال العام. وتعامل الأرباح المقترح توزيعها، بعد نهاية السنة كجزء من الأرباح المبقاة وليس كخصوم، ما لم يتم الموافقة على توزيعها من قبل الجمعية العمومية قبل نهاية السنة، ثم تسجل ضمن الإلتزامات في السنة التي تقرها الجمعية العمومية الى حين توزيعها.

ض - التقارير القطاعية

القطاع التشغيلي

القطاع التشغيلي هو مجموعة من الموجودات أو العمليات أو المنشآت التي:

- تعمل في أنشطة تدر إيرادات.
- تقوم الإدارة باستمرار بتحليل نتائج عملياتها من أجل اتخاذ القرارات التي تتعلق بتوزيع المصادر وتقييم الأداء.
- تتوفر عنها معلومات مالية بشكل منفصل.

٣. النقد وما يماثله

يتكون النقد وما يماثله من ارصدة لدى البنوك ونقد في الصندوق ومرابحات وودائع قصيرة الأجل، حيث توجد مبالغ خاضعة لقيود بنكية بمبلغ ٧٤,٩٠ مليون ريال سعودي كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م (٢٠١٢م: ٧٧,٨٤ مليون ريال سعودي) مقيّدة لسداد الأقساط الجارية للقروض المستحقة خلال مدة ١٨٠ يوما من تاريخ قائمة المركز المالي الموحدة.

لأغراض إعداد قائمة التدفقات النقدية الموحدة، يتكون رصيد النقد وما يماثله كما في ٣١ ديسمبر مما يلي:

	٢٠١٣م	٢٠١٢م
أرصدة لدى البنوك ونقد في الصندوق	١٠٦,٥٢٥	١٠٥,٦٥١
مبالغ خاضعة لقيود بنكية	(٩,٤٢٨)	(١٠,٦٥٧)
	٩٧,٠٩٧	٩٤,٩٩٤
مرابحات وودائع قصيرة الأجل	٢٣٧,٩٤٠	٢٩٢,٦٥٦
مبالغ خاضعة لقيود بنكية	(٦٥,٤٧١)	(٦٧,١٨٤)
	١٧٢,٤٦٩	٢٢٥,٤٧٢
رصيد النقد وما يماثله في نهاية السنة	٢٦٩,٥٦٦	٣٢٠,٤٦٦

٤. المرابحات والودائع القصيرة الأجل

يتكون رصيد المرابحات والودائع القصيرة الأجل كما في ٣١ ديسمبر مما يلي:

	٢٠١٣م	٢٠١٢م
مرابحات وودائع بالريال السعودي	٧٥,٢٥٠	٨٦,٩٣٠
مرابحات وودائع بالدولار الأمريكي	١٦٢,٦٩٠	٢٠٣,٦٨٤
مرابحات وودائع بالدرهم الإماراتي	-	٢,٠٤٢
	٢٣٧,٩٤٠	٢٩٢,٦٥٦

٥. المدينون التجاريون، صافي

يتكون هذا البند كما في ٣١ ديسمبر مما يلي:

	٢٠١٣م	٢٠١٢م
مدينون تجاريون	٦١٦,٨٦٤	٢٦٥,٩٤٢
مخصص ديون مشكوك في تحصيلها	(٨,٢٤١)	(١٣,١٧٧)
	٦٠٨,٦٢٣	٢٥٢,٧٦٥

فيما يلي ملخص لحركة حساب مخصص الديون المشكوك في تحصيلها:

	٢٠١٣م	٢٠١٢م
الرصيد في بداية السنة	١٣,١٧٧	١٢,٥٨٦
مكون خلال السنة	٥٥	٧,٦٠٠
مبالغ مشطوبة خلال السنة	(٤,٩٩١)	(٧,٠٠٩)
الرصيد كما في نهاية السنة	٨,٢٤١	١٣,١٧٧

٦. مدينو عقود إيجار سفن، صافي

وقعت الشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة في ٣٠ يناير ٢٠٠٩م اتفاقية مع شركة أودجفل لتأجير ثلاث سفن بموجب عقد تأجير على هيئة حديد لمدة عشر سنوات مع خيار الشراء بعد ثلاث سنوات. وتم تسليم هذه السفن لشركة أودجفل في ١ فبراير ٢٠٠٩م. ويعتبر هذا العقد اتفاقية تأجير تمويلي يحوّل جميع المنافع والمخاطر لشركة أودجفل ويعطيها حق الشراء حسب العقد. ويتلخص صافي رصيد الحساب المدين من تأجير سفن على هيئة حديد كما في ٣١ ديسمبر بما يلي:

الوصف	٢٠١٣م	٢٠١٢م
الحد الأدنى للمقبوضات المستقبلية المترتبة على عقد الإيجار	**٣٥٤,١٠٥**	٤١١,٤١٨
قيمة الخردة غير المضمونة في نهاية مدة العقد	**٢٤٧,٨٧٥**	٢٤٧,٨٧٥
	٦٠١,٩٨٠	٦٥٩,٢٩٣
مكاسب غير محققة	**(٢٠٧,٣٠١)**	(٢٥٤,٤٧١)
صافي حساب مدين من تأجير سفن على هيئة حديد	**٣٩٤,٦٧٩**	٤٠٤,٨٢٢
تم تصنيف المبلغ أعلاه كما في ٣١ ديسمبر كما يلي:		
الجزء المتداول	**١٥,٢٥٦**	١٠,١٤٣
الجزء غير المتداول	**٣٧٩,٤٢٣**	٣٩٤,٦٧٩
صافي حساب مدين من تأجير سفن على هيئة حديد	**٣٩٤,٦٧٩**	٤٠٤,٨٢٢

تتلخص دفعات الحد الأدنى للمقبوضات المستقبلية المترتبة على عقد الإيجار وقيمة الخردة غير المضمونة في نهاية مدة العقد للخمس سنوات القادمة وما بعدها مما يلي للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر:

	٢٠١٣م	٢٠١٢م
مستحقة خلال سنة	**٦١,٢٤٥**	٥٧,٣١٣
مستحقة خلال سنة الى سنتان	**٦٥,٣٥١**	٦١,٢٤٥
مستحقة خلال ٢-٣ سنوات	**٦٩,٦٤٩**	٦٥,٣٥١
مستحقة خلال ٣-٤ سنوات	**٧٣,٥٦٤**	٦٩,٦٤٩
مستحقة خلال ٤-٥ سنوات	**٧٧,٦٧٠**	٧٣,٥٦٤
المستحق بعد ذلك	**٢٥٤,٥٠١**	٣٣٢,١٧١
	٦٠١,٩٨٠	٦٥٩,٢٩٣

إن الدخل المتعلق بالاتفاقية أعلاه للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م يبلغ ٤٧,١١ مليون ريال سعودي (٢٠١٢م:٤٨,٠٥ مليون ريال سعودي) تم إدراجها ضمن إيرادات التشغيل في قائمة الدخل الموحدة.

٧. المصاريف المدفوعة مقدما والأرصدة المدينة الأخرى

تتكون المصاريف المدفوعة مقدما والأرصدة المدينة الاخرى كما في ٣١ ديسمبر مما يلي:

	٢٠١٣م	٢٠١٢م
مصاريف مدفوعة مقدماً	٥٧,٩٤٩	٥٨,٩٩٧
دفعات مقدمة للموردين	٩,٥٧٩	٧,٤٥٣
مطالبات تأمين	٤,٣٠٣	١٥,٤٦٩
سلف للموظفين	٣,١٣٢	٥,٢٦٧
مبالغ مستحقة من أطراف ذات علاقة (ايضاح ١٩)	-	٥٠,٠٦٦
أخرى	٤,٦٥٣	٤,٤٤٨
	٧٩,٦١٦	١٤١,٧٠٠

٨. المخزون

يتكون رصيد المخزون على متن السفن كما في ٣١ ديسمبر مما يلي:

	٢٠١٣م	٢٠١٢م
وقود	١٩٨,١٦٤	١٠٨,١٠٣
زيوت التشحيم	٢٢,٣٥١	٢٣,٩٦٥
اخرى	٢,٥٠٨	-
	٢٢٣,٠٢٣	١٣٢,٠٦٨

٩. إعانة الوقود المستحقة، صافي

يتكون صافي رصيد إعانة الوقود المستحقة كما في ٣١ ديسمبر مما يلي:

	٢٠١٣م	٢٠١٢م
إعانة وقود مستحقة	١٤٦,١٩٤	١٧١,٠٨٧
مخصص إعانة وقود مشكوك في تحصيلها	(٢٢,٣١٤)	(٣٨,٥٣٤)
	١٢٣,٨٨٠	١٣٢,٥٥٣

١٠. الاستثمارات في الشركات الزميلة

فيما يلي ملخص لحركة حساب الاستثمارات في الشركات الزميلة خلال السنة المنتهية في ٣١ ديسمبر:

	٢٠١٣م	٢٠١٢م
الرصيد كما في بداية السنة	٦٥١,٩٨٢	٥٤٠,٢٣٢
الحصة في أرباح الشركات الزميلة *	٢٩١,٢٣٥	١٤٧,٦٦٠
توزيعات أرباح مستلمة خلال السنة	(٩٦,٥٩١)	(٣٥,٩١٠)
محولة الى شركة تابعة (ايضاح ١)	(٤,٦٤١)	-
الرصيد كما في نهاية السنة	٨٤١,٩٨٥	٦٥١,٩٨٢

* تمثل الحصة في أرباح الشركات الزميلة حصة الشركة في صافي أرباح شركة بتروديك المحدودة بمبلغ ٢٩١,٢ مليون ريال سعودي (٢٠١٢م: ١٤٣,٩ مليون ريال سعودي)، والتي تتضمن حصة الشركة في مكاسب غير محققة بمبلغ لا شئ (٢٠١٢م: خسائر غير محققة بمبلغ ٢٢,٥ مليون ريال سعودي) من عقود مبادلة بضائع.

١١. تكاليف التسفين المؤجلة، صافي

يتكون صافي رصيد تكاليف التسفين المؤجلة كما في ٣١ ديسمبر مما يلي:

	٢٠١٣م	٢٠١٢م
إجمالي تكاليف التسفين	٣٨١,٦٨٨	٣٢٩,٦٧٩
إطفاء متراكم	(٢٧٧,٠١٦)	(٢٣١,٠٠٤)
	١٠٤,٦٧٢	٩٨,٦٧٥

فيما يلي ملخص حركة تكاليف التسفين كما يلي:

	٢٠١٣م	٢٠١٢م
الرصيد كما في بداية السنة	٩٨,٦٧٥	٦٧,٢٠٣
إضافات خلال السنة	٥٢,٠٠٩	٦٩,٥٣٠
إطفاء خلال السنة	(٤٦,٠١٢)	(٣٨,٠٥٨)
الرصيد كما في نهاية السنة	١٠٤,٦٧٢	٩٨,٦٧٥

١٢. الأصول الثابتة، صافي

فيما يلي ملخصاً لحركة صافي الأصول الثابتة خلال السنة:

البيـــــان	التكلفـة				الاستهلاك المتراكم				صافي القيمة الدفترية	
	الرصيد كما في ٢٠١٣/١/١م	إضافات/ تحويلات خلال العام	إستبعادات	الرصيد كما في ٢٠١٣/١٢/٣١م	الرصيد كما في ٢٠١٣/١/١م	إستهلاك العام	إستبعادات	الرصيد كما في ٢٠١٣/١٢/٣١م	٢٠١٣/١٢/٣١م	٢٠١٢/١٢/٣١م
أراضي	١,٨٥٤	-	-	١,٨٥٤	-	-	-	-	١,٨٥٤	١,٨٥٤
مباني وتحسينات	٤٣,٩١٩	١,٨٤٤	-	٤٥,٧٦٣	(٧,٣٢٤)	(٢,١١٨)	-	(٩,٤٤٢)	٣٦,٣٢١	٣٦,٥٩٥
أسطول ومعدات *	١٠,٩٤٦,٨٥٨	١,٤٦٩,٤٥١	(٩٣٤,٩٧٢)	١١,٤٨١,٣٣٧	(٣,٤٩٦,٢٦٦)	(٤١٦,٨٩١)	٨٩١,٧٤٠	(٣,٠٢١,٤١٧)	٨,٤٥٩,٩٢٠	٧,٤٥٠,٥٩٢
حاويات وجرارات	٥٢,٣٧٦	-	(١,٢٨٤)	٥١,٠٩٢	(٥٢,٣٠١)	-	١,٣٤٠	(٥٠,٩٦١)	١٣١	٧٥
أثاث وتجهيزات	٦,٧٥٦	٦٩٧	(١٤)	٧,٤٣٩	(٥,١٣٤)	(٤٣٧)	١٤	(٥,٥٥٧)	١,٨٨٢	١,٦٢٢
أدوات ومعدات مكتبية	٤,٠٦٧	١٦٥	-	٤,٢٣٢	(٣,٨٥٤)	(١١١)	-	(٣,٩٦٥)	٢٦٧	٢١٣
سيارات	١,٦٨٦	-	(١٢٥)	١,٥٦١	(١,٤٢٥)	(١٥٣)	١١٥	(١,٤٦٣)	٩٨	٢٦١
أجهزة حاسب آلي	٥٤,٠٢٧	٢,٨٤٠	(٣٤٢)	٥٦,٥٢٥	(٤٣,٨١٨)	(٣,٥٦٥)	٣٣٤	(٤٧,٠٤٩)	٩,٤٧٦	١٠,٢٠٩
تجهيزات ساحة الحاويات	١٢,٩١٠	٣	(٦٣٠)	١٢,٢٨٣	(١٠,٦٥٠)	(٢٣٣)	٥٥٢	(١٠,٣٣١)	١,٩٥٢	٢,٢٦٠
أخرى	٤٩٢	٢٤٦	-	٧٣٨	(٤٧٢)	(١٥)	-	(٤٨٧)	٢٥١	٢٠
الإجمالي	١١,١٢٤,٩٤٥	١,٤٧٥,٢٤٦	(٩٣٧,٣٦٧)	١١,٦٦٢,٨٢٤	(٣,٦٢١,٢٤٤)	(٤٢٣,٥٢٣)	٨٩٤,٠٩٥	(٣,١٥٠,٦٧٢)	٨,٥١٢,١٥٢	٧,٥٠٣,٧٠١

* يتضمن بند أسطول ومعدات أعلاه ناقلات نفط عملاقة وناقلات كيماويات مرهونة لصالح البنوك الممولة كما هو مشار إليه في الإيضاح رقم (١٥).

١٣. ناقلات تحت الإنشاء وأخرى

فيما يلي ملخصاً لحركة حساب ناقلات تحت الإنشاء وأخرى خلال السنة المنتهية في ٣١ ديسمبر:

٢٠١٣م				
	الشركة	**الشركة الوطنية لنقل الكيماويات**	**شركة البحري للبضائع السائبة**	**المجموع**
الرصيد كما في بداية السنة	٦٩٧,٩٦٩	٣٢٢,٩٨٨	١٥١,٠٣٤	١,١٧١,٩٩١
الإضافات	٨١٨,٧٤٤	١٣٢,٠٠٨	٢٠٩,٦٠٩	١,١٦٠,٣٦١
استبعادات	-	(١٨٤,٨٥٤)	-	(١٨٤,٨٥٤)
المحول الى أصول الثابتة	(١,٠٧٦,٤٠٠)	(٢٧٠,١٤٢)	(١٢٤,٤٨٨)	(١,٤٧١,٠٣٠)
الرصيد كما في نهاية السنة	**٤٤٠,٣١٣**	**-**	**٢٣٦,١٥٥**	**٦٧٦,٤٦٨**

٢٠١٢م				
	الشركة	الشركة الوطنية لنقل الكيماويات	شركة البحري للبضائع السائبة	المجموع
الرصيد كما في بداية السنة	٣١٦,٨٣٦	٩١٩,٨٣٢	٤٦٢	١,٢٣٧,١٣٠
الإضافات	٣٨٢,٩٨٠	١٠٢,٠٤٥	١٥٠,٩٢٢	٦٣٥,٩٤٧
استبعادات	-	(٥١,٧٥٠)	-	(٥١,٧٥٠)
المحول الى أصول الثابتة	(١,٨٤٧)	(٦٤٧,١٣٩)	(٣٥٠)	(٦٤٩,٣٣٦)
الرصيد كما في نهاية السنة	٦٩٧,٩٦٩	٣٢٢,٩٨٨	١٥١,٠٣٤	١,١٧١,٩٩١

تم رسملة مصاريف التمويل خلال سنة ٢٠١٣م بمبلغ ١٠,١٤ مليون ريال سعودي (٢٠١٢ م : ١٣,٣٩ مليون ريال سعودي).

قامت الشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة (شركة تابعة) في ٢٤ ديسمبر ٢٠١٢م بإلغاء عقد بناء الناقلة المتبقية بسبب تأخر شركة شينا لبناء السفن بتسليم هذه الناقلة عن الموعد المحدد حسب العقد الموقع في عام ٢٠٠٧م وملاحق التعديل الموقعة في عام ٢٠١٢م والذي ينص على إنه يحق للشركة الوطنية لنقل الكيماويات إلغاء عقد البناء إذا تجاوزت مدة التأخير المدة المسموح بها حسب العقد. وفي شهر فبراير ٢٠١٣م تم استرداد جميع الأقساط المالية المدفوعة والبالغة ٤١,٦ مليون دولار أمريكي بالإضافة إلى التعويضات المترتبة عليها، حيث نتج عن هذه التسوية مبلغ ١٦,٣٢ مليون ريال سعودي تم اثباته ضمن الأيرادات الاخرى (إيضاح ٢١).

إستلمت الشركة بتاريخ ٩ يناير٢٠١٤م، سفينة جديدة متخصصة في نقل البضائع العامة، تم بناءها من قبل شركة هيونداي ميبو بكوريا الجنوبية، علماً بأن هذه السفينة هي الخامسة من ضمن ست سفن تم التعاقد على بنائها مع هذا الحوض في عام ٢٠١١م بقيمة إجمالية مقدارها ١,٥٤٣ مليون ريـال، وسيظهر الأثر المالي لهذه السفينة ابتداءً من الربع الأول من العام ٢٠١٤م. وبهذا يتبقى للشركة سفينة أخرى تحت الانشاء مع حوض شركة هيونداي ميبو بكوريا الجنوبية، حيث سيتم إستلامها خلال النصف الأول من العام ٢٠١٤م.

كما قامت شركة البحري للبضائع السائبة (شركة تابعة) بتاريخ ٢٩ نوفمبر ٢٠١٣م، باستلام أول سفينة متخصصة في نقل البضائع السائبة من ضمن خمس سفن تم التعاقد لبنائها في عام ٢٠١٢م مع إحد أحواض البناء العالمية الرائدة في مجال بناء السفن في اليابان. كما قامت باستلام سفينة اخرى بتاريخ ٢٧ يناير ٢٠١٤، وبهذا يتبقى للشركة التابعة ثلاث سفن تحت الانشاء، والمتوقع إستلامها تباعاً خلال النصف الأول من العام ٢٠١٤م .

١٤. الدائنون والمبالغ المستحقة الدفع

يتكون هذا البند كما في ٣١ ديسمبر من الآتي:

	٢٠١٣م	٢٠١٢م
دائنون تجاريون	٢٤٢,١٢٦	١٧٦,٢٨٧
قيمة أسهم مباعة تتعلق بمساهمين سابقين	٢٢,٠٠٤	٢٢,١٣٤
مصروفات مستحقة	١٧,٥٨٨	٢٨,٩١٠
أخرى	١,٠٤٧	٢,٩٨٢
	٢٨٢,٧٦٥	٢٣٠,٣١٣

١٥. تمويل المرابحة والقروض طويلة الأجل

قامت المجموعة بتوقيع اتفاقيات تمويل مرابحة قصيرة الأجل وذلك لغرض تعزيز رأس المال العامل للمجموعة.

كما قامت المجموعة بتوقيع العديد من اتفاقيات تمويل مرابحة وقروض طويلة الأجل وذلك لغرض رئيسي وهو تمويل بناء ناقلات نفط عملاقة جديدة وناقلات بتروكيماويات والمكتب الجديد في دبي. يوضح الجدول التالي تفاصيل تمويل المرابحة والقروض طويلة الأجل كما في ٣١ ديسمبر:

٢٠١٣م				
التمويل	**الشركة**	**الشركات التابعة**	**المجموع**	٪
تمويل مرابحة	١,٨٢٥,٧٥٦	١,٩٥٨,١٨٦	٣,٧٨٣,٩٤٢	٧٦٪
قروض تجارية	٣٢	-	٣٢	٠٪
تمويل صندوق الاستثمارات العامة "مرابحة"	٨٢٥,٠٠٠	-	٨٢٥,٠٠٠	١٧٪
قروض تجارية من صندوق الاستثمارات العامة	٢٣,٢٥٠	٣٠٨,٦٥٧	٣٣١,٩٠٧	٧٪
إجمالي عقود تمويل المرابحة والقروض طويلة الأجل	٢,٦٧٤,٠٣٨	٢,٢٦٦,٨٤٣	٤,٩٤٠,٨٨١	١٠٠٪
الأقساط المتداولة من عقود تمويل المرابحة والقروض طويلة الأجل	(٣٤٣,٥٩٢)	(٢٢٠,٧٠٠)	(٥٦٤,٢٩٢)	-
الجزء غير المتداول من عقود تمويل المرابحة والقروض طويلة الأجل	٢,٣٣٠,٤٤٦	٢,٠٤٦,١٤٣	٤,٣٧٦,٥٨٩	-

١٥. تمويل المرابحة والقروض طويلة الأجل- تتمة

٢٠١٢م				
التمويل	الشركة	الشركات التابعة	المجموع	٪
تمويل مرابحة	١,١٠٧,٠١٧	٢,٠٥٢,٠٥١	٣,١٥٩,٠٦٨	٦٧٪
قروض تجارية	٣٢	٣٤٤,٩٦٨	٣٤٥,٠٠٠	٧٪
تمويل صندوق الاستثمارات العامة "مرابحة"	١,١٥٥,٠٠٠	-	١,١٥٥,٠٠٠	٢٥٪
قروض تجارية من صندوق الاستثمارات العامة	٦٠,٧٥٠	-	٦٠,٧٥٠	١٪
إجمالي عقود تمويل المرابحة والقروض طويلة الأجل	٢,٣٢٢,٧٩٩	٢,٣٩٧,٠١٩	٤,٧١٩,٨١٨	١٠٠٪
الأقساط المتداولة من عقود تمويل المرابحة والقروض طويلة الأجل	(٢٦٤,٨٥٨)	(٢٠١,٢٢٧)	(٤٦٦,٠٨٥)	-
الجزء غير المتداول من عقود تمويل المرابحة والقروض طويلة الأجل	٢,٠٥٧,٩٤١	٢,١٩٥,٧٩٢	٤,٢٥٣,٧٣٣	-

- تحتسب تكاليف التمويل على أساس إتفاقيات التمويل، بالأسعار الجارية في السوق.
- إن رصيد أسطول ومعدات الشركة يتضمن بعض من ناقلات النفط العملاقة وناقلات الكيماويات ممولة ومرهونة لصالح البنوك الممولة (إيضاح ١٢).

يتلخص جدول استحقاقات التمويل القائم كما في ٣١ ديسمبر بما يلي:

	٢٠١٣م	٢٠١٢م
خلال سنة	**٥٦٤,٢٩٢**	٤٦٦,٠٨٥
من سنة إلى خمس سنوات	**٢,٤٦٠,٣١٥**	٣,١٤٥,١١٨
أكثر من خمس سنوات	**١,٩١٦,٢٧٤**	١,١٠٨,٦١٥
	٤,٩٤٠,٨٨١	٤,٧١٩,٨١٨

١٦. ربح السهم وتوزيعات الأرباح:

تم احتساب ربح السهم على أساس عدد الأسهم القائمة خلال السنتين المنتهيتين في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م و٢٠١٢م والبالغة ٣١٥ مليون سهم. بلغ ربح السهم من أرباح الأعمال الفرعية ٠,٨٠ ريال سعودي للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م (٢٠١٢م : ٠,١٦ ريال سعودي).

وافقت الجمعية العمومية في ٣٠ مارس ٢٠١٣م على توزيع أرباح بنسبة ١٠٪ من رأس المال، أي ما يعادل ٣١٥ مليون ريال سعودي بواقع (١) ريال سعودي للسهم الواحد عن عام ٢٠١٢م. هذا وقد بلغ رصيد توزيعات الأرباح غير المطالب بها كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م مبلغ ٣٢,٠٩ مليون ريال سعودي (٢٠١٢م : ٣٠,٩٤ مليون ريال سعودي).

اوصى مجلس الإدارة فى اجتماعه المنعقد بتاريخ ١٥ صفر ١٤٣٥هـ (الموافق ١٨ ديسمبر ٢٠١٣م)، بتوزيع أرباح نقدية للمساهمين قدرها ٣١٥ مليون ريال تمثل ١٠% من رأس مال الشركة بواقع (١) ريال سعودي للسهم الواحد عن عام ٢٠١٣م، حيث يخضع ذلك لموافقة المساهمين خلال اجتماع الجمعية العمومية للشركة.

١٧. الزكاة والضرائب

تتكون أهم عناصر الوعاء الزكوي للمجموعة بموجب أنظمة الزكاة وضريبة الدخل بشكل أساسي من حقوق المساهمين والمخصصات كما في بداية السنة والقروض طويلة الأجل وصافي الدخل المعدل، مخصوما منه صافي القيمة الدفترية للأصول الثابته والاستثمارات وبعض البنود الأخرى، حيث تحمل الزكاة على قائمة الدخل الموحدة.

تقدم الشركة وشركاتها التابعة اقراراتها الزكوية بشكل منفصل لكل شركة على حدة.

مخصص الزكاة والضرائب :

كانت حركة مخصص الزكاة والضرائب خلال السنة المنتهية في ٣١ ديسمبر كما يلي:

	٢٠١٣م	٢٠١٢م
مخصص الزكاة والضرائب كما في بداية السنة	**١١٨,٧٧٨**	١٠٤,٥٧٦
مخصص الزكاة للسنة	**٤٣,٥٩٣**	٣٢,٩٤٥
مخصص ضريبة الأستقطاع للسنة	**٦,٢٦٥**	٣,٣٥٤
مبالغ مدفوعة خلال السنة	**(٢٩,٧٢٩)**	(٢٢,٠٩٧)
مخصص الزكاة والضرائب كما في نهاية السنة	**١٣٨,٩٠٧**	١١٨,٧٧٨

الموقف الزكوي والضريبي للشركة

قامت الشركة بتقديم الإقرارات الزكوية لكافة السنوات حتى عام ٢٠١٢م، كما قامت بتقديم اقرارات ضريبة الاستقطاع حتى شهر اكتوبر ٢٠١٣م. تمت الموافقة على الربوط الزكوية للشركة من قبل مصلحة الزكاة والدخل (المصلحة) عن جميع السنوات حتى عام ٢٠٠٠م، كما قامت المصلحة بإجراء الربوط الزكوية وضريبة الاستقطاع للشركة من عام ٢٠٠١م حتى عام ٢٠٠٧م، وطالبت فيها الشركة بسداد التزامات اضافية قدرها ٢٢ مليون ريال سعودي، حيث قامت الشركة بالاعتراض لدى المصلحة على بعض بنود تلك الربوط وطريقة أحتسابها، وقد وافقت المصلحة على هذا الاعتراض من الناحية الشكلية، حيث ناقشت الشركة الاعتراض مع اللجنة الابتدائية الثانية. ولم تستلم الشركة الربوط الزكوية من المصلحة عن السنوات المتبقية من عام ٢٠٠٨م حتى عام ٢٠١٢م. . وتعتقد الشركة بأنها قد كوّنت مخصصا كافيا للزكاة وضريبة الاستقطاع كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م.

١٧. الزكاة والضرائب - تتمة

الموقف الزكوي والضريبي للشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة

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

الموقف الزكوي والضريبي لشركة البحري للبضائع السائبة

خلال عام ٢٠١٣م، قامت شركة البحري للبضائع السائبة بتسديد الزكاة المستحقة عن عام ٢٠١٢م، وستقوم بتقديم اقراراتها الزكوية وضريبة الاستقطاع عن الاعوام حتى عام ٢٠١٣م خلال عام ٢٠١٤م. وتعتقد الشركة التابعة بأنها قد كوَّنت مخصصا كافيا للزكاة وضريبة الاستقطاع كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م.

١٨. الخصوم الأخرى

يمثل هذا البند رصيد المبالغ المستلمة من احدى شركات بناء السفن كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م و٢٠١٢م نظير تحملها للإصلاحات التي تتعلق بالخزانات الخاصة بست سفن قامت ببنائها للشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة (شركة تابعة)، حيث تم الاتفاق على تحملها مبلغ ٩,٨ مليون دولار امريكي (٣٦,٧٥٠ مليون ريال سعودي) بواقع ١,٧ مليون دولار امريكي (٦,١ مليون ريال سعودي) عن كل سفينة. خلال السنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م، تم إجراء اصلاحات لإحدى هذه السفن أثناء فترة صيانتها، نتج عنه وفر بمبلغ ٥,٢ مليون ريال سعودي (٢٠١٢م: لا شئ)، تم أثباته ضمن الإيرادات الأخرى (إيضاح ٢١). وحيث انه لايوجد لدى الشركة التابعة خطة لصيانة السفن المتبقية خلال ال ١٢ شهرا القادمة، فقد تم تصنيف هذا البند ضمن الخصوم غير المتداولة.

١٩. المعاملات الهامة مع الأطراف ذوي العلاقة

تقوم المجموعة أثناء ممارستها لأعمالها الاعتيادية بالتعامل مع اطراف ذوي علاقة بنفس احكام وشروط التعاملات مع اطراف خارجية.

وفيما يلي تفصيل بهذه التعاملات الهامة خلال العام:

	٢٠١٣م	٢٠١٢م
إيرادات	**٢٩٤,٩٨٥**	١٨٢,٩٢٢
رسوم إدارة السفن	**٧,٦٥٠**	٦,٦٣٢
مصاريف تأمين متكبدة	**١٨,٣٨٠**	٢٠,٠٩٠

كما بلغت أرصدة هذه التعاملات كما في ٣١ ديسمبر فيما يلي:

منها أرصدة مستحقة من أطراف ذوي العلاقة مسجلة ضمن المدينين التجاريين:

	٢٠١٣م	٢٠١٢م
الشركة العالمية للشحن والنقل المحدودة (جهة منتسبة)	**٣٣,٢٧٨**	١٢,١٤٨

٢٠. المصاريف العمومية والإدارية

تتكون المصاريف العمومية والإدارية للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر مما يلي:

	٢٠١٣م	٢٠١٢م
رواتب ومزايا موظفين	**٧٣,٦٤٣**	٦٦,٥٢٦
إستهلاك	**٣,٦٢٢**	٣,٣١٩
مصاريف مجلس الإدارة	**٢,٥٨٦**	٤,٦٧٣
أخرى	**١٤,٢٩٩**	٨,٥٤٥
	٩٤,١٥٠	٨٣,٠٦٣

٢١. الإيرادات الأخرى، صافي

تتكون الإيرادات الأخرى بالصافي للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر مما يلي :

	٢٠١٣م	٢٠١٢م
مكاسب بيع أصول ثابتة	**٧٥,٤٩٦**	١٢,٥٠٧
صافي ربح الاستثمارات	**١٨,٤٥٢**	٧,٣٣٧
تسوية الغاء بناء سفينة تحت الأنشاء (ايضاح ١٣)	**١٦,٣١٦**	-
زيادة مستردات من مطالبات تأمين	**٦,٦٤٩**	١,٤٨٥
تسوية أصلاح سفينة (أيضاح ١٨)	**٥,٢٤٢**	-
انخفاض غير مؤقت في قيمة استثمار متاح للبيع	**(١٧,٦٦٧)**	-
أخرى	**١,٣٦٩**	(١,١٩٤)
	١٠٥,٨٥٧	٢٠,١٣٥

٢٢. الإلتزامات المحتملة والرأسمالية

يوجد على المجموعة التزامات رأسمالية لأحواض بناء السفن تبلغ ٠,٠٦٧ مليار ريال سعودي متعلقة ببناء سفن دحرجة كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م (٢٠١٢م: ٠,٨٧ مليار ريال سعودي). وبلغت الالتزامات الرأسمالية على الشركة التابعة لبناء ناقلات الكيماويات لاشئ كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م (٢٠١٢م: ٠,٠٩٨ مليار ريال سعودي). كما بلغت الالتزامات الرأسمالية على الشركة التابعة لبناء سفن متخصصة بنقل البضائع السائبة مبلغ ٠,٠٢٧ مليار ريال سعودي كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م (٢٠١٢م: ٠,٤٥ مليار ريال سعودي).

كما يوجد لدى المجموعة خطابات ضمان بنكية بمبلغ ٢٣٦,٩٠ مليون ريال سعودي كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م (٢٠١٢: ٢٣٨,٨٥ مليون ريال سعودي)، قد أُصدرت في سياق الأعمال الإعتيادية للمجموعة.

بالإضافة لذلك فإن لدى المجموعة بعض القضايا القانونية والتي يجري النظر فيها ضمن نشاط المجموعة الإعتيادي وفي الوقت الذي لم تتقرّر النتائج النهائية لهذه القضايا، فإن الإدارة لا تتوقع أن يكون لها تأثير سلبي جوهري على نتائج عمليات المجموعة أو على مركزها المالي.

٢٣. المعلومات القطاعية

أ) يوضح الجدول التالي توزيع نشاط الشركة وشركاتها التابعة طبقا للقطاعات التشغيلية كما في ٣١ ديسمبر:

	٢٠١٣م				
	نقل النفط	نقل البتروكيماويات*	نقل البضائع العامة	نقل البضائع السائبة	المجموع
إيرادات التشغيل	١,٥٠٦,٧٥٦	٦٦٣,٨٧٤	٥٦٢,١٦٢	١١٣,٩٠٦	٢,٨٤٦,٦٩٨
تكلفة الوقود	(٧٠١,٥٦٦)	(١٠٩,٥٢٩)	(١٣٢,٣١١)	-	(٩٤٣,٤٠٦)
مصاريف التشغيل الأخرى:					
مصاريف السفن	(٢٦٧,٣٠٢)	(١٨٨,١٣٦)	(٤٦,١٦٤)	(٧٣,٠١٤)	(٥٧٤,٦١٦)
مصاريف الشحنات	-	-	(٢٢٢,٦٤٩)	-	(٢٢٢,٦٤٩)
مصاريف الرحلات	(٨١,٠٥١)	(٦٢,٦٣٤)	(٦٠,٥٩٤)	-	(٢٠٤,٢٧٩)
إستهلاك وإطفاء	(٢٨١,٢٨٥)	(١٥٧,٠٣٧)	(٢٠,٨٧١)	(٣٧٣)	(٤٥٩,٥٦٦)
أخرى	(١١,٧٦١)	(٥,٠٨٦)	-	-	(١٦,٨٤٧)
مجموع مصاريف التشغيل الأخرى	(٦٤١,٣٩٩)	(٤١٢,٨٩٣)	(٣٥٠,٢٧٨)	(٧٣,٣٨٧)	(١,٤٧٧,٩٥٧)
مجموع مصاريف التشغيل	(١,٣٤٢,٩٦٥)	(٥٢٢,٤٢٢)	(٤٨٢,٥٨٩)	(٧٣,٣٨٧)	(٢,٤٢١,٣٦٣)
إجمالي دخل التشغيل قبل إعانة الوقود	١٦٣,٧٩١	١٤١,٤٥٢	٧٩,٥٧٣	٤٠,٥١٩	٤٢٥,٣٣٥
إعانة الوقود	١٤٣,٩٤٣	٦,٤٩٧	٢٠,٦٦٨	-	١٧١,١٠٨
إجمالي دخل التشغيل	٣٠٧,٧٣٤	١٤٧,٩٤٩	١٠٠,٢٤١	٤٠,٥١٩	٥٩٦,٤٤٣

- ان سفن المجموعة منتشرة في عدة أنحاء حول العالم.

٢٣. المعلومات القطاعية- تتمة

٢٠١٢م

	نقل النفط	نقل البتروكيماويات*	نقل البضائع العامة	نقل البضائع السائبة	المجموع
إيرادات التشغيل	١,٤٧٤,٤٧٧	٤٤٠,٨٧٣	٥١٠,١٠٦	٣٩,١٧٢	٢,٤٦٤,٦٢٨
تكلفة الوقود	(٧٢٤,٦٣١)	-	(١٥٠,٤٦٦)	-	(٨٧٥,٠٩٧)
مصاريف التشغيل الأخرى:					
مصاريف السفن	(٢٤٦,٦١١)	(١٦٢,٢٦٠)	(٥٠,١١١)	(٣٠,٩١٨)	(٤٨٩,٩٠٠)
مصاريف الشحنات	-	-	(١٨٤,٨٧٠)	-	(١٨٤,٨٧٠)
مصاريف الرحلات	(٨٧,٩٦٠)	-	(٥٤,١٢٧)	-	(١٤٢,٠٨٧)
إستهلاك وإطفاء	(٢٧٨,٤٧٢)	(١٣٢,٣٩٠)	(١٢,٢٧٣)	-	(٤٢٣,١٣٥)
أخرى	(٩,٩٥٦)	(٣,٣٠٦)	-	-	(١٣,٢٦٢)
مجموع مصاريف التشغيل الأخرى	(٦٢٢,٩٩٩)	(٢٩٧,٩٥٦)	(٣٠١,٣٨١)	(٣٠,٩١٨)	(١,٢٥٣,٢٥٤)
مجموع مصاريف التشغيل	(١٣٤٧,٦٣٠)	(٢٩٧,٩٥٦)	(٤٥١,٨٤٧)	(٣٠,٩١٨)	(٢,١٢٨,٣٥١)
إجمالي دخل التشغيل قبل إعانة الوقود	١٢٦,٨٤٧	١٤٢,٩١٧	٥٨,٢٥٩	٨,٢٥٤	٣٣٦,٢٧٧
إعانة الوقود	١٥٧,٤٦٨	٢,١٦٤	٤٠,٩٤٠	-	٢٠٠,٥٧٢
إجمالي دخل التشغيل	٢٨٤,٣١٥	١٤٥,٠٨١	٩٩,١٩٩	٨,٢٥٤	٥٣٦,٨٤٩

* تم توحيد البيانات المالية للشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة وشركتها التابعة إعتبارا من ١ يونيو ٢٠١٣م، مما نتج عنه تسجيل الايرادات وتكلفة الوقود ومصاريف التشغيل الاخرى بالاجمالي.

ب) يوضح الجدول التالي توزيع الأصول والخصوم للشركة وشركاتها التابعة حسب القطاعات التشغيلية كما في ٣١ ديسمبر:

٢٠١٣م

	نقل النفط	**نقل البتروكيماويات**	**نقل البضائع العامة**	**نقل البضائع السائبة**	**أصول وخصوم مشتركة ***	**المجموع**
الأصول	**٥,٢٧٣,٠١٤**	**٣,٤٩٠,٠٦٩**	**١,٧٣٠,٣٦٤**	**٤١٢,٧٨٤**	**١,٠٩٠,٢٩٧**	**١١,٩٩٦,٥٢٨**
الخصوم	**١,٦٥٢,٧٧٨**	**٢,٢٣٧,١٣٩**	**١,٢٢٤,٩٩٨**	**١٨٤,٠٧٠**	**٥١٠,١٢٠**	**٥,٨٠٩,١٠٥**

٢٠١٢م

	نقل النفط	نقل البتروكيماويات	نقل البضائع العامة	نقل البضائع السائبة	أصول وخصوم مشتركة *	المجموع
الأصول	٥,٢٤٠,٤١٧	٣,٧٠٥,٠٧١	٩٧٢,٧١٤	٢٠٨,٩٦٩	٩٣٥,٣٨٧	١١,٠٦٢,٥٥٨
الخصوم	١,٨٧٩,٦٠١	٢,٥٢٨,٠٩٣	٦١٣,١١٢	٧,٥٥٦	٣٠٨,٤٥١	٥,٣٣٦,٨١٣

* تمثل الأصول والخصوم المشتركة تلك المبالغ التي لا يمكن تحديدها لقطاع معين مثل النقدية والودائع والاستثمارات المقتناة حتى تاريخ الاستحقاق وتوزيعات الأرباح غير المطالب بها وغيرها.

٢٤. الأدوات المالية وإدارة المخاطر

إن أنشطة المجموعة تعرضها إلى مخاطر مالية مختلفة، وتتضمن هذه المخاطر: مخاطر السوق (تشمل مخاطر العملة، مخاطر القيمة العادلة والتدفقات النقدية لسعر العمولة ومخاطر الأسعار)، مخاطر الائتمان ومخاطر السيولة. يركز برنامج إدارة المخاطر للمجموعة على عدم إمكانية التنبؤ بأوضاع الأسواق المالية ويسعى إلى التقليل من التأثيرات العكسية المحتملة على الأداء المالي للمجموعة.

تتضمن الأدوات المالية المقيدة في قائمة المركز المالي بشكل رئيسي من النقد وما يماثله و الأستثمارات والذمم المدينة والتمويل والذمم الدائنة وبعض المصاريف المستحقة .

يتم إجراء المقاصة بين الأصول والخصوم المالية وإثبات الصافي بالقوائم المالية عندما يكون لدى المجموعة حقاً قانونياً في إجراء المقاصة والنية إما للتسوية على أساس الصافي أو إثبات الأصول والخصوم في نفس الوقت. وتقوم الإدارة العليا بإدارة برنامج إدارة المخاطر. تتلخص أنواع المخاطر الهامة بما يلي:

مخاطر أسعار العمولات

تمثل مخاطر أسعار العمولات المخاطر الناتجة عن تذبذب قيمة أداة مالية ما نتيجة للتغيرات في أسعار العمولات الخاصة السائدة في السوق. تخضع المجموعة لمخاطر أسعار العمولات بشأن موجوداتها ومطلوباتها المرتبطة بعمولة، بما في ذلك الودائع البنكية، والقروض. تقوم المجموعة بإدارة مخاطر أسعار العمولات وذلك بالمتابعة المستمرة للتغيرات في أسعار العمولات.

مخاطر الإئتمان

تمثل مخاطر الإئتمان عدم مقدرة طرف ما على الوفاء بإلتزاماته مما يؤدي إلى تكبد الطرف الآخر لخسارة مالية. تقوم المجموعة بإدارة مخاطر الإئتمان الخاصة بها وذلك بالتعامل مع بنوك ذات سمعة جيدة، وبالنسبة للعملاء بوضع حدود إئتمان لكل عميل، ومراقبة الذمم المدينة القائمة وضمان المتابعة عن كثب. كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣، تشتمل أرصدة الذمم المدينة التجارية على مبالغ قدرها ٣٥٣ مليون ريال سعودي (٢٠١٢: ٦٥ مليون ريال سعودي) مستحقة من مؤسسات حكومية وشبة حكومية .

مخاطر السيولة

تمثل مخاطر السيولة الصعوبات التي تواجهها المجموعة في توفير الأموال للوفاء بالتعهدات المتعلقة بالأدوات المالية. تنشا مخاطر السيولة عن عدم المقدرة عن بيع أصل مالي ما بسرعة وبمبلغ يعادل قيمته العادلة. تقوم المجموعة بإدارة مخاطر السيولة وذلك بالتأكد من توفر التسهيلات البنكية .

مخاطر العملات

تمثل مخاطر العملات المخاطر الناتجة عن تذبذب قيمة الأدوات المالية بسبب التغيرات في أسعار الصرف الأجنبي. تخضع المجموعة للتقلبات في أسعار الصرف الأجنبي خلال دورة أعمالها العادية .

لا تتعرض المجموعة لمخاطر عملات هامة، حين أن معظم تعاملاتها تتم بالريال السعودي والدولار الأمريكي والدرهم الاماراتي. أن عملتي الدولار الأمريكي والدرهم الاماراتي لا تمثل مخاطر عملات هامة لأن سعر صرفهما مثبت تقريبا مقابل الريال السعودي.

مخاطر الأسعار

إن مخاطر الأسعار هي مخاطر تعرض قيمة الأداة المالية للتقلبات نتيجة للتغيرات في أسعار السوق سواء كانت تلك التغيرات ناتجة عن عوامل متعلقة بالأداة أو مُصدرها أو عوامل تؤثر على جميع الأدوات المتداولة في السوق. تقوم المجموعة بتنويع محفظتها الإستثمارية وذلك لإدارة مخاطر السعر الناتجة عن إستثماراتها في أسهم حقوق الملكية.

٢٤. الأدوات المالية وإدارة المخاطر- تتمة

القيمة العادلة

هي المبلغ الذي يتم مقابله تبادل أصل أو تسوية التزام بين أطراف لديها المعرفة والنية، وتتم بنفس شروط التعامل مع الأطراف الأخرى. وحيث يتم تجميع القوائم المالية للمجموعة على أساس طريقة التكلفة التاريخية ماعدا الأستثمارات في الأوراق المالية لغرض الإتجار والمتاحة للبيع، حيث يتم قياسها بالقيمة العادلة، وقد تنتج فروقات بين القيمة الدفترية وتقديرات القيمة العادلة. تعتقد الإدارة أن القيمة العادلة لتلك الأصول والخصوم المالية لا تختلف بشكل جوهري عن قيمتها الدفترية.

٢٥. الاتفاقيات المبرمة مع شركتي ارامكو وفيلا

بتاريخ ٤ نوفمبر ٢٠١٢م، وقعت الشركة اتفاقية مع أرامكو السعودية يتم بموجبها نقل ملكية كامل أسطول شركة فيلا البحرية العالمية المحدودة (فيلا) الى الشركة بعد الحصول على الموافقات النظامية المطلوبة. ويضم اسطول فيلا ١٤ ناقلة نفط عملاقة، وناقلة نفط عملاقة تستخدم كسفينة للتخزين العائم بالإضافة إلى خمس ناقلات منتجات نفط مكررة. وستدفع الشركة لفيلا، بموجب اتفاقيات عملية الدمج، عوضاً إجمالياً تقريبياً مقداره ٤,٨٨ مليار ريال سعودي (ما يعادل ١,٣ مليار دولار أمريكي) عبارة عن مدفوعات نقدية مقدارها ٣,١٢ مليار ريال سعودي (ما يعادل ٨٣٢,٧٥ مليون دولار أمريكي)، بالإضافة إلى إصدار ٧٨,٧٥ مليون سهم جديد من أسهم الشركة بسعر متفق عليه يبلغ ٢٢,٢٥ ريال سعودي للسهم الواحد، وسيبلغ إجمالي أسهم الشركة المصدرة بعد إتمام عملية الدمج ٣٩٣,٧٥ مليون سهم وتمثل الأسهم الجديدة المصدرة لشركة فيلا المملوكة بالكامل لأرامكو السعودية نسبة ٢٠٪ من رأس مال الشركة (البحري) وسيكون لها تمثيل عادل في مجلس إدارة الشركة (البحري). وتزمع الشركة تمويل المدفوعات النقدية من خلال عقود تمويل متوافقة مع الشريعة.

وبموجب أحكام عقد شحن طويل الأجل تبلغ مدته ١٠ سنوات كحد أدنى، ستصبح الشركة الناقل الحصري لأرامكو السعودية لنقل النفط الخام المباع من قبل أرامكو السعودية على أساس التسليم للعميل. وبموجب هذا العقد ولتلبية احتياجات أرامكو السعودية المستقبلية المقدرة بما يقارب ٥٠ ناقلة نفط خام عملاقة، تعتزم الشركة القيام بتوظيف أمثل لأسطولها المملوك بعد الانتهاء من عملية الدمج والذي سيبلغ ٣١ ناقلة نفط خام عملاقة بالإضافة إلى استئجار ناقلات أخرى حسب الحاجة.

ويستند عقد الشحن طويل الأجل على شروط متفق عليها تتمتع بموجبها الشركة بالحماية عند هبوط أسعار الشحن عن حد أدنى متفق عليه (الحد الأدنى) أما إذا ارتفعت أسعار الشحن فوق حد معين آخر متفق عليه (حد التعويض) فستقوم الشركة بتعويض أرامكو السعودية عن المبالغ التي قد يكون سبق ان دفعتها للشركة عند انخفاض أسعار الشحن عن الحد الأدنى. كما اتفقت البحري وفيلا على ترتيبات مؤقتة لتشغيل ناقلات النفط الخام العملاقة التي تملكها البحري حالياً ضمن برنامج أرامكو السعودية لنقل النفط عبر ناقلات النفط الخام العملاقة، وتم العمل بهذه الترتيبات المؤقتة اعتبارًا من ١٩ صفر ١٤٣٤هـ الموافق ١ يناير٢٠١٣م حتى يبدأ العمل بعقد الشحن البحري طويل الأجل وفقًا لشروط اتفاقيات عملية الدمج.

تخضع عملية الدمج لعدد من الشروط، منها الحصول على موافقة الجمعية العامة غير العادية للشركة على عملية الدمج وزيادة رأس المال وكذلك الحصول على الموافقات النظامية الاخرى كموافقة هيئة السوق المالية في المملكة والمجلس الأعلى لشؤون البترول والمعادن التي يجري العمل على الحصول عليها، علماً بانه تم الحصول على موافقة مجلس حماية المنافسة في المملكة العربية السعودية.

٢٦. إعتماد القوائم المالية الموحدة

اعتمد مجلس الادارة القوائم المالية الموحدة للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م خلال اجتماعه الذي عقد بتاريخ ٢٣ ربيع الثاني ١٤٣٥هـ (الموافق ٢٣ فبراير ٢٠١٤م).

٢٧. إعادة التبويب

تم إعادة تبويب بعض أرقام المقارنة الخاصة بالقوائم المالية الموحدة لسنة ٢٠١٢م، لتتوافق مع طريقة العرض للسنة الحالية.

(الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري)
(شركة مساهمة سعودية)

القوائم المالية الموحدة

للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م
مع تقرير مراجع الحسابات

(الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري)
(شركة مساهمة سعودية)
إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة
للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر٢٠١٢م
(بآلاف الريالات السعودية)

فهـرس **صفحـة**

تقرير مراجع الحسابات	١
قائمة المركز المالي الموحدة	٢ - ٣
قائمة الدخل الموحدة	٤
قائمة التدفقات النقدية الموحدة	٥-٦
قائمة التغيرات في حقوق المساهمين الموحدة	٧
إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة	٨ - ٣٣

الدكتور محمد العمري وشركاه
محاسبون قانونيون ومستشارون

ص.ب ٨٧٣٦ الرياض ١١٤٩٢
تلفون : ٠٦٠٨- ٢٧٨ ١ ٩٦٦+
فاكس: ٢٨٨٣- ٢٧٨ ١ ٩٦٦+
www.alamri.com

تقرير مراجعي الحسابات

إلـــــى الســـــــادة المساهمـــــين الموقرين
الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري
الرياض – المملكة العربية السعودية

نطاق المراجعة :

لقد راجعنا قائمة المركز المالي الموحدة **للشركة الوطنية السعودية للنقل البحري** "شركة مساهمة سعودية" **وشركاتها التابعة** كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م وقوائم الدخل الموحدة والتدفقات النقدية الموحدة والتغيرات في حقوق الملكية الموحدة للسنة المنتهية في ذلك التاريخ وكذلك الإيضاحات المتممة للقوائم المالية من رقم ١ إلى رقم ٢٥ . إن القوائم المالية الموحدة المرفقة هي مسئولية إدارة الشركة التي أعدتها وفقاً لأحكام نظام الشركات وقدمتها لنا مع كافة المعلومات والبيانات التي طلبناها ، وإن مسئوليتنا هي إبداء الرأي حول هذه القوائم المالية إستناداً إلى أعمال المراجعة التي قمنا بها .

لقد تمت مراجعتنا وفقا لمعايير المراجعة المتعارف عليها في المملكة العربية السعودية والتي تتطلب أن يتم تخطيط وتنفيذ أعمال المراجعة للوصول إلى قناعة مناسبة تؤكد أن القوائم المالية الموحدة تخلو من الأخطاء الجوهرية وتتضمن المراجعة فحص الأدلة والقرائن ، بإستخدام العينات ، التي تدعم صحة المبالغ والإيضاحات المذكورة في القوائم المالية الموحدة . كما تتضمن تقييم مبادىء المحاسبة المستخدمة وتقديرات الإدارة الهامة وطريقة عرض القوائم المالية الموحدة ككل . وفي إعتقادنا أن إجراءات المراجعة التي قمنا بها تشكل أساساً معقولاً لإبداء رأينا .

رأى مطلق :

وفي رأينا فإن القوائم المالية الموحدة المذكورة أعلاه ككل :-

- تظهر بعدل من جميع النواحي الجوهرية المركز المالي الموحد **للشركة الوطنية السعودية للنقل البحري وشركاتها التابعة** كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م ونتائج أعمالها الموحدة وتدفقاتها النقدية الموحدة والتغيرات في حقوق الملكية الموحدة للسنة المنتهية في ذلك التاريخ وذلك وفقا لمباديء المحاسبة المتعارف عليها في المملكة العربية السعودية .
- تتفق مع متطلبات نظام الشركات والنظام الأساسي للشركة فيما يتعلق بإعداد وعرض القوائم المالية الموحدة.

عن الدكتور محمد العمري وشركاه

جهـــاد محمـــد العمـــري
محاسب قانوني - ترخيص رقم ٣٦٢

التاريخ : ١٣ ربيع الأخر ١٤٣٤هـ
الموافق : ٢٣ فبرايـــر ٢٠١٣م

الشركاء: الدكتور محمد العمري (٦٠) ، جمال محمد العمري (٣٣١) ، جهاد محمد العمري (٣٦٢)
جدة: تلفون ٦٣٩٤٤٧٧ فاكس. ٦٣٩٤٠٥٨ الدمام: تلفون ٨٣٤٤٣١١ فاكس: ٨٣٣٨٥٥٣
شركة الدكتور محمد العمري وشركاه، شركة مهنية سعودية مسجلة برقم ٦٦/١١/٣٢٣ وعضو غرفة تجارة الرياض رقم ٢٥٨٢٧
عضو في بي دي أو انترناشيونال ليمتد، شركة تضامن محدودة بريطانية، وتشكل جزءاً من مكاتب الأعضاء المستقلين في شبكة بي دي أو العالمية

(الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري)
(شركة مساهمة سعودية)
قائمة المركزالمالي الموحدة
كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م
(بآلاف الريالات السعودية)

	إيضاح	٢٠١٢م	٢٠١١م
الأصول			
الأصول المتداولة			
نقد بالصندوق ولدى البنوك	٣	٩٩,٦٠٥	١٤٤,٧٩٨
استثمارات في مرابحات وودائع قصيرة الأجل	٤،٣	٢٩٢,٦٥٦	٢٧٤,٤٦٩
صافي مدينون تجاريون وأرصدة مدينة أخرى	٥	٣٥٠,٨١٠	٢٨٨,٤٩٦
مصاريف مدفوعة مقدماً		١٩,٣٤٠	٤٠,٤٥٧
صافي حساب مدين من تأجير سفن على هيئة حديد عاري	٦	١٠,١٤٣	٧,٥٣٨
جاري الوكالات		٣٣,٨٦٠	٢١,٢٧٨
المخزون	٧	١٣٢,٠٦٨	١٤٥,٠٤٩
إستثمارات للأتجار		٢٦,٣٨٤	٢٠,٣١٢
صافي إعانة الوقود المستحقة	٨	١٣٠,٩٤٦	٨٧,٧٧٩
رحلات غير مكتملة		٢١,٣٧٥	١٢,١٠٤
مجموع الأصول المتداولة		١,١١٧,١٨٧	١,٠٤٢,٢٨٠
الأصول غير المتداولة			
إستثمارات في اصول مالية		٤٠,٥٨٧	٣٠,٥٨٧
صافي حساب مدين من تأجير سفن على هيئة حديد عاري	٦	٣٩٤,٦٧٩	٤٠٤,٨٢٢
إستثمارات متاحة للبيع		٢٦,٦٣٤	٢٦,٩٠٣
إستثمارات في شركات شقيقة	٩	٦٨٣,١٨٢	٥٦١,٤٣٢
صافي تكاليف التسفين المؤجلة	١٠	٩٨,٦٧٥	٦٧,٢٠٣
صافي أصول ثابتة	١١	٧,٥١٨,٣٩٦	٧,٢٥٢,٨٥٤
ناقلات تحت الإنشاء وأخرى	١٢	١,١٨٤,٢٦٩	١,٢٣٧,١٣٠
مجموع الأصول غير المتداولة		٩,٩٤٦,٤٢٢	٩,٥٨٠,٩٣١
مجموع الأصول		١١,٠٦٣,٦٠٩	١٠,٦٢٣,٢١١

يتبع

Bahri البحري

(الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري)
(شركة مساهمة سعودية)
قائمة المركزالمالي الموحدة
كما في ٣١ ديسمبر٢٠١٢م
(بآلاف الريالات السعودية)

	إيضاح	٢٠١٢م	٢٠١١م
الخصوم وحقوق الملكية			
الخصوم المتداولة			
دائنون وأرصدة دائنة أخرى	١٣	٢٣١,٣٦٤	٢٨٨,٩٠٧
الأقساط الجارية من تمويل المرابحة وقروض طويلة الأجل	١٤	٤٦٦,٠٨٥	٤٥٦,٠٤٥
تمويل مرابحة قصير الأجل		١٦٠,٠٠٠	٦٤,٠٠٠
توزيعات أرباح غير مطالب بها	١٥	٣٠,٩٤١	٣٠,٧٢٠
مخصص زكاة وضرائب	١٦	١١٨,٧٧٨	١٠٤,٥٧٦
مجموع الخصوم المتداولة		١,٠٠٧,١٦٨	٩٤٤,٢٤٨
الخصوم غير المتداولة			
تمويل المرابحة وقروض طويلة الأجل	١٤	٤,٢٥٣,٧٣٣	٤,٢٩٤,٩٦٨
مخصص مكافأة نهاية الخدمة للموظفين		٤٠,٢١٣	٢٨,٠٥٨
خصوم اخرى		٣٦,٧٥٠	-
مجموع الخصوم غير المتداولة		٤,٣٣٠,٦٩٦	٤,٣٢٣,٠٢٦
مجموع الخصوم		٥,٣٣٧,٨٦٤	٥,٢٦٧,٢٧٤
حقوق الملكية			
حقوق المساهمين			
رأس المال المدفوع		٣,١٥٠,٠٠٠	٣,١٥٠,٠٠٠
احتياطي نظامي	٢/ر	٩٢٢,٨٣٤	٨٧٢,٤٣٥
أرباح مبقاة		١,٠٢٠,٧٤٨	٨٨٢,١٥٤
أرباح مقترح توزيعها	١٥	٣١٥,٠٠٠	١٥٧,٥٠٠
أرباح غير محققة من استثمارات متاحة للبيع		٢,٣٣٢	٥٣٤
مجموع حقوق المساهمين		٥,٤١٠,٩١٤	٥,٠٦٢,٦٢٣
حقوق الملكية غير المسيطرة		٣١٤,٨٣١	٢٩٣,٣١٤
مجموع حقوق الملكية		٥,٧٢٥,٧٤٥	٥,٣٥٥,٩٣٧
مجموع الخصوم وحقوق الملكية		١١,٠٦٣,٦٠٩	١٠,٦٢٣,٢١١

تعتبر الإيضاحات المرفقة من رقم (١) الى رقم (٢٥) جزءاً لا يتجزأ من هذه القوائم المالية الموحدة

(الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري)
(شركة مساهمة سعودية)

قائمة الدخل الموحدة

للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م
(بآلاف الريالات السعودية)

	إيضاح	٢٠١٢م	٢٠١١م
إيرادات التشغيل	١٧	٢,٤٦٤,٦٢٨	١,٩٩١,٠٨٤
تكلفة الوقود	١٧	(٨٧٥,٠٩٧)	(٨٠١,١٦٣)
مصاريف التشغيل الأخرى	١٧	(١,٢١٥,٦٠٠)	(١,٠٢٧,٢١٤)
إجمالي دخل التشغيل قبل إعانة الوقود		٣٧٣,٩٣١	١٦٢,٧٠٧
إعانة الوقود		٢٠٠,٥٧٢	١٧٦,٤٦٥
إجمالي دخل التشغيل		٥٧٤,٥٠٣	٣٣٩,١٧٢
مصاريف عمومية وإدارية	١٩	(١٢٠,٧١٧)	(١٠٩,٦٦٠)
دخل التشغيل		٤٥٣,٧٨٦	٢٢٩,٥١٢
حصة الشركة في صافي أرباح الشركات الشقيقة	٩	١٤٧,٦٦٠	١٣٩,٧٢٣
مصاريف التمويل	١٤	(٥٩,٧٧٢)	(٥١,٩٠١)
إيرادات (مصاريف) أخرى، صافي	٢٠	٢٠,١٣٥	٢٠,٥٥٣
الربح قبل الزكاة والضرائب و وحقوق الملكية غير المسيطرة		٥٦١,٨٠٩	٣٣٧,٨٨٧
مخصص الزكاة	١٦	(٣٢,٩٤٥)	(٢١,٥٩٤)
مخصص الضرائب، صافي	١٦	(٣,٣٥٤)	(٣,٩٠٣)
الربح قبل حقوق الملكية غير المسيطرة		٥٢٥,٥١٠	٣١٢,٣٩٠
حقوق الملكية غير المسيطرة من صافي أرباح الشركات التابعة الموحدة		(٢١,٥١٧)	(٢٤,٦٢٢)
صافي ربح السنة		٥٠٣,٩٩٣	٢٨٧,٧٦٨
ربح السهم من دخل التشغيل (ريال سعودي)	١٥	١,٤٤	٠,٧٣
ربح السهم من صافي الربح (ريال سعودي)	١٥	١,٦٠	٠,٩١

تعتبر الإيضاحات المرفقة من رقم (١) الى رقم (٢٥) جزءاً لا يتجزأ من هذه القوائم المالية الموحدة

(الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري)
(شركة مساهمة سعودية)
قائمة التدفقات النقدية الموحدة
للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م
(بآلاف الريالات السعودية)

	إيضاح	٢٠١٢م	٢٠١١م
التدفقات النقدية من الأنشطة التشغيلية:			
صافي ربح السنة		٥٠٣,٩٩٣	٢٨٧,٧٦٨
تعديلات لتسوية صافي الربح مع صافي التدفقات النقدية من الأنشطة التشغيلية:			
استهلاك	١١	٣٩٢,١٧٩	٣٥٢,٣٠٨
إطفاء مصاريف تسفين مؤجلة	١٠	٣٨,٠٥٨	٢٨,٢٦٤
أرباح غير محققة من إستثمارت للأتجار		(٦,٠٧٢)	(١,٤٨٥)
حصة الشركة في صافي أرباح الشركات الشقيقة	٩	(١٤٧,٦٦٠)	(١٣٩,٧٢٣)
مكاسب بيع أصول ثابتة	٢٠	(١٢,٥٠٧)	(٩٩)
حقوق الملكية غير المسيطرة من صافي أرباح الشركات التابعة الموحدة		٢١,٥١٧	٢٤,٦٢٢
مخصص الزكاة	١٦	٣٢,٩٤٥	٢١,٥٩٤
صافي مخصص الضرائب	١٦	٣,٣٥٤	٣,٩٠٣
صافي مخصص مكافأة نهاية الخدمة للموظفين		١٢,١٥٥	(٣,٥٣٤)
التغيرات في الأصول والخصوم التشغيلية:			
صافي مدينون تجاريون وأرصدة مدينة أخرى		(٦٢,٣١٤)	(١١٣,٢٥٣)
مصاريف مدفوعة مقدماً		٢١,١١٧	(٣٥٨)
حساب مدين من تأجير سفن على هيئة حديد عاري		٧,٥٣٨	٦,٦١٤
جاري الوكالات		(١٢,٥٨٢)	(٦,١٣١)
المخزون		١٢,٩٨١	(١١,٦٨٣)
صافي إعانة الوقود المستحقة		(٤٣,١٦٧)	(٢١,٨٨٤)
دائنون وأرصدة دائنة أخرى		(٥٧,٥٤٣)	٣٤,٥٥٠
الزكاة والضرائب المدفوعة	١٦	(٢٢,٨٥٨)	(٥١,٢٧٢)
ضرائب مستردة تتعلق بشركة تابعة	١٦	٧٦١	٩٢٢
رحلات غير مكتملة		(٩,٢٧٠)	(١٢,٨٠٤)
صافي النقد الناتج من الأنشطة التشغيلية		٦٧٢,٦٢٥	٣٩٨,٣١٩

يتبع

(الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري)
(شركة مساهمة سعودية)
قائمة التدفقات النقدية الموحدة
للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م
(بآلاف الريالات السعودية)

	إيضاح	٢٠١٢م	٢٠١١م
التدفقات النقدية من الأنشطة الإستثمارية:			
استثمارات في مرابحات وودائع قصيرة الأجل		(٤٣,٣٩٥)	٣,٤٧٦
استثمارات في سندات حكومية		-	١٧
استثمارات تحفظ الى تاريخ الإستحقاق		(١٠,٠٠٠)	-
استثمارات متاحة للبيع		٢,٠٦٧	١,١٠٤
استثمارات في شركات شقيقة	٩	(١٠,٠٠٠)	-
توزيعات أرباح مستلمة من شركة شقيقة	٩	٣٥,٩١٠	٣٤,٠٨٧
إضافات أصول ثابتة	١١	(٢٣,٩١٢)	(٣٩٠,٩٥٧)
متحصلات بيع أصول ثابتة		٢٨,٠٣٤	٢٩٦
ناقلات تحت الإنشاء وأخرى، صافي	١٢	(٥٩٦,٤٧٥)	(١,٠٢٥,٧٧٥)
مصاريف تسفين مؤجلة	١٠	(٦٩,٥٣٠)	(٦١,٧٤٥)
صافي النقد (المستخدم في) الناتج من الأنشطة الإستثمارية		(٦٨٧,٣٠١)	(١,٤٣٩,٤٩٧)
التدفقات النقدية من الأنشطة التمويلية:			
تمويل مرابحة قصير الأجل		٩٦,٠٠٠	٦٤,٠٠٠
تمويل المرابحة وقروض طويلة الأجل		٦٥٧,٥٨٣	٩٣٤,٥٦٥
سداد تمويل المرابحة وقروض طويلة الأجل		(٦٨٨,٧٧٨)	(٣٢٦,٧٤٠)
خصوم اخرى		٣٦,٧٥٠	-
توزيعات أرباح مدفوعة		(١٥٧,٢٧٩)	(٣١١,١٧٦)
تغييرات في حقوق الملكية غير المسيطرة		-	(٢٠,٠٠٠)
صافي النقد الناتج من (المستخدم في) الأنشطة التمويلية		(٥٥,٧٢٤)	٣٤٠,٦٤٩
صافي التغير في النقد وما يماثله خلال السنة		(٧٠,٤٠٠)	(٧٠٠,٥٢٩)
رصيد النقد وما يماثله أول السنة		٣٨٤,٨٢٠	١,٠٨٥,٣٤٩
رصيد النقد وما يماثله آخر السنة		٣١٤,٤٢٠	٣٨٤,٨٢٠
معاملات غير نقدية:			
ناقلات تحت الإنشاء وأخرى حولت إلى الأصول الثابتة	١٢،١١	٦٤٩,٣٣٦	٨٠٠,١١١
تكاليف تسفين مؤجلة حولت إلى الأصول الثابتة	١٠	-	٦,٦٦١
(أرباح) خسائر غير محققة من استثمارات متاحة للبيع		(١,٧٩٨)	١,٥٧٠

تعتبر الإيضاحات المرفقة من رقم (١) الى رقم (٢٥) جزءاً لا يتجزأ من هذه القوائم المالية الموحدة

(الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري)

(شركة مساهمة سعودية)

قائمة التغيرات في حقوق المساهمين الموحدة

للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م

(بآلاف الريالات السعودية)

البيـــــان	رأس المال المدفوع	احتياطي نظامي	أرباح مبقاة	أرباح مقترح توزيعها	احتياطي تثبيت	مكاسب غير محققة من استثمارات متاحة للبيع	الإجمالي
الرصيد كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٠م	**٣,١٥٠,٠٠٠**	**٨٤٣,٦٥٨**	**١,٠٩٥,٦٦٣**	**---**	**(١,٧٣٤)**	**٢,١٠٤**	**٥,٠٨٩,٦٩١**
صافي ربح السنة	---	---	٢٨٧,٧٦٨	---	---	---	٢٨٧,٧٦٨
احتياطي نظامي	---	٢٨,٧٧٧	(٢٨,٧٧٧)	---	---	---	**---**
الإلتزام الناتج عن تعديلات القيمة العادلة لإتفاقيات تثبيت عمولات القروض	---	---	---	---	١,٧٣٤	---	١,٧٣٤
أرباح موزعة عن العام ٢٠١٠م	---	---	(٣١٥,٠٠٠)	---	---	---	(٣١٥,٠٠٠)
أرباح مقترح توزيعها عن العام ٢٠١١م	---	---	(١٥٧,٥٠٠)	١٥٧,٥٠٠	---	---	---
خسائر غير محققة من استثمارات متاحة للبيع	---	---	---	---	---	(١,٥٧٠)	(١,٥٧٠)
الرصيد كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م	**٣,١٥٠,٠٠٠**	**٨٧٢,٤٣٥**	**٨٨٢,١٥٤**	**١٥٧,٥٠٠**	**---**	**٥٣٤**	**٥,٠٦٢,٦٢٣**
صافي ربح السنة	---	---	٥٠٣,٩٩٣	---	---	---	**٥٠٣,٩٩٣**
احتياطي نظامي	---	٥٠,٣٩٩	(٥٠,٣٩٩)	---	---	---	**---**
أرباح موزعة عن العام ٢٠١١م	---	---	---	(١٥٧,٥٠٠)	---	---	(١٥٧,٥٠٠)
أرباح مقترح توزيعها عن العام ٢٠١٢م	---	---	(٣١٥,٠٠٠)	٣١٥,٠٠٠	---	---	---
مكاسب غير محققة من استثمارات متاحة للبيع	---	---	---	---	---	١,٧٩٨	١,٧٩٨
الرصيد كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م	**٣,١٥٠,٠٠٠**	**٩٢٢,٨٣٤**	**١,٠٢٠,٧٤٨**	**٣١٥,٠٠٠**	**---**	**٢,٣٣٢**	**٥,٤١٠,٩١٤**

تعتبر الإيضاحات المرفقة من رقم (١) الى رقم (٢٥) جزءاً لا يتجزأ من هذه القوائم المالية الموحدة

١. التنظيم والنشاط

تأسست الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري - شركة مساهمة سعودية - (الشركة) بموجب المرسوم الملكي رقم م/٥ بتاريخ ١٣٩٨/٢/١٢ هـ الموافق ١٩٧٨/١/٢١م وتم قيدها بالسجل التجاري رقم ١٠١٠٠٢٦٠٢٦ بتاريخ ١٣٩٩/١٢/١هـ الموافق ١٩٧٩/١٠/٢٢م الصادر بمدينة الرياض.

ويتمثل نشاط الشركة في شراء وتأجير وتشغيل السفن لنقل البضائع والقيام بجميع الأنشطة المرتبطة بالنقل البحري. وتمارس الشركة نشاطها من خلال اربع قطاعات مختلفة هي نقل النفط الخام ونقل الكيماويات ونقل البضائع العامة (الخطوط) ونقل البضائع الجافة.

يبلغ رأس مال الشركة ٣,١٥٠ مليون ريال سعودي مكون من ٣١٥ مليون سهم عادي، قيمة كل سهم ١٠ ريال سعودي كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م و٢٠١١م.

تمتلك الشركة سبعة عشر ناقلة نفط عملاقة، إثنتان منها مؤجرة لشركة هنجن الكورية وخمس عشرة ناقلة تعمل في السوق الفوري، وتمتلك الشركة كذلك أربع سفن دحرجة (رورو) تعمل على الخطوط التجارية بين أمريكا الشمالية وأوروبا والشرق الأوسط وشبه القارة الهندية.

تمتلك الشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة (شركة تابعة مملوكة بنسبة ٨٠% للشركة و٢٠% لشركة سابك) ثلاث وعشرون ناقلة كيماويات متخصصة، ثلاث منها مؤجرة على هيئة حديد عاري بموجب عقد تأجير رأسمالي تم توقيعه بتاريخ ٣٠ يناير ٢٠٠٩م مع شركة "أودجفل" أس أي النرويجية "أودجفل" كما هو مشار إليها في إيضاح (٦) وإحدى عشر ناقلة تعمل في تجمع تجاري مع شركة إن سي سي – اودجفل كيميكال تانكرز جي إل تي، وثماني ناقلات أخرى مؤجرة للشركة العالمية للشحن والنقل المحدودة التابعة للشركة السعودية للصناعات الأساسية "سابك" وناقلة واحدة مؤجرة للشركة السعودية العالمية للبتروكيماويات (سبكيم).

هذا وقد قامت الشركة الوطنية لنقل الكيماويات بتوقيع اتفاقية شراكة مع شركة "أودجفل" بتاريخ ٢٢ جمادى الأخرة ١٤٣٠هـ (الموافق ١٥ يونيو ٢٠٠٩م) يتم بموجبها إنشاء شركة مناصفة في دبي، الإمارات العربية المتحدة باسم إن سي سي – اودجفل كيميكال تانكرز جي إل تي (يشار إليها " إن سي سي – اودجفل") لتشغيل أسطول الشركتين تجاريا من سفن نقل الكيماويات في تجمع واحد للعمل في نقل البتروكيماويات والزيوت النباتية والمواد البترولية المكررة حول العالم مع التركيز على نمو الإنتاج والتصدير من منطقة الخليج العربي. ولقد بدأت الشركة الجديدة نشاطها في عام ٢٠١٠م.

قامت الشركة في ٢٨ أغسطس ٢٠١٠م بتأسيس شركة تابعة جديدة (شركة البحري للبضائع السائبة) مع الشركة العربية للخدمات الزراعية (أراسكو) لنقل البضائع الجافة السائبة برأس مال قدره ٢٠٠ مليون ريال سعودي. تمتلك الشركة نسبة ٦٠٪ من هذه الشركة بينما تمتلك شركة أراسكو نسبة ٤٠٪ المتبقية. تم سداد مساهمة رأس المال بالكامل من قبل الشركاء كما في ٣١ مارس ٢٠١١م. وقد بدأت هذه الشركة الجديدة نشاطها التجاري في الربع الثاني من عام ٢٠١٢م.

إن القوائم المالية الموحدة المرفقة تتضمن نشاطات الشركة والشركات التابعة لها، التي تمتلك الشركة فيها حصة تزيد عن ٥٠% من حقوق الملكية و/او لها حق السيطرة على تلك الشركات التابعة، وكانت الشركة قد أسست و/او ساهمت في الشركات التابعة والشقيقة التالية:

الإسم	النشاط	المقر	تاريخ التأسيس	نسبة الملكية ٢٠١٢م	نسبة الملكية ٢٠١١م
شركات تابعة موحدة					
الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري – أمريكا	وكيل لسفن لشركة	أمريكا	١٩٩١م	١٠٠%	١٠٠%
شركة الشرق الأوسط لإدارة السفن المحدودة (برمودا)*	الإدارة الفنية للسفن	دبي	١٩٩٦م	---	١٠٠%
الشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة	نقل البتروكيماويات	الرياض	١٩٩٠م	٨٠%	٨٠%
شركة البحري للبضائع السائبة	نقل البضائع السائبة	الرياض	٢٠١٠م	٦٠%	٦٠%
شركة الشرق الأوسط لإدارة السفن المحدودة (جيه ال تي)*	الإدارة الفنية للسفن	دبي	٢٠١٠م	١٠٠%	١٠٠%

الإسم	الطريقة المحاسبية	النشاط	المقر	تاريخ التأسيس	نسبة الملكية ٢٠١٢م	نسبة الملكية ٢٠١١م
شركات شقيقة غير موحدة						
شركة بتروديك المحدودة	حقوق الملكية	نقل الغاز المسال	برمودا	١٩٨٠م	٣٠,٣٠%	٣٠,٣٠%
إن سي سي– اودجفل كيميكال تانكرز جي إل تي**	حقوق الملكية	نقل البتروكيماويات	دبي	٢٠٠٩م	٤٠%	٤٠%
الشركة العربية المتحدة للزجاج المسطح	طريقة التكلفة	صناعة وتجارة الزجاج	الرياض	٢٠٠٦م	١٠%	١٠%

* لغرض التنظيم والهيكلة قامت الشركة بتأسيس شركة تابعة جديدة (شركة الشرق الأوسط لإدارة السفن المحدودة- جيه ال تي) وتم تسجيلها بتاريخ ٣١ اكتوبر ٢٠١٠م في المنطقة الحرة في دبي، الإمارات العربية المتحدة برأس مال قدره ٣٠٠,٠٠٠ درهم إماراتي. والهدف من ذلك هو نقل عمليات شركة الشرق الأوسط لإدارة السفن المحدودة (برمودا) الى الشركة الجديدة. وقامت هاتين الشركتين التابعتين بتوقيع اتفاقية نقل أعمال بينهما بتاريخ ٧ يونيو ٢٠١١م. تم الانتهاء في النصف الثاني من عام ٢٠١١م من الأجراءات النظامية لنقل جميع أصول وخصوم شركة الشرق الأوسط لإدارة السفن المحدودة (برمودا) الى شركة الشرق الأوسط لإدارة السفن المحدودة (جيه ال تي) وتم الغاء ترخيص شركة الشرق الأوسط لإدارة السفن المحدودة (برمودا) في ١٢ ديسمبر ٢٠١١م.

لم يكن لهذه العملية أي تأثير على القوائم المالية الموحدة للشركة.

** شركة مملوكة بنسبة ٥٠% للشركة الوطنية لنقل الكيماويات وبالتالي ملكية الشركة غير المباشرة هي ٤٠%.

٢. السياسات المحاسبية الهامة

أ- العرف المحاسبي

تم إعداد القوائم المالية الموحدة المرفقة وفقاً للمعايير المحاسبية الصادرة عن الهيئة السعودية للمحاسبين القانونيين وعلى أساس التكلفة التاريخية، باستثناء تقييم الإستثمارات المتاحة للبيع والأدوات المالية المشتقة بالقيمة العادلة. وتتبع الشركة أساس الإستحقاق المحاسبي في تسجيل إيراداتها ومصاريفها.

ب- فترة القوائم المالية

وفقاً للنظام الأساسي للشركة تبدأ السنة المالية للشركة في أول يناير من كل عام ميلادي وتنتهي بنهاية شهر ديسمبر من نفس العام الميلادي.

ج- أسس توحيد الحسابات

لأغراض توحيد الحسابات تم استبعاد الأرصدة الناتجة عن المعاملات بين الشركة الأم وشركاتها التابعة. كما تم احتساب حصة حقوق الملكية غير المسيطرة (وهم الشركاء الآخرين مع الشركة في الشركات التابعة) في صافي أصول الشركات التابعة وحصتهم من صافي أرباحها.

د- إستخدام التقديرات

إن إعداد القوائم المالية الموحدة وفقاً للمبادئ المحاسبية المتعارف عليها يتطلب استخدام تقديرات وافتراضات تؤثر على مبالغ الأصول والخصوم، وإيضاحات الأصول والالتزامات المحتملة بتاريخ القوائم المالية، وكذلك تقدير مبالغ الإيرادات والمصاريف خلال تلك الفترة المالية. وبالرغم من أن هذه التقديرات مبنيّة على أفضل المعلومات والأحداث الحالية المتوفرة لدى الإدارة، إلا أن النتائج الفعلية النهائية قد تختلف عن هذه التقديرات.

هـ- محاسبة عقود التأجير التمويلي

إن القيمة الحالية لمدفوعات التأجير للأصول المؤجرة بموجب التأجير التمويلي وقيمة الخردة غير المضمونة في نهاية مدة العقد يتم أعتبارها كحساب مدين صافي من الأيرادات التمويلية غير المحققة ويتم الاعتراف بإيرادات التأجير على مدى فترة الإيجار باستخدام طريقة صافي الاستثمار، مما يعكس معدل عائد دوري ثابت.

تقوم الشركة بالمحاسبة عن الاصول التي تحصل عليها بموجب عقود التأجير كعقود تأجير تمويلية عندما يحول عقد التأجير معظم المخاطر والمنافع المتعلقة بملكية الأصول الى المستأجر ("الشركة").

و- النقد وما يماثله

لأغراض إعداد قائمة التدفقات النقدية الموحدة يتكون النقد وما يماثله من النقدية بالصندوق والأرصدة البنكية واستثمارات في مرابحات وودائع قصيرة الأجل، والإستثمارات القابلة للتحويل إلى مبالغ نقدية وفترة استحقاقها ثلاثة أشهر أو أقل من تاريخ شرائها والتي تكون متاحة للشركة وشركاتها التابعة دون أي قيود.

ز- الإستثمارات

١- إستثمارات في شركات شقيقة وأخرى

تظهر استثمارات الشركة في الشركات الشقيقة التي يكون للشركة تأثيراً هاماً وليس لها سيطرة على سياساتها المالية و التشغيلية والتي عادة ما تكون حصة الشركة في رأسمالها بنسب تتراوح من ٢٠% إلى ٥٠% بطريقة حقوق الملكية. عند شراء حصة في شركة شقيقة بسعر يزيد عن القيمة السوقية لصافي أصول تلك الشركة، يتم تسجيل الفرق كشهرة وتسجل ضمن حساب الاستثمار. وتظهر هذه الشهرة بالصافي بعد خصم خسارة الهبوط (إن وجدت).

٢- إستثمارات في أوراق مالية

تمثل الإستثمارات في الأوراق المالية استثمارات في وحدات صناديق استثمارية ومحافظ استثمارية تدار من قبل بنوك محلية، صنفت الى ثلاثة بنود كما يلي:

- إستثمارات تحفظ الى تاريخ الإستحقاق

يتم تصنيف بعض الأستثمارات إلى استثمارات تحفظ الى تاريخ الأستحقاق بناءاً على نية الإدارة فى ذلك. يتم قياس تلك الأستثمارات على أساس التكلفة المعدلة بمقدار الإستنفاد فى العلاوة أو الخصم، إن وجدت.

- إستثمارات للأتجار

يتم تصنيف بعض الأستثمارات الى استثمارات للأتجار بناءاً على نية الإدارة فى ذلك. يتم قياس تلك الاستثمارات على أساس القيمة العادلة، ويتم إثبات المكاسب أو الخسائر غير المحققة ضمن قائمة الدخل الموحدة.

- إستثمارات متاحة للبيع

يتم تصنيف بعض الاستثمارات كاستثمارات متاحة للبيع إذا لم تستوفي شروط التصنيف كاستثمارت تحفظ الى تاريخ الاستحقاق أو استثمارات للإتجار. يتم قياس الاستثمارات المتاحة للبيع على أساس القيمة العادلة وتدرج المكاسب أوالخسائر غير المحققة من تلك الاستثمارات ضمن حقوق المساهمين، بينما يتم قيد المكاسب أو الخسائر المحققة من استرداد الوحدات ضمن قائمة الدخل الموحدة للفترة التي يتم فيها استرداد هذه الوحدات. وفي حال حدوث انخفاض دائم في قيمة تلك الاستثمارات أو وجود دليل موضوعي على ذلك الإنخفاض يتم تحويل الخسائر غير المحققة إلى قائمة الدخل الموحدة. ويتم تصنيف تلك الاستثمارات ضمن الأصول المتداولة في حالة وجود نية لبيعها خلال اثنى عشر شهراً من تاريخ المركز المالي وإلا تدرج ضمن الأصول غير المتداولة.

فاذا لم تتوافر القيمة العادلة للاستثمارات المذكورة اعلاه تكون التكلفة البديل الانسب للقيمة العادلة للأوراق المالية.

ح- المخزون

يتمثل المخزون في قيمة الوقود وزيوت التشحيم على متن السفن والتي تظهر كرصيد مخزون في تاريخ المركز المالي ويتم تحديد تكلفتها على أساس الوارد أولا صادر أولا، وهذه الطريقة تعتبر أكثر ملائمة لأعمال الشركة. إن الفروقات الناتجة بين تكلفة المخزون وفقا لطريقة المتوسط المرجح وطريقة الوارد أولا صادر أولا غير جوهرية على قائمة الدخل الموحدة. بينما يتم تحميل تكاليف قطع الغيار والمستلزمات الأخرى الموجودة على ظهر سفن الشركة على مصاريف التشغيل عند الشراء.

ط- تكاليف تسفين مؤجلة

تقوم الشركة بإطفاء مصاريف التسفين المؤجلة، حسب أنواع الناقلات، على فترة سنتين ونصف إلى خمس سنوات وذلك إعتباراً من تاريخ نهاية عملية التسفين. وفي حالة القيام بعملية تسفين أخرى لاحد السفن خلال فترة الإطفاء المحددة يتم الإطفاء للرصيد المتبقي لمصاريف التسفين المؤجلة السابقة للسفن المعنية في قائمة الدخل الموحدة خلال الفترة التي تنتهي عند بداية عملية التسفين الجديدة.

ي- صافي أصول ثابتة

تسجل الأصول الثابتة بالتكلفة الفعلية ويتم استهلاكها بطريقة القسط الثابت لتوزيع تكلفة الأصول المتعلقة على الأعمار الإنتاجية المقدرة بأستخدام نسب الأستهلاك التالية:-

الاصول	نسبة الاستهلاك	الاصول	نسبة الاستهلاك
مباني وتحسينات	من ٥ إلى ٣٣,٣%	سيارات	من ٢٠ الى ٢٥%
الأسطول والمعدات*	من ٤ إلى ١٥%	أجهزة حاسب آلي	من ١٥الى ٢٥%
حاويات وجرارات	من ٨,٣٣ إلى ٢٠%	تجهيزات ساحة الحاويات	من ١٠ الى ٢٥%
أثاث وتجهيزات	١٠%	أخرى	من ٧ الى ١٥%
أدوات ومعدات مكتبية	من ٢,٥ إلى ٢٥%		

* تستهلك سفن الدحرجة (رورو) على مدة عشرين عاماً، أما الناقلات العملاقة فتستهلك على مدة خمسة وعشرين عاماً. كما تستهلك السفن المستعملة حسب عمرها التقديري المتبقي. ويؤخذ في الإعتبار نسبة ١٠% من تكلفة الناقلات او السفن كقيمة خردة. بينما تستهلك معدات سفن الدحرجة (رورو) على مدة خمسة عشر عاماً.

تحدد الأرباح والخسائر الناتجة عن الأستبعاد بمقارنة المتحصلات مع القيمة الدفترية وتقيد في قائمة الدخل الموحدة.

تقيد مصاريف الصيانة والإصلاحات العادية التي لا تزيد جوهرياً من العمر الأنتاجي المقدر للأصل، في قائمة الدخل الموحدة عند تكبدها. تتم رسملة التجديدات والتحسينات الهامة، إن وجدت ويتم استبعاد الأصل الذي تم استبداله.

ك- الهبوط في قيمة الأصول غير المتداولة

يتم إجراء مراجعة للقيمة الدفترية للأصول غير المتداولة للتأكد من عدم وجود أي مؤشرات على وجود خسارة ناتجة من الهبوط في قيمة الأصول. وفي حالة وجود مثل هذا المؤشرات يتم عمل اختبار الهبوط. وفي حالة ثبوت وجود الهبوط يتم تقدير القيمة القابلة للإسترداد والتي هي القيمة العادلة للأصل مخصوماً منها تكاليف البيع أو اجمالي التدفقات النقدية المستقبلية المخصومة، أيهما أعلى، لتحديد حجم هذه الخسارة. وفي الحالات التي لا يمكن فيها تقدير القيمة القابلة للإسترداد لذلك الأصل، تقوم الشركة بتقدير القيمة القابلة للإسترداد للوحدة القابلة لتوليد النقد التي ينتمي إليها ذلك الأصل.

وفي الحالات التي يقدر فيها المبلغ القابل للإسترداد للأصل أو الوحدة القابلة لتوليد النقد بأقل من قيمته الدفترية، عندئذ تخفض القيمة الدفترية لذلك الأصل أو الوحدة القابلة لتوليد النقد إلى القيمة القابلة للإسترداد لها، ويتم إثبات خسائر الهبوط في قيمة الأصل فوراً كمصاريف في قائمة الدخل الموحدة.

وإذا ما تم لاحقاً عكس قيد خسارة الهبوط في القيمة، عندئذ تتم زيادة القيمة الدفترية للأصل أو الوحدة المدرّة للنقد إلى التقدير المعدل لقيمتها القابلة للإسترداد، على ألا تزيد عن القيمة الدفترية فيما لو لم يتم إثبات خسارة الهبوط في قيمة ذلك الأصل أو الوحدة المدرّة للنقد في السنوات السابقة. يتم إثبات عكس خسارة الهبوط في القيمة فوراً كإيرادات في قائمة الدخل الموحدة. ولا يتم عكس خسارة الهبوط في قيمة الأصول غير الملموسة.

ل- مخصص مكافأة نهاية الخدمة للموظفين

تقوم الشركة بتجنيب مخصص مكافأة نهاية الخدمة للموظفين على أساس مدة الخدمة المتراكمة للموظفين وفقاً للوائح الشركة وبما يتماشى مع نظام العمل السعودي والأنظمة واللوائح المطبقة على الشركات التابعة خارج المملكة.

م- تحقق الإيراد

تتبع الشركة أساس الاستحقاق للاعتراف بالايرادات والمصروفات التي تخص الفترة للرحلات المكتملة وغير المكتملة:

- **نقل البضائع العامة:** تتبع الشركة سياسة الرحلة المكتملة في تحديد إيرادات ومصروفات الفترة للرحلات التى تخص سفن نقل البضائع العامة (الرورو). وتعتبر الرحلة مكتملة عندما تبحر الناقلة من آخرميناء تفريغ لكل رحلة. ويتم تأجيل إيرادات الشحن ومصروفات التشغيل المباشرة وغير المباشرة للرحلات غير المكتملة لحين إكتمالها. ويتم إظهار الرحلات غير المكتملة بقيتمها الصافية في قائمة المركز المالي الموحدة "رحلات غير مكتملة". أما إيرادات التأجيروالأنشطة 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 التى تخص سفن نقل النفط الخام حيث تعتبرفترة الرحلة من بداية تاريخ تفريغ الحمولة من الرحلة السابقة حتى تاريخ تفريغها من الرحلة الحالية في ميناء التفريغ الاخير.

ن- إعانة الوقود

يتم إحتساب إعانة الوقود عند الشراء على أساس الكمية المشتراة وتسجل في قائمة الدخل الموحدة، ويتم تكوين مخصصات مقابل أي مبالغ مشكوك في تحصيلها.

س- المصاريف

تصنف مصاريف النشاط المباشرة وغير المباشرة كمصاريف تشغيل، ويتم تصنيف كافة المصاريف الأخرى كمصاريف عمومية وإدارية.

ع- تكلفة التمويل

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

ف- المعاملات بالعملات الأجنبية

يتم تحويل المعاملات بالعملات الأجنبية إلى الريال السعودي بإستخدام أسعار الصرف السائدة عند حدوث تلك المعاملات. أما الأصول والخصوم النقدية بالعملات الإجنبية في تاريخ المركز المالي، فيتم تحويلها إلى الريال السعودي وفقاً لأسعار الصرف السائدة في تاريخ المركز المالي وتدرج فروقات أسعار الصرف والتي لم تكن جوهرية في ٢٠١٢م و ٢٠١١م في قائمة الدخل الموحدة.

كما يتم تحويل أرصدة الأصول والخصوم الظاهرة في القوائم المالية للشركات التابعة الموحدة والمسجلة بالعملات الأجنبية إلى الريال السعودي وفقا لأسعار الصرف السائدة بتاريخ قائمة المركز المالي الموحدة ويتم تحويل إيرادات ومصاريف الشركات التابعة الموحدة والمسجلة بالعملات الأجنبية إلى الريال السعودي وفقا لمتوسط أسعار الصرف السائدة خلال الفترة. كما تحول عناصر حقوق المساهمين، فيما عدا الأرباح (الخسائر) المبقاة باستخدام أسعار الصرف السائدة في التواريخ التي تعود لكل عنصر عند حدوثه. وتدرج فروقات العملة الناجمة عن التحويل، إن كانت جوهرية، كبند مستقل ضمن حقوق المساهمين.

ص- مواضيع تتعلق بالزكاة والضرائب

يتم تجنيب مخصص للزكاة وفقاً لأنظمة مصلحة الزكاة والدخل ("المصلحة") ويتم تحميل مخصصات الزكاة على قائمة الدخل الموحدة على أساس الوعاء الزكوي المستقل أو صافي الربح المعدّل لكل شركة على حدة، أيهما أعلى. كما يتم تجنيب مخصص لضرائب الإستقطاع المستحقة على جهات غير مقيمة وتحمل على قائمة الدخل الموحدة. وبالنسبة للشركات التابعة خارج المملكة العربية السعودية فيتم تجنيب مخصصات الضرائب وفقاً للأنظمة المتبعة في تلك البلدان. ويتم تحميلها على قائمة الدخل الموحدة.

ق- إحتياطي تثبيت عمولات القروض

تستخدم الشركة إتفاقيات تثبيت عمولات القروض وكذلك إتفاقيات تحديد السقف الأعلى لعمولات القروض طويلة الأجل لتجنب مخاطر تقلبات أسعار العمولات في السوق. ويتم إظهار التغير في القيمة السوقية لإتفاقيات تثبيت عمولات القروض (إن وجدت) في إحتياطي تثبيت عمولات القروض ضمن حقوق المساهمين. كما يتم تعديل قيمة هذا الإحتياطي بناءاً على التقييم الدوري لإتفاقيات تثبيت عمولات القروض.

ر - احتياطي نظامي

طبقاً لأحكام المادة (١٢٥) من نظام الشركات السعودي، يتم تجنيب ١٠٪ من صافي الأرباح السنوية إلى الاحتياطي النظامي. ويجوز للشركة التوقف عن هذا التجنيب عندما يبلغ الاحتياطي نصف رأس المال. وذلك الاحتياطي غير قابل للتوزيع على المساهمين طبقاً للمادة رقم (١٢٦) من نظام الشركات السعودي.

ش- ربح السهم والأرباح المقترح توزيعها

يتم احتساب ربح السهم من دخل التشغيل والأعمال الفرعية وصافي ربح السنة على أساس المتوسط المرجح لعدد الأسهم القائمة خلال العام. وتعامل الأرباح المقترح توزيعها، بعد نهاية السنة كجزء من الأرباح المبقاة وليس كخصوم، ما لم يتم الموافقة على توزيعها من قبل الجمعية العمومية قبل نهاية السنة. ثم تسجل ضمن الإلتزامات في السنة التي تقرها الجمعية العمومية الى حين توزيعها.

ت- حسابات المدينون التجاريون

يظهر رصيد حسابات المدينون التجاريون بصافي القيمة القابلة للتحقق بعد طرح مخصص الديون المشكوك في تحصيلها. ويتم احتساب مخصص الديون المشكوك في تحصيلها عند وجود دليل موضوعي بأن الشركة لن تكون قادرة على تحصيل جميع المبالغ بناءً على الشروط الأصلية للمدينون. ويتم تحميل هذه المخصصات على قائمة الدخل الموحدة ضمن بند المصاريف العمومية والإدارية. وعندما يصبح حساب المدينين غير قابل للتحصيل يتم شطبه مقابل مخصص الديون المشكوك في تحصيلها. ويتم عكس أي مبالغ محصلة تم شطبها سابقاً مقابل المصاريف العمومية والإدارية في قائمة الدخل الموحدة.

ث- التقارير القطاعية

القطاع التشغيلي

القطاع التشغيلي هو مجموعة من الموجودات أو العمليات أو المنشآت التي:

- تعمل في أنشطة تدر إيرادات.
- تقوم الإدارة باستمرار بتحليل نتائج عملياتها من أجل اتخاذ القرارات التي تتعلق بتوزيع المصادر وتقييم الأداء.
- تتوفر عنها معلومات مالية بشكل منفصل.

٣. النقد وما يماثله

يتضمن النقد وما يماثله كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م النقد بالصندوق ولدى البنوك والمرابحات والودائع قصيرة الأجل ومنها مبالغ خاضعة لقيود بنكية وذلك مقابل استصدار خطابات ضمان لصالح ميناء جدة الإسلامي. (٢٠١٢م : لا شيء و٢٠١١م: ٠,٠٣ مليون ريال سعودي)

كما يتضمن أيضاً مبلغ ٧٦,٧٣ مليون ريال سعودي كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م (٢٠١١م : ٣٣,٣ مليون ريال سعودي) مقيّد لسداد الأقساط الجارية للقروض المستحقة خلال مدة ١٨٠ يوما من تاريخ قائمة المركز المالي.

كما تتضمن أيضاً مبلغ ٠,٥٧ مليون ريال سعودي كما فى ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م (٢٠١١م : ٠,٥٧ مليون ريال سعودي) تمثل أرصدة خاضعة لقيود بنكية لشركة الشرق الأوسط لإدارة السفن، ومبلغ

٠,٥٤ مليون ريال سعودي كما فى ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م (٢٠١١م : ٠,٥٤ مليون ريال سعودي) تمثل أرصدة خاضعة لقيود بنكية للشركة الوطنية السعودية للنقل البحري – أمريكا.

لأغراض إعداد قائمة التدفقات النقدية يتكون رصيد النقد وما يماثله كما في ٣١ ديسمبر مما يلي:

	٢٠١٢م	٢٠١١م
نقد بالصندوق ولدى البنوك	٩٩,٦٠٥	١٤٤,٧٩٨
مبالغ خاضعة لقيود بنكية	(١٠,٦٥٧)	(١٦,٥٦٣)
	٨٨,٩٤٨	١٢٨,٢٣٥
استثمارات في مرابحات وودائع قصيرة الأجل	٢٩٢,٦٥٦	٢٧٤,٤٦٩
مبالغ خاضعة لقيود بنكية	(٦٧,١٨٤)	(١٧,٨٨٤)
	٢٢٥,٤٧٢	٢٥٦,٥٨٥
رصيد النقد وما يماثله في نهاية السنة	٣١٤,٤٢٠	٣٨٤,٨٢٠

٤. استثمارات في مرابحات وودائع قصيرة الأجل

يتكون رصيد استثمارات في مرابحات وودائع قصيرة الأجل كما في ٣١ ديسمبر مما يلي:

	٢٠١٢م	٢٠١١م
استثمارات في مرابحات وودائع بالريال السعودي	٨٦,٩٣٠	٢٠٠,٠٣١
استثمارات في مرابحات وودائع بالدولار الأمريكي	٢٠٣,٦٨٤	٣٤,٦٩١
استثمارات في مرابحات وودائع بالدرهم الأماراتي	٢,٠٤٢	٣٩,٧٤٧
	٢٩٢,٦٥٦	٢٧٤,٤٦٩

٥. صافي مدينون تجاريون وأرصدة مدينة متداولة أخرى

يتكون صافي رصيد المدينون التجاريون والأرصدة المدينة المتداولة الأخرى كما في ٣١ ديسمبر مما يلي:

	٢٠١٢م	٢٠١١م
مدينون تجاريون	٣٢٢,٥٨٤	٢٤٣,١٨٥
مطالبات تأمين	١٥,٢٢٣	٣٥,٠٥٣
سلف للموظفين	١٢,٤١٢	١٠,٤٦٩
أرصدة مدينة أخرى	١٣,٧٦٨	١٢,٣٧٥
	٣٦٣,٩٨٧	٣٠١,٠٨٢
مخصص ديون مشكوك في تحصيلها	(١٣,١٧٧)	(١٢,٥٨٦)
	٣٥٠,٨١٠	٢٨٨,٤٩٦

فيما يلي ملخص لحركة حساب مخصص الديون المشكوك في تحصيلها:

	٢٠١٢م	٢٠١١م
الرصيد في بداية السنة	١٢,٥٨٦	١٩,٤١٨
الإضافات	٧,٦٠٠	٥,٢٩٠
تسوية	(٧,٠٠٩)	(١٢,١٢٢)
الرصيد كما في نهاية السنة	١٣,١٧٧	١٢,٥٨٦

٦. صافي حساب مدين من تأجير سفن على هيئة حديد عاري

وقعت الشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة في ٣٠ يناير ٢٠٠٩م اتفاقية مع شركة أودجفل لتأجير ثلاث سفن بموجب عقد تأجير على هيئة حديد عاري لمدة عشر سنوات مع خيار الشراء بعد ثلاث سنوات. وتم تسليم هذه السفن لشركة أودجفل في ١ فبراير ٢٠٠٩م. ويعتبر هذا العقد اتفاقية تأجير رأسمالي يحوّل جميع المنافع والمخاطر لشركة أودجفل ويعطيها حق الشراء حسب العقد. ويتلخص صافي رصيد الحساب المدين من تأجير سفن على هيئة حديد عاري كما في ٣١ ديسمبر بما يلي:

الوصف	٢٠١٢م	٢٠١١م
الحد الأدنى للمدفوعات المستقبلية المترتبة على عقد الإيجار	٤١١,٤١٨	٤٦٧,٠٠٥
قيمة الخردة غير المضمونة في نهاية مدة العقد	٢٤٧,٨٧٥	٢٤٧,٨٧٥
	٦٥٩,٢٩٣	٧١٤,٨٨٠
مكاسب غير محققة	(٢٥٤,٤٧١)	(٣٠٢,٥٢٠)
صافي حساب مدين من تأجير سفن على هيئة حديد عاري	٤٠٤,٨٢٢	٤١٢,٣٦
تم تصنيف المبلغ أعلاه كما في ٣١ ديسمبر كما يلي:		
الجزء المتداول	١٠,١٤٣	٧,٥٣٨
الجزء غير المتداول	٣٩٤,٦٧٩	٤٠٤,٨٢٢
صافي حساب مدين من تأجير سفن على هيئة حديد عاري	٤٠٤,٨٢٢	٤١٢,٣٦٠

تتلخص دفعات الحد الأدنى للدفعات المستقبلية المترتبة على عقد الإيجار وقيمة الخردة غير المضمونة في نهاية مدة العقد للخمس سنوات القادمة وما بعده مما يلي للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر:

	٢٠١٢م	٢٠١١م
مستحقة خلال أثناعشر شهراً	٥٧,٣١٣	٥٥,٥٨٦
مستحقة خلال ١-٢ سنوات	٦١,٢٤٥	٥٧,٣١٣
مستحقة خلال ٢-٣ سنوات	٦٥,٣٥١	٦١,٢٤٥
مستحقة خلال ٣-٤ سنوات	٦٩,٦٤٩	٦٥,٣٥١
مستحقة خلال ٤-٥ سنوات	٧٣,٥٦٤	٦٩,٦٤٩
المستحق بعد ذلك	٣٣٢,١٧١	٤٠٥,٧٣٦
	٦٥٩,٢٩٣	٧١٤,٨٨٠

إن الدخل المتعلق بالاتفاقية أعلاه للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م يبلغ ٤٨,٠٥ مليون ريال سعودي (٢٠١١م:٤٨,٨٢ مليون ريال سعودي) تم إدراجها في إيرادات التشغيل في قائمة الدخل الموحدة المرفقة.

٧. المخزون

يتكون رصيد المخزون على متن السفن كما في ٣١ ديسمبر مما يلي:

	٢٠١٢م	٢٠١١م
وقود	١٠٨,١٠٣	١٢٢,٨٣٥
زيوت التشحيم	٢٣,٩٦٥	٢٢,٢١٤
	١٣٢,٠٦٨	١٤٥,٠٤٩

٨. صافي إعانة الوقود المستحقة

يتكون صافي رصيد إعانة الوقود المستحقة كما في ٣١ ديسمبر مما يلي:

	٢٠١٢م	٢٠١١م
إعانة وقود مستحقة	١٦٩,٤٨٠	١٣٠,٣٧٤
مخصص إعانة وقود مشكوك في تحصيلها	(٣٨,٥٣٤)	(٤٢,٥٩٥)
	١٣٠,٩٤٦	٨٧,٧٧٩

٩. استثمارات في شركات شقيقة

فيما يلي ملخص لحركة حساب الاستثمارات في شركات شقيقة خلال السنة المنتهية في ٣١ ديسمبر :

	٢٠١٢م	٢٠١١م
الرصيد كما في بداية السنة	٥٦١,٤٣٢	٤٥٥,٧٩٦
حصة الشركة في صافي أرباح شركة شقيقة	١٤٧,٦٦٠	١٣٩,٧٢٣
استثمار إضافي في الشركة العربية المتحدة للزجاج المسطح	١٠,٠٠٠	-
توزيعات أرباح مستلمة خلال السنة	(٣٥,٩١٠)	(٣٤,٠٨٧)
الرصيد كما في نهاية السنة	٦٨٣,١٨٢	٥٦١,٤٣٢

وتتمثل الاستثمارات في الشركات االشقيقة بالشركات التالية:

أ) شركة بتروديك المحدودة

تأسست شركة بتروديك بتاريخ ٢٠ فبراير ١٩٨٠م بموجب قوانين برمودا، وهي شركة عالمية متخصصة في نقل وتجارة غاز البترول المسال (LPG) ومكتبها في برمودا ، ولها مكاتب في كل من موناكو وسنغافورة والبهاما. وفي ٢٢ فبراير ٢٠٠٥م دخلت الشركة في إتفاقية لشراء حصة تمثل ٣٠,٣% من رأس مال شركة بتروديك المحدودة مقابل دفع مبلغ إجمالي وقدره ١٨٧,٥ مليون ريال سعودي أي ما يعادل (٥٠ مليون دولارأمريكي).

تم اعتبار الفرق بين صافي مبلغ الإستثمار وصافي الأصول المشتراه والبالغ ١١٩,١٨ مليون ريال سعودي كشهرة والتي تم إدراجها كجزء من قيمة الأستثمار.

نظرا لإختلاف نهاية السنة المالية لشركة بتروديك المحدودة عن السنة المالية للشركة، فإن حصة الشركة في صافي أرباح أو خسائر شركة بتروديك تدرج في السجلات المحاسبية للشركة حسب آخر قوائم مالية معدة من قبل شركة بتروديك. إن الفترة الزمنية التي تلي آخر قوائم مالية معدة من قبل شركة بتروديك المحدودة حتى تاريخ القوائم المالية الموحدة للشركة هي شهرين. حيث يبدأ العام المالي لشركة بتروديك في ١ سبتمبر وينتهي في ٣١ أغسطس من كل عام ميلادي.

لقد بلغت حصة الشركة في صافي أرباح شركة بتروديك المحدودة حتى ٣١ أكتوبر ٢٠١٢م، مبلغ ١٤٣,٨٧ مليون ريال سعودي (٣١ أكتوبر ٢٠١١م : ١٣٥,٣٨ مليون ريال سعودي). وتتضمن حصة الشركة في أرباح شركة بتروديك مبالغ تمثل حصة الشركة من خسائر غير محققة بمبلغ ١٩,٧٧ مليون ريال سعودي ومكاسب غير محققة بمبلغ ٤٦,٦٩ مليون ريال سعودي من عقود مبادلة بضائع كما في ٣١ أكتوبر ٢٠١٢م و٢٠١١م على التوالي.

ب) الشركة العربية المتحدة للزجاج المسطح

قامت الشركة بتوقيع عقد للمساهمة بإنشاء الشركة العربية المتحدة للزجاج المسطح كعضو مؤسس، حيث تمت الموافقة على تأسيسها بموجب القرار الوزاري رقم (١٢٩٩) وتاريخ ١١ جمادى الأولى ١٤٢٧هـ، (الموافق ٨ يونيو ٢٠٠٦م) وتم الإستثمار بمبلغ ٢٠ مليون ريال سعودي تم دفعه بالكامل مقابل امتلاك ٢,٠٠٠,٠٠٠ سهم، يمثل ذلك ما نسبته ١٠% من رأس المال. كما تم دفع مبلغ ١,٢ مليون ريال سعودي حتى ٣١ مارس ٢٠١٢م مقابل حصة الشركة من تكاليف التأسيس والتطوير. يتمثل نشاط الشركة في صناعة الزجاج المسطح وقد بدأت الشركة الإنتاج التجاري في أبريل ٢٠٠٩م.

كما تم الأكتتاب في اسهم حقوق اولوية بمبلغ ١٠ مليون ريال سعودي مقابل امتلاك ١,٠٠٠,٠٠٠ سهم إضافية ليصبح مجموع ما تم استثماره مبلغ ٣٠ مليون ريال سعودي بنسبة تملك ١٠% من راس المال.

ج) إن سي سي– اودجفل كيميكال تانكرز جي إل تي (يشار إليها "مشروع مشترك")

قامت الشركة الوطنية لنقل الكيماويات بتوقيع اتفاقية شراكة مع شركة "أودجفل" بتاريخ ٢٢ جمادى الأخرة ١٤٣٠هـ (الموافق ١٥ يونيو ٢٠٠٩م) يتم بموجبها إنشاء شركة مناصفة في دبي، الإمارات العربية المتحدة باسم إن سي سي– اودجفل كيميكال تانكرز جي إل تي لتشغيل أسطول الشركتين تجاريا من سفن نقل الكيماويات في تجمع واحد للعمل في تجارة نقل البتروكيماويات والزيوت النباتية والمواد البترولية المكررة حول العالم مع التركيز على نمو الإنتاج والتصدير من منطقة الخليج العربي. ولقد بداء المشروع المشترك نشاطة في عام ٢٠١٠م.

بلغت حصة الشركة الوطنية لنقل الكيماويات في صافي ربح المشروع المشترك للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م، مبلغ ٣,٧٩ مليون ريال سعودي (٢٠١١م: ٤,٣٤ مليون ريال سعودي) والتي تم ادراجها في قائمة الدخل الموحدة.

١٠. صافي تكاليف التسفين المؤجلة

يتكون رصيد صافي تكاليف التسفين المؤجلة كما في ٣١ ديسمبر مما يلي:

	٢٠١٢م	٢٠١١م
إجمالي تكاليف التسفين	٣٢٩,٦٧٩	٢٦٠,١٤٩
مصروف إطفاء متراكم	(٢٣١,٠٠٤)	(١٩٢,٩٤٦)
	٩٨,٦٧٥	٦٧,٢٠٣

فيما يلي ملخص حركة صافي تكاليف التسفين كما يلي:

	٢٠١٢م	٢٠١١م
الرصيد كما في بداية السنة	٦٧,٢٠٣	٤٠,٣٨٣
إضافة تكاليف التسفين	٦٩,٥٣٠	٦١,٧٤٥
تكاليف تسفين مؤجلة حولت إلى الأصول الثابتة	---	(٦,٦٦١)
مصروف إطفاء	(٣٨,٠٥٨)	(٢٨,٢٦٤)
الرصيد كما في نهاية السنة	٩٨,٦٧٥	٦٧,٢٠٣

١١. صافي أصول ثابتة :

تظهر حركة الأصول الثابتة خلال عام ٢٠١٢م كما يلي:

البيـــــان	التكلفـة				مجمع الاستهلاك				صافي القيمة الدفترية		نسب الاستهلاك
	الرصيد كما في ٢٠١٢/١/١م	إضافات/ تحويلات خلال العام	إستبعادات	الرصيد كما في ٢٠١٢/١٢/٣١م	الرصيد كما في ٢٠١٢/١/١م	إستهلاك العام	إستبعادات	الرصيد كما في ٢٠١٢/١٢/٣١م	٢٠١٢/١٢/٣١م	٢٠١١/١٢/٣١م	٪
أراضي	١٣،٥٩٣	١،٨٤٧	(١٥،٤٤٠)	-	-	-	-	-	-	١٣،٥٩٣	-
مباني وتحسينات	٤٣،٣٩٤	٥٢٥	-	٤٣،٩١٩	(٥،٢٢٧)	(٢،٠٩٧)	-	(٧،٣٢٤)	٣٦،٥٩٥	٣٨،١٦٧	٥ الى ٣٣,٣٪
الأسطول والمعدات *	١٠،٢٩٤،٨٩١	٦٦٨،٥١٦	-	١٠،٩٦٣،٤٠٧	(٣،١١٠،٨٣٦)	(٣٨٥،٤٣٠)	-	(٣،٤٩٦،٢٦٦)	٧،٤٦٧،١٤١	٧،١٨٤،٠٥٥	٤ الى ١٥٪
حاويات وجرارات	٥٤،٩٩٢	-	(٢،٦١٦)	٥٢،٣٧٦	(٥٤،٨٥٨)	-	٢،٥٥٧	(٥٢،٣٠١)	٧٥	١٣٤	٢ الى ٨,٣٣٪
أثاث وتجهيزات	٦،٦٩٤	٦٣	(١)	٦،٧٥٦	(٤،٧١٥)	(٤٢٠)	١	(٥،١٣٤)	١،٦٢٢	١،٩٧٩	١٠٪
أدوات ومعدات مكتبية	٤،٠٣٥	٣٢	-	٤،٠٦٧	(٣،٧٥١)	(١٠٣)	-	(٣،٨٥٤)	٢١٣	٢٨٤	٢,٥ الى ٢٥٪
سيارات	١،٥٥٩	٢٦٤	(١٣٧)	١،٦٨٦	(١،٣١٧)	(٢١٨)	١١٠	(١،٤٢٥)	٢٦١	٢٤٢	٢٠ الى ٢٥٪
أجهزة حاسب آلي	٥٢،٨٨٦	١،١٧٧	(٣٦)	٥٤،٠٢٧	(٤٠،٢٦٤)	(٣،٥٩٠)	٣٦	(٤٣،٨١٨)	١٠،٢٠٩	١٢،٦٢٢	١٥ الى ٢٥٪
تجهيزات ساحة الحاويات	١٢،٢٧٦	٨٢٤	(١٩٠)	١٢،٩١٠	(١٠،٥٣٣)	(٣٠٦)	١٨٩	(١٠،٦٥٠)	٢،٢٦٠	١،٧٤٣	١٠ الى ٢٥٪
أخرى	٤٩٢	-	-	٤٩٢	(٤٥٧)	(١٥)	-	(٤٧٢)	٢٠	٣٥	٧ الى ١٥٪
الإجمالي	١٠,٤٨٤,٨١٢	٦٧٣،٢٤٨	(١٨،٤٢٠)	١١،١٣٩،٦٤٠	(٣,٢٣١,٩٥٨)	(٣٩٢،١٧٩)	٢،٨٩٣	(٣،٦٢١،٢٤٤)	٧،٥١٨،٣٩٦	٧،٢٥٢،٨٥٤	

* يتضمن رصيد الأسطول والمعدات أعلاه ناقلات نفط عملاقة وناقلات كيماويات ممولة ومرهونة لصالح البنوك الممولة كما هو مشار إليه في الإيضاح رقم (١٤).

١٢. ناقلات تحت الإنشاء وأخرى

يتضمن رصيد ناقلات تحت الإنشاء والأخرى كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م بشكل رئيس المبالغ المستثمرة من قبل الشركة وشركاتها التابعة، وذلك كما يلي:

الشركة

قامت الشركة في ٦ مارس ٢٠١١م ، بتوقيع عقود لبناء أربع سفن دحرجة (روكون) مع شركة هونداي ميبو في كوريا الجنوبية بتكلفة اجمالية قدرها ١,٠٣ مليار ريال سعودي (٢٧٤,٢ مليون دولار أمريكي). كما قامت الشركة في ١٢ سبتمبر ٢٠١١م بممارسة حقها في خيار بناء سفينتين إضافيتين لنقل البضائع العامة حسب الأتفاق السابق أعلاه بنفس المواصفات والأسعار المتفق عليها بتكلفة اجمالية قدرها ٠,٥١ مليار ريال سعودي (١٣٧,١ مليون دولار أمريكي)، ليصبح عدد سفن نقل البضائع العامة تحت الإنشاء ستة سفن وبتكلفة إجمالية قدرها ١,٥٤ مليار ريال سعودي (٤١١,٣ مليون دولار أمريكي).

وقد قامت الشركة بسداد الاقساط المستحقة على هذه العقود حتى نهاية العام ٢٠١٢م والبالغة ٦٦٨,٣٦ مليون ريال سعودي (١٧٨,٢٣ مليون دولار أمريكي). ومن المتوقع إستلام أربع سفن من هذه السفن الست في عام ٢٠١٣م، كما سيتم استلام السفينتين المتبقيتين في عام ٢٠١٤م.

الشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة (التابعة)

وقعت الشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة (شركة تابعة مملوكة بنسبة ٨٠%) عقداً في عام ٢٠٠٧م مع شركة شينا (اس ال اس) لبناء السفن المحدودة، ومقرها كوريا الجنوبية، لبناء ست ناقلات بتروكيماويات بتكلفة ١,٢ مليار ريال سعودي (٣١٢ مليون دولار أمريكي). وتم جدولة تسليم هذه السفن خلال الفترة من ٢٠١٠م إلى ٢٠١٢م. وقد تم استلام سفينة في سبتمبر ٢٠١١م ، كما تم استلام أربع سفن خلال عام ٢٠١٢م ، وتم إلحاق هذه السفن للخدمة في التجمع التجاري مع شركة ان سي سي اودجفل.

قامت الشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة (التابعة) في ٢٤ ديسمبر ٢٠١٢م بإلغاء عقد بناء الناقلة المتبقية بسبب تأخر شركة شينا لبناء السفن بتسليم هذه الناقلة عن الموعد المحدد حسب العقد الموقع في عام ٢٠٠٧م وملاحق التعديل الموقعة في عام ٢٠١٢م والذي ينص على إنه يحق للشركة الوطنية لنقل الكيماويات إلغاء عقد البناء إذا تجاوزت مدة التأخير عن المدة المسموح بها حسب العقد، كما يحفظ العقد حقوق الشركة الوطنية لنقل الكيماويات في استرداد جميع الأقساط المالية المدفوعة والبالغة ٤١,٦ مليون دولار أمريكي والمضمونة من قبل بنك الصادرات والواردات الكوري بالإضافة إلى التعويضات المترتبة عليها.

كما وقعت الشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة في ٤ يوليو ٢٠١٠م إتفاقية مع شركة دايو لبناء السفن والهندسة البحرية المحدودة في كوريا الجنوبية لبناء ناقلة كيماويات متخصصة بتكلفة إجمالية تقارب ٢٤٥ مليون ريال سعودي (٦٥,٣ مليون دولار أمريكي). ومن المتوقع أن يتم استلام الناقلة خلال عام ٢٠١٣م.

شركة البحري للبضائع السائبة (التابعة)

وقعت شركة البحري للبضائع السائبة (شركة تابعة مملوكة بنسبة ٦٠%) عقداً في ابريل ٢٠١٢م مع إحدى احواض البناء العالمية الرائدة في مجال بناء السفن ، لبناء خمس سفن متخصصة بنقل البضائع السائبة بتكلفة ٦٠٠,٤٢ مليون ريال سعودي (١٦٠,١١ مليون دولار أمريكي). وسوف يتم استلام سفينه في الربع الرابع من العام ٢٠١٣م. والبقية سوف يتم إستلامها خلال النصف الأول من العام ٢٠١٤م.

فيما يلي ملخص لحركة رصيد الناقلات تحت الانشاء وأخرى:

	٢٠١٢م	٢٠١١م
الرصيد كما في بداية السنة	١,٢٣٧,١٣٠	١,٠١١,٤٦٦
الإضافات	٥٩٦,٤٧٥	١,٠٢٥,٧٧٥
المحول للأصول الثابتة	(٦٤٩,٣٣٦)	(٨٠٠,١١١)
الرصيد كما في نهاية السنة	١,١٨٤,٢٦٩	١,٢٣٧,١٣٠

الالتزامات الرأسمالية

يوجد على الشركة التزامات رأسمالية لأحواض بناء السفن تبلغ ٠,٨٧ مليار ريال سعودي متعلقة ببناء سفن الدحرجة (روكون) كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م (٢٠١١م: ١,٢٣ مليار ريال سعودي) وبلغت الالتزامات الرأسمالية على الشركة التابعة لبناء ناقلات الكيماويات ٩٨ مليون ريال سعودي كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م (٢٠١١م: ٣٤٢ مليون ريال سعودي). كما بلغت الالتزامات الرأسمالية على الشركة التابعة لبناء سفن متخصصة بنقل البضائع السائبة مبلغ ٤٥٠,٤٢ مليون ريال سعودي كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م (٢٠١١م: لا شئ).

١٣. دائنون وأرصدة دائنة متداولة أخرى

تتكون أرصدة الدائنون والأرصدة الدائنة المتداولة الأخرى كما في ٣١ ديسمبر مما يلي:

	٢٠١٢م	٢٠١١م
دائنون تجاريون	١,٥٤٣	٩,١٥٥
مصروفات تشغيلية مستحقة	١٧٧,٦٤٩	٢٢٦,٠٢٥
مصروفات تأمين مستحقة	١٤,٨٩٧	١٩,٩٢١
مصروفات تمويل مستحقة	١٤,٠١٣	١١,٥٠١
قيمة أسهم مباعة تخص مساهمين سابقين	٢٢,١٣٤	٢٢,٣٠٥
أرصدة دائنة أخرى	١,١٢٨	-
	٢٣١,٣٦٤	٢٨٨,٩٠٧

١٤. تمويل المرابحة وقروض طويلة الأجل

قامت الشركة وشركاتها التابعة بتوقيع العديد من اتفاقيات تمويل المرابحة والقروض طويلة الأجل وذلك لغرض رئيس وهو تمويل بناء ناقلات نفط عملاقة جديدة وناقلات بتروكيماويات ومكاتب الشركة في دبي.

ويتكون رصيد عقود التمويل كما في ٣١ ديسمبر مما يلي:

	٢٠١٢م	٢٠١١م
عقود تمويل الشركة	٢,٣٢٢,٧٩٩	٢,٢٤٩,٩٥٩
عقود تمويل الشركات التابعة	٢,٣٩٧,٠١٩	٢,٥٠١,٠٥٤
إجمالي عقود تمويل المرابحة والقروض طويلة الأجل	٤,٧١٩,٨١٨	٤,٧٥١,٠١٣
الأقساط الجارية من عقود تمويل المرابحة والقروض طويلة الأجل	(٤٦٦,٠٨٥)	(٤٥٦,٠٤٥)
الجزء غير المتداول من عقود التمويل طويلة الأجل	٤,٢٥٣,٧٣٣	٤,٢٩٤,٩٦٨

يوضح الجدول التالي تفاصيل تمويل المرابحة والقروض طويلة الأجل كما في ٣١ ديسمبر:

٢٠١٢م						
التمويل	الشركة	%	الشركات التابعة	%	المجموع	%
تمويل مرابحة	١,١٠٧,٠١٧	%٤٨	٢,٠٥٢,٠٥١	%٨٦	٣,١٥٩,٠٦٨	%٦٧
قروض تجارية	٦٠,٧٥٠	%٣	---	---	٦٠,٧٥٠	%١
تمويل صندوق الاستثمارات العامة "مرابحة"	١,١٥٥,٠٠٠	%٤٩	---	---	١,١٥٥,٠٠٠	%٢٥
قروض تجارية من صندوق الاستثمارات العامة	٣٢	%٠	٣٤٤,٩٦٨	%١٤	٣٤٥,٠٠٠	%٧
المجموع	٢,٣٢٢,٧٩٩	%١٠٠	٢,٣٩٧,٠١٩	%١٠٠	٤,٧١٩,٨١٨	%١٠٠

٢٠١١م						
التمويل	الشركة	%	الشركات التابعة	%	المجموع	%
تمويل مرابحة	٩٨٠,١٢٤	%٤٤	٢,١١٩,٧٧٣	%٨٥	٣,٠٩٩,٨٩٧	%٦٥
قروض تجارية	١٢١,٥٨٥	%٥	---	---	١٢١,٥٨٥	%٣
تمويل صندوق الاستثمارات العامة "مرابحة"	١,٠٥٠,٠٠٠	%٤٧	---	---	١,٠٥٠,٠٠٠	%٢٢
قروض تجارية من صندوق الاستثمارات العامة	٩٨,٢٥٠	%٤	٣٨١,٢٨١	%١٥	٤٧٩,٥٣١	%١٠
المجموع	٢,٢٤٩,٩٥٩	%١٠٠	٢,٥٠١,٠٥٤	%١٠٠	٤,٧٥١,٠١٣	%١٠٠

تحتسب تكاليف التمويل على أساس إتفاقيات التمويل. ويتلخص جدول استحقاقات التمويل القائم كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م بما يلي:

٢٠١٣م	**٤٦٦,٠٨٥**
٢٠١٤م	**٤٩٨,٢١٦**
٢٠١٥م	**٤٧٠,١٧٩**
٢٠١٦م	**٤٥٨,٨٩٩**
٢٠١٧م	**٥٥٧,٨٣٠**
ما بعده	**١,٣٥٢,٦٣٤**
إتفاقيات لا تزال قيد التفاوض	**٩١٥,٩٧٥**
	٤,٧١٩,٨١٨

تشتمل إتفاقيات تمويل المرابحة والقروض طويلة الأجل على قيود مالية تتعلق بالسيولة والمديونية وشروط أخرى، كما أن بعض ناقلات النفط العملاقة وناقلات الكيماويات التي تم تمويلها مرهونة لصالح الجهات الممولة.

بلغ إجمالي تسهيلات تمويل المرابحة والقروض طويلة الأجل للشركة وشركاتها التابعة ٤,٧٢ مليار ريال سعودي، منها ٧٩,٤ مليون ريال سعودي لم يستخدم بعد كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م، وهو خاص بالشركة الوطنية لنقل الكيماويات.

كما بلغ إجمالي تكاليف تمويل المرابحة والقروض طويلة الأجل للعام ٢٠١٢م، ٨٥,٢٥ مليون ريال سعودي (٢٠١١م : ٦١,٧ مليون ريال سعودي)، منها مبلغ ٣٤,٧٢ مليون ريال سعودي تخص الشركة الوطنية لنقل الكيماويات (التابعة) لعام ٢٠١٢م (٢٠١١م : ٢٦,٦٨ مليون ريال سعودي) و مبلغ ١,٠٤ مليون ريال سعودي لعام ٢٠١٢م تخص شركة الشرق الأوسط لإدارة السفن (التابعة) (٢٠١١م: ١,١ مليون ريال سعودي). وتم خلال عام ٢٠١٢م رسملة مبلغ ٢٥,٤٨ مليون ريال سعودي (٢٠١١م: ٩,٧١ مليون ريال سعودي)، أنظر إيضاح (١٢).

١٥. ربح السهم وتوزيعات الأرباح:

تم احتساب ربح السهم على أساس عدد الأسهم القائمة خلال السنتين المنتهيتين في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م و٢٠١١م والبالغة ٣١٥ مليون سهم.

وافقت الجمعية العمومية في ٢٢ ابريل ٢٠١٢م على توزيع أرباح بنسبة ٥٪ من رأس المال، أي ما يعادل ١٥٧,٥ مليون ريال سعودي أو نصف ريال سعودي للسهم الواحد عن عام ٢٠١١م. ولقد تم توزيع هذه الأرباح في ٩ مايو ٢٠١٢م. هذا وقد بلغ رصيد توزيعات الأرباح غير المطالب بها كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م مبلغ ٣٠,٩٤ مليون ريال سعودي (٢٠١١م: ٣٠,٧٢ مليون ريال سعودي).

كما قرر مجلس الإداره في اجتماعه الذي عقد بتاريخ ٧ صفر ١٤٣٤هـ الموافق ٢٠ ديسمبر ٢٠١٢م. رفع توصية للجمعية العامة يطلب الموافقة على توزيع أرباح نقدية للمساهمين مقدارها ٣١٥ مليون ريال عن السنة المالية المنتهية في ٢٠١٢/١٢/٣١م بواقع (١) ريال عن كل سهم ويمثل ذلك ١٠٪ من رأس المال.

بلغ ربح السهم من أرباح الأعمال الفرعية ٠,١٦ ريال سعودي لعام ٢٠١٢م (٢٠١١م: ٠,١٨ ريال سعودي).

١٦. الزكاة والضرائب

تتكون أهم مكونات الوعاء الزكوي للشركة بموجب أنظمة الزكاة وضريبة الدخل بشكل أساس من حقوق المساهمين والمخصصات كما في بداية السنة والقروض طويلة الأجل وصافي الدخل المعدل، مخصوما منه صافي القيمة الدفترية للأصول الثابته والاستثمارات وبعض البنود الأخرى.

الموقف الزكوي والضريبي للشركة

قامت الشركة بتقديم الإقرارات الزكوية لكافة السنوات حتى عام ٢٠١١م، كما قامت بتقديم إقرارات ضريبة الاستقطاع حتى شهر نوفمبر٢٠١٢م، وسددت كافة المستحقات الزكوية وضريبة الاستقطاع وفقاً لتلك الإقرارات. واسلتمت الشركة ربوطاً إضافية للزكاة وضريبة الاستقطاع خاصة بالسنوات من عام ٢٠٠١م حتى عام ٢٠٠٧م، بلغت ٢٢ مليون ريال سعودي. وقد قامت الشركة بالاعتراض لدى المصلحة على جميع البنود لتلك الربوط وطريقة معالجتها. ولم تستلم الشركة الربوط الزكوية النهائية من المصلحة عن السنوات المتبقية من عام ٢٠٠٨م حتى عام ٢٠١١م. ومنذ البدء بتطبيق النظام الضريبي الجديد تقوم الشركة بسداد ضريبة الإستقطاع عن أي مدفوعات لجهات غير مقيمة في مواعيدها. كما تعتقد الشركة بأنها كوّنت مخصصا كافيا كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م لمواجهة أي مطالبات زكوية أو ضريبية محتملة من قبل المصلحة عن تلك السنوات.

الموقف الزكوي والضريبي للشركة الوطنية لنقل الكيماويات التابعة

قامت الشركة الوطنية لنقل الكيماويات بتقديم الإقرارات الزكوية لكافة السنوات حتى عام ٢٠١١م، كما قامت بتقديم إقرارات ضريبة الاستقطاع حتى شهر نوفمبر ٢٠١٢م ، وسددت كافة المستحقات الزكوية و ضريبة الاستقطاع وفقاً لتلك الإقرارات. وأستلمت الشركة التابعة ربوطاً إضافية للزكاة وضريبة الاستقطاع خاصة بالسنوات من ١٩٩١م حتى ٢٠٠٤م بلغت ٥٩ مليون ريال سعودي. وقد قامت الشركة التابعة بالاعتراض على بعض البنود لتلك الربوط وطريقة معالجتها، وفي شهر ابريل ٢٠١٠م تم التوصل إلى تسوية نهائية مع المصلحة عن تلك الأعوام بلغت ٥٣ مليون ريال سعودي. وقد قامت الشركة التابعة بسداد ٢٦ مليون ريال خلال عام ٢٠١١م وتم تقسيط الباقي على خمس سنوات أبتداءاً من يوليو ٢٠١٢م. وتعتقد الشركة التابعة بأنها قد كوَّنت مخصص كافٍ للزكاة وضريبة الاستقطاع كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م.

يتم اعداد الاقرارات الزكوية للشركة والشركة الوطنية لنقل الكيماويات على أساس الوعاء الزكوي الخاص بكل شركة على حدة.

الموقف الزكوي والضريبي لشركة البحري للبضائع السائبة التابعة

تم تسجيل شركة البحري للبضائع السائبة في مصلحة الزكاة والدخل بعد استيفاء جميع شروط التسجيل وتم الحصول على الرقم الزكوي المميز. وتعمل الشركة التابعة على اعداد الإقرارات الزكوية لتقديمها للمصلحة. وتعتقد الشركة التابعة بأنها قد كوَّنت مخصص كافٍ للزكاة ولا يوجد اي التزامات ضريبة كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م.

مخصص الزكاة والضرائب :

كانت حركة مخصص الزكاة والضرائب خلال السنة المنتهية في ٣١ ديسمبر كما يلي:

	٢٠١٢م	٢٠١١م
مخصص الزكاة والضرائب كما في بداية السنة	١٠٤,٥٧٦	١٢٩,٤٢٩
مبالغ مدفوعة خلال السنة	(٢٢,٨٥٨)	(٥١,٢٧٢)
ضرائب مستردة تتعلق بشركة تابعة	٧٦١	٩٢٢
المخصصات للسنة:		
مخصص الزكاة للسنة:	٣٢,٩٤٥	٢١,٥٩٤
مخصص الضرائب للسنة:		
▪ ضرائب الأستقطاع	٣,٣٥٤	٣,٩٠٤
▪ ضريبة الدخل (منافع) تتعلق بشركة تابعة	---	(١)
مخصص الزكاة والضرائب كما في نهاية السنة	١١٨,٧٧٨	١٠٤,٥٧٦

١٧. معلومات القطاعات

أ) يوضح الجدول التالي توزيع نشاط الشركة وشركاتها التابعة طبقا للقطاعات التشغيلية كما في ٣١ ديسمبر:

	٢٠١٢م				
	نقل النفط	نقل البتروكيماويات	نقل البضائع العامة (الخطوط)	نقل البضائع السائبة	المجموع
إيرادات التشغيل	١,٤٧٤,٤٧٧	٤٤٠,٨٧٣	٥١٠,١٠٦	٣٩,١٧٢	٢,٤٦٤,٦٢٨
تكلفة الوقود	٧٢٤,٦٣١	---	١٥٠,٤٦٦	---	٨٧٥,٠٩٧
مصاريف التشغيل الأخرى:					
مصاريف السفن	٢١٦,١٢٩	١٦٥,٥٦٦	٤٢,٩٣٩	٣٠,٩١٨	٤٥٥,٥٥٢
مصاريف الشحنات	---	---	١٨٤,٨٧٠	---	١٨٤,٨٧٠
مصاريف الرحلات	٨٧,٩٦٠	---	٥٤,١٢٧	---	١٤٢,٠٨٧
إستهلاكات وإطفاءات	٢٧٨,٤٧٢	١٣٢,٣٩٠	١٢,٢٧٣	---	٤٢٣,١٣٥
أخرى	٩,٩٥٦	---	---	---	٩,٩٥٦
مجموع مصاريف التشغيل الأخرى	٥٩٢,٥١٧	٢٩٧,٩٥٦	٢٩٤,٢٠٩	٣٠,٩١٨	١,٢١٥,٦٠٠
مجموع مصاريف التشغيل	١,٣١٧,١٤٨	٢٩٧,٩٥٦	٤٤٤,٦٧٥	٣٠,٩١٨	٢,٠٩٠,٦٩٧
إجمالي دخل التشغيل قبل إعانة الوقود	١٥٧,٣٢٩	١٤٢,٩١٧	٦٥,٤٣١	٨,٢٥٤	٣٧٣,٩٣١
إعانة الوقود	١٥٧,٤٦٨	٢,١٦٤	٤٠,٩٤٠	---	٢٠٠,٥٧٢
إجمالي دخل التشغيل	٣١٤,٧٩٧	١٤٥,٠٨١	١٠٦,٣٧١	٨,٢٥٤	٥٧٤,٥٠٣

	٢٠١١م				
	نقل النفط	نقل البتروكيماويات	نقل البضائع العامة (الخطوط)	نقل البضائع السائبة	المجموع
إيرادات التشغيل	١,٢٢٧,٤٢٣	٣٦٢,٥٣٩	٤٠١,١٢٢	---	١,٩٩١,٠٨٤
تكلفة الوقود	٦٦١,٥٠٩	---	١٣٩,٦٥٤	---	٨٠١,١٦٣
مصاريف التشغيل الأخرى:					
مصاريف السفن	٢٠٩,٣٢٩	١١٦,٦٩٨	٤٧,٠٣٩	---	٣٧٣,٠٦٦
مصاريف الشحنات	---	---	١٣٧,٩٥٤	---	١٣٧,٩٥٤
مصاريف الرحلات	٧٤,٢٣١	---	٥٧,٧٩٨	---	١٣٢,٠٢٩
إستهلاكات وإطفاءات	٢٦٧,٧٦٠	٩٢,٨١٨	١٣,٥٨١	---	٣٧٤,١٥٩
أخرى	٨,٧٣٧	١,٢٦٩	-	---	١٠,٠٠٦
مجموع مصاريف التشغيل الأخرى	٥٦٠,٠٥٧	٢١٠,٧٨٥	٢٥٦,٣٧٢	---	١,٠٢٧,٢١٤
مجموع مصاريف التشغيل	١,٢٢١,٥٦٦	٢١٠,٧٨٥	٣٩٦,٠٢٦	---	١,٨٢٨,٣٧٧
إجمالي دخل التشغيل قبل إعانة الوقود	٥,٨٥٧	١٥١,٧٥٤	٥,٠٩٦	---	١٦٢,٧٠٧
إعانة الوقود	١٣٧,٤٤٩	---	٣٩,٠١٦		١٧٦,٤٦٥
إجمالي دخل التشغيل	١٤٣,٣٠٦	١٥١,٧٥٤	٤٤,١١٢	---	٣٣٩,١٧٢

ب) يوضح الجدول التالي توزيع الأصول والخصوم للشركة وشركاتها التابعة حسب القطاعات التشغيلية كما في ٣١ ديسمبر:

	٢٠١٢م					
	نقل النفط	نقل البتروكيماويات	نقل البضائع العامة (الخطوط)	نقل البضائع السائبة	أصول وخصوم مشتركة *	المجموع
الأصول	٥,٢٤٠,٤١٧	٣,٧٠٥,٠٧١	٩٧٢,٧١٤	٢٠٨,٩٦٩	٩٣٦,٤٣٨	١١,٠٦٣,٦٠٩
الخصوم	١,٨٧٩,٦٠١	٢,٥٢٨,٠٩٣	٦١٣,١١٢	٧,٥٥٦	٣٠٩,٥٠٢	٥,٣٣٧,٨٦٤

	٢٠١١م					
	نقل النفط	نقل البتروكيماويات	نقل البضائع العامة (الخطوط)	نقل البضائع السائبة	أصول وخصوم مشتركة *	المجموع
الأصول	٥,٤١٥,٢٨٦	٣,٦٤٧,٣٧٥	٥٤٢,٣١٦	١٩٩,١٢٤	٨١٩,١١٠	١٠,٦٢٣,٢١١
الخصوم	٢,٣٣٧,٧٧٧	٢,٥٦٨,٤٧٩	٢١٣,٦٩٢	٥,٢٨٨	١٤٢,٠٣٨	٥,٢٦٧,٢٧٤

* تمثل الأصول والخصوم المشتركة تلك المبالغ التي لا يمكن تحديدها لقطاع معين مثل النقدية والودائع والسندات الحكومية وتوزيعات الأرباح غير المطالب بها وغيرها.

١٨. المعاملات مع الأطراف ذوى العلاقة

تقوم الشركة أثناء ممارستها لأعمالها الاعتيادية بالتعامل مع اطراف ذوي علاقة بنفس احكام وشروط التعاملات مع اطراف خارجية.

وفيما يلي تحليل هذه التعاملات خلال العام:

	٢٠١٢م	٢٠١١م
إيرادات	١٤٣,٧٥٠	١٢٨,٧٥٠
رسوم إدارة السفن	٦,٦٣٢	٥,٠٢٨
مصاريف تأمين متكبدة	٢٠,٠٩٠	١٨,٣٧٥

كما بلغت أرصدة هذه التعاملات كما في ٣١ ديسمبر فيما يلي:

أرصدة مطلوبة من أطراف ذوي العلاقة مسجلة ضمن المدينون:

	٢٠١٢م	٢٠١١م
الشركة العالمية للشحن والنقل المحدودة	١٦,٤٤٥	١٥,٩٣٥
شركة إن سي سي – اودجفل كيميكال تانكرز جي إل تي	٥٠,٠٦٦	٣٥,١١٩
	٦٦,٥١١	**٥١,٠٥٤**

أرصدة مطلوبة لأطراف ذوي العلاقة مسجلة ضمن الدائنون:

	٢٠١٢م	٢٠١١م
الشركة العالمية للشحن والنقل المحدودة	٤,٢٩٧	٥,٢٠٠
شركة إن سي سي – اودجفل كيميكال تانكرز جي إل تي	---	---
	٤,٢٩٧	٥,٢٠٠

١٩. مصاريف عمومية وإدارية

تتكون المصاريف العمومية والإدارية للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر مما يلي:

	٢٠١٢م	٢٠١١م
تكاليف الموظفين	٩٩,٧٣٨	٨٦,٨٤٥
عمومية وإدارية أخرى	١٠,١٩٣	١٢,٦٦٩
إستهلاك	٦,١١٣	٥,٧٧٤
مصاريف مجلس إدارة الشركة والشركات التابعة	٤,٦٧٣	٤,٣٧٢
	١٢٠,٧١٧	**١٠٩,٦٦٠**

٢٠. صافي إيرادات (مصاريف) أخرى

يتكون صافي إيرادات (مصاريف) أخرى للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر مما يلي :

	٢٠١٢م	٢٠١١م
عمولات استثمارات في مرابحات وودائع قصيرة الأجل	٥٩٠	٤,٣٣٦
صافي ربح الاستثمارات	٦,٧٤٧	٢,٠٣٥
عمولات بنكية	(٤٧٥)	(١٥٢)
مكاسب بيع أصول ثابتة	١٢,٥٠٧	٩٩
فروقات أسعار صرف عملات أجنبية	(١,٣٥١)	(١,٤٦٩)
تعويض عن مطالبات تأمين	-	٧,٥٣٥
قضية كسبتها الشركة	-	٦,١٨٣
أخرى	٢,١١٧	١,٩٨٦
	٢٠,١٣٥	٢٠,٥٥٣

٢١. توحيد الشركات التابعة

تتضمن القوائم المالية الموحدة حسابات الشركة وشركاتها التابعة وذلك بعد استبعاد أرصدة الحسابات فيما بينها، وفيما يلي ملخص للمراكز المالية ونتائج الأعمال لهذه الشركات كما في وللسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر:

٢٠١٢م

اسم الشركة	إجمالي الأصول	إجمالي الخصوم	إجمالي الدخل	صافي الربح
الشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة	٣,٧٠٥,٠٧١	(٢,٥٢٨,٠٩٣)	١٤٥,٠٨٢	٩٨,٠٨٢
شركة الشرق الأوسط لإدارة لسفن المحدودة	٥٩,٤٥٥	(٥٥,٦٠٣)	٤١,٢٤٨	٢,٠٦٨
الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (أمريكا)	١٨,٠٤٦	(٩,٧٦٨)	١٧,٣٥٩	٧٩٦
شركة البحري للبضائع السائبة	٢٠٦,١٤٣	(٧,٥٥٦)	٨,٢٥٤	٤,٧٥١

٢٠١١م

اسم الشركة	إجمالي الأصول	إجمالي الخصوم	إجمالي الدخل	صافي الربح (الخسارة)
الشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة	٣,٦٤٧,٣٧٥	(٢,٥٦٨,٤٧٩)	١٥١,٧٥٤	١٣٥,٤٣٥
شركة الشرق الأوسط لإدارة لسفن المحدودة	٥٩,٩٠٤	(٥٨,١٢٠)	٤٠,٦٦٥	١,٦٠٨
الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (أمريكا)	١٠,٩٧٢	(٣,٤٩٠)	١٦,٨٦٤	٢٣٨
شركة البحري للبضائع السائبة	١٩٩,١٢٤	(٥,٢٨٨)	---	(٦,١٦٤)

٢٢. الإلتزامات المحتملة

لدى الشركة خطابات ضمان بنكية بمبلغ ٢٣٨,٨٥ مليون ريال سعودي كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٢م، قد أُصدرت في سياق الأعمال الإعتيادية للشركة.

كما أن لدى الشركة بعض القضايا القانونية والتي يجري النظر فيها ضمن نشاط الشركة الإعتيادي وفي الوقت الذي لم تتقرّر النتائج النهائية لهذه القضايا، فإن الإدارة لا تتوقع أن يكون لها تأثير سلبي جوهري على نتائج عمليات الشركة أو على مركزها المالي.

٢٣. الأدوات المالية وإدارة المخاطر

إن أنشطة الشركة وشركاتها التابعة تعرضها إلى مخاطر مالية مختلفة، وتتضمن هذه المخاطر: مخاطر السوق (تشمل مخاطر العملة، مخاطر القيمة العادلة والتدفقات النقدية لسعر العمولة ومخاطر الأسعار)، مخاطر الائتمان ومخاطر السيولة. يركز برنامج إدارة المخاطر العام للشركة على عدم إمكانية التنبؤ بأوضاع الأسواق المالية ويسعى إلى التقليل من التأثيرات العكسية المحتملة على الأداء المالي للشركة.

تتضمن الأدوات المالية المقيدة في قائمة المركز المالي بشكل رئيسي من النقد وما يماثله و الأستثمارات والذمم المدينة والتمويل والأدوات المالية المشتقة والذمم الدائنة وبعض المصاريف المستحقة .

يتم إجراء المقاصة بين الأصول والخصوم المالية وإثبات الصافي بالقوائم المالية عندما يكون لدى الشركة حقاً قانونياً في إجراء المقاصة والنية إما للتسوية على أساس الصافي أو إثبات الأصول والخصوم في نفس الوقت.

و تقوم الإدارة العليا بإدارة برنامج إدارة المخاطر. تتلخص أنواع المخاطر الهامة بما يلي:

- **مخاطر الائتمان**

هي عدم مقدرة طرف ما على الوفاء بالتزاماته مما يؤدي إلى تكبد الطرف الآخر لخسارة مالية. إن نسبة ٢١% تقريباً من أرصدة الذمم المدينة التجارية هي من أطراف ذوي علاقة. وليس لدى الشركة وشركاتها التابعة تركيز جوهري لمخاطر الإئتمان. يتم إيداع النقد لدى بنوك ذات تصنيف إئتماني مرتفع. تظهر الذمم المدينة بعد حسم مخصص الديون المشكوك في تحصيلها.

- **مخاطر أسعار العمولات**

هي التعرض لمخاطر متعددة تتعلق بتأثيرالتقلبات في أسعار العمولات في السوق على المركز المالي الموحد والتدفقاتها النقدية للشركة وشركاتها التابعة حيث تتركز مخاطر أسعار العمولات للشركة وشركاتها التابعة في الودائع قصيرة الأجل والتمويل. تستخدم الشركة إتفاقيات تثبيت عمولات القروض عندما تكون مناسبة وكذلك إتفاقيات تحديد السقف الأعلى لعمولات القروض لتجنب مخاطر التقلبات في أسعار عمولات قروضها الطويلة الأجل. حيث تراقب الشركة تقلبات أسعار العمولات وتعتقد أن تأثير مخاطر أسعار العمولات ليس جوهرياً.

- **مخاطر العملات**

هي مخاطر التغير في قيمة الأدوات المالية بسبب التغيرات في أسعار صرف العملات الأجنبية. إن معاملات الشركة وشركاتها التابعة الأساسية هي بالريال السعودي والدرهم الإماراتي والدولار الامريكي. تراقب الإدارة تقلبات أسعار صرف العملات وتتخذ الإجراءات المناسبة.

- **مخاطر الأسعار**

إن مخاطر الأسعار هي مخاطر تعرض قيمة الأداة المالية للتقلبات نتيجة للتغيرات في أسعار السوق سواء كانت تلك التغيرات ناتجة عن عوامل متعلقة بالأداة أو مُصدرها أو عوامل تؤثر على جميع الأدوات المتداولة في السوق. تقوم الشركة بتنويع محفظتها الإستثمارية وذلك لإدارة مخاطر السعر الناتجة عن إستثماراتها في أسهم حقوق الملكية.

- **مخاطر السيولة**

وتمثل المخاطر التي تواجهها الشركة وشركاتها التابعة في توفير الأموال للوفاء بالتزاماتها المتعلقة بالأدوات المالية. تحدث مخاطر السيولة عند عدم التمكن من بيع أصل مالي بسرعة بمبلغ يقارب قيمته العادلة. تدار مخاطر السيولة وذلك بمراقبتها بانتظام للتأكد من توفر السيولة الكافية للوفاء بأية التزامات مستقبلية.

- **القيمة العادلة**

هي المبلغ الذي يتم مقابله تبادل أصل أو تسوية التزام بين أطراف لديها المعرفة والنية، وتتم بنفس شروط التعامل مع الأطراف الأخرى . وحيث يتم تجميع القوائم المالية للشركة على أساس طريقة التكلفة التاريخية ماعدا الأستثمارات في الإستثمارات في الأوراق المالية ومشتقات الأدوات المالية بالقيمة العادلة، قد تنتج فروقات بين القيمة الدفترية وتقديرات القيمة العادلة. تعتقد الإدارة أن القيمة العادلة لتلك الأصول والخصوم المالية لا تختلف بشكل جوهري عن قيمتها الدفترية.

٢٤. الأحداث الهامة واللاحقة

أ) وقعت الشركة بتاريخ ٤ نوفمبر ٢٠١٢م اتفاقية مع أرامكو السعودية يتم بموجبها نقل ملكية كامل أسطول شركة فيلا البحرية العالمية المحدودة (فيلا) الى الشركة بعد الحصول على الموافقات النظامية المطلوبة. ويضم اسطول فيلا ١٤ ناقلة نفط عملاقة، وناقلة نفط عملاقة تستخدم كسفينة للتخزين العائم بالإضافة إلى خمس ناقلات منتجات نفط مكررة.

وستدفع الشركة لفيلا، بموجب اتفاقيات عملية الدمج، عوضاً إجمالياً تقريبياً مقداره ٤،٨٧٥،٠٠٠،٠٠٠ ريال سعودي (ما يعادل ١,٣ مليار دولار أمريكي) عبارة عن مدفوعات نقدية مقدارها ٣،١٢٢،٨١٢،٥٠٠ ريال سعودي (ما يعادل ٨٣٢,٧٥ مليون دولار أمريكي)، بالإضافة إلى إصدار ٧٨،٧٥٠،٠٠٠ سهم جديد من أسهم الشركة بسعر متفق عليه يبلغ ٢٢,٢٥ ريال سعودي للسهم الواحد، وسيبلغ إجمالي أسهم الشركة المصدرة بعد إتمام عملية الدمج ٣٩٣،٧٥٠،٠٠٠ سهم وتمثل الأسهم الجديدة المصدرة لشركة لفيلا مملوكة بالكامل لأرامكو السعودية نسبة ٢٠% من رأس

مال الشركة (البحري) وسيكون لها تمثيل عادل في مجلس إدارة الشركة (البحري). وتزمع الشركة تمويل المدفوعات النقدية من خلال عقود تمويل متوافقة مع الشريعة.

وبموجب أحكام عقد شحن طويل الأجل تبلغ مدته ١٠ سنوات كحد أدنى، ستصبح الشركة الناقل الحصري لأرامكو السعودية لنقل النفط الخام المباع من قبل أرامكو السعودية على أساس التسليم للعميل. وبموجب هذا العقد ولتلبية احتياجات أرامكو السعودية المستقبلية المقدرة بما يقارب ٥٠ ناقلة نفط خام عملاقة، تعتزم الشركة القيام بتوظيف أمثل لأسطولها المملوك بعد الانتهاء من عملية الدمج والذي سيبلغ ٣١ ناقلة نفط خام عملاقة بالإضافة إلى استئجار ناقلات أخرى حسب الحاجة.

ويستند عقد الشحن طويل الأجل على شروط متفق عليها تتمتع بموجبها الشركة بالحماية عند هبوط أسعار الشحن عن حد أدنى متفق عليه (الحد الأدنى) أما إذا ارتفعت أسعار الشحن فوق حد معين آخر متفق عليه (حد التعويض) فستقوم الشركة بتعويض أرامكو السعودية عن المبالغ التي قد يكون سبق ان دفعتها للشركة عند انخفاض أسعار الشحن عن الحد الأدنى.

كما اتفقت البحري وفيلا على ترتيبات مؤقتة لتشغيل ناقلات النفط الخام العملاقة التي تملكها البحري حالياً ضمن برنامج أرامكو السعودية لنقل النفط عبر ناقلات النفط الخام العملاقة، وتم العمل بهذه الترتيبات المؤقتة اعتبارًا من ١٩ صفر ١٤٣٤هـ الموافق ١ يناير٢٠١٣م حتى يبدأ العمل بعقد الشحن البحري طويل الأجل وفقًا لشروط اتفاقيات عملية الدمج.

تخضع عملية الدمج لعدد من الشروط، منها الحصول على موافقة الجمعية العامة غير العادية للشركة على عملية الدمج وزيادة رأس المال وكذلك الحصول على الموافقات النظامية الاخرى كموافقة هيئة السوق المالية في المملكة والمجلس الأعلى لشؤون البترول والمعادن التي يجري العمل على الحصول عليها، علماً بانه تم الحصول على موافقة مجلس حماية المنافسة في المملكة العربية السعودية.

ب) امتداداً لبرنامج الإحلال المعتمد من مجلس إدارة الشركة لسفن نقل البضائع العامة فقد قامت الشركة في تاريخ ١٦ يناير ٢٠١٣م ببيع سفينة نقل البضائع العامة (سعودي أبها) كخردة بعد إنتهاء عمرها الإفتراضي ويتوقع ان تحقق الشركة ربحاً صافياً من بيع هذا الأصل يقارب ٢١ مليون ريال بعد خصم القيمة الدفترية وكافة المصاريف الأخرى المتعلقة بهذه العملية ,كما سيظهر الأثر المالي لعملية البيع هذه في الربع الأول من العام ٢٠١٣م.

ج) استلمت الشركة بتاريخ ٢٤ ربيع الاول ١٤٣٤هـ الموافق ٥ فبراير ٢٠١٣م في كوريا الجنوبية، سفينة جديدة متخصصة في نقل البضائع العامة بحجم (٢٦،٠٠٠) طن ساكن، تمت تسميتها (بحري أبها)، وقد تم بناءها من قبل شركة هيونداي ميبو بكوريا الجنوبية، علماً بأن هذه السفينة هي الأولى من ضمن ست سفن تم التعاقد على بنائها مع هذا الحوض في عام ٢٠١١م بقيمة إجمالية مقدارها (١،٥٤٣) مليون - ألف وخمسمائة وثلاثة وأربعون مليون ريال، وسيظهر الأثر المالي لهذه السفينة خلال الربع الأول من العام ٢٠١٣م.

٢٥. إعادة التبويب

تم إعادة تبويب بعض أرقام المقارنة الخاصة بالقوائم المالية الأولية الموحدة لعام ٢٠١١م، لتتوافق مع طريقة العرض للسنة الحالية.

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري
(شركة مساهمة سعودية)

القوائم المالية الموحدة

للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م
مع تقرير مراجعي الحسابات

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري
(شركة مساهمة سعودية)

القوائم المالية الموحدة وتقرير مراجعي الحسابات

للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م

فهرس	صفحة
تقرير مراجعي الحسابات	١
قائمة المركز المالي الموحدة	٢ - ٣
قائمة الدخل الموحدة	٤
قائمة التدفقات النقدية الموحدة	٥-٦
قائمة التغيرات في حقوق المساهمين الموحدة	٧
إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة	٨ - ٣٢

برايس وترهاوس كوبرز

برايس وترهاوس كوبرز
بناية مؤسسة الملك فيصل الخيرية
ص.ب. ٨٢٨٢، الرياض ١١٤٨٢
المملكة العربية السعودية
هاتف ٤٦٥-٤٢٤٠ (١) ٩٦٦+
فاكس ٤٦٥-١٩٩٣ (١) ٩٦٦+
www.pwc.com/me

تقرير مراجعي الحسابات

إلى السادة/ مساهمي الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري المحترمين
(شركة مساهمة سعودية)

نطاق المراجعة

لقد راجعنا قائمة المركز المالي الموحدة المرفقة للشركة الوطنية السعودية للنقل البحري ("الشركة") وشركاتها التابعة ("المجموعة") كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١١ والقوائم الموحدة للدخل والتدفقات النقدية والتغيرات في حقوق المساهمين للسنة المنتهية في ذلك التاريخ والإيضاحات التي تعتبر جزءاً من هذه القوائم المالية الموحدة. تعتبر إدارة المجموعة مسؤولة عن القوائم المالية الموحدة والتي أعدتها الشركة وفقاً لنص المادة ١٢٣ من نظام الشركات والمقدّمة لنا مع كافة المعلومات والبيانات التي طلبناها. إن مسؤوليتنا هي إبداء الرأي حول هذه القوائم المالية الموحدة استناداً إلى المراجعة التي قمنا بها.

لقد قمنا بمراجعتنا وفقاً لمعايير المراجعة المتعارف عليها في المملكة العربية السعودية التي تتطلب منا تخطيط وتنفيذ أعمال المراجعة للحصول على تأكيد معقول بأن القوائم المالية لا تحتوي على أخطاء جوهرية. تشمل المراجعة إجراء فحص اختباري للمستندات والأدلة المؤيدة للمبالغ والإيضاحات الواردة في القوائم المالية. كما تتضمن المراجعة إجراء تقييم للمبادئ المحاسبية المطبقة والتقديرات الهامة التي أعدت بمعرفة الإدارة ولطريقة العرض العام للقوائم المالية. ونعتقد أن مراجعتنا تعطينا أساساً معقولاً لإبداء رأينا.

رأي مطلق

وفي رأينا، أن القوائم المالية الموحدة ككل والمشار اليها أعلاه:

- تظهر بعدل من كافة النواحي الجوهرية، المركز المالي للمجموعة كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١١ ونتائج أعمالها وتدفقاتها النقدية للسنة المنتهية في ذلك التاريخ وذلك وفقاً للمبادئ المحاسبية المتعارف عليها في المملكة العربية السعودية والملائمة لظروف المجموعة،
- تتفق، من جميع النواحي الجوهرية، مع متطلبات نظام الشركات والنظام الأساسي للشركة فيما يتعلق بإعداد وعرض القوائم المالية الموحدة.

برايس وترهاوس كوبرز

برايس وترهاوس كوبرز
محاسبون قانونيون
ترخيص رقم ٢٥
PRICEWATERHOUSECOOPERS
CERTIFIED PUBLIC ACCOUNTANTS
LICENSE NO. 25

خالد أحمد محضر
ترخيص رقم ٣٦٨

٣٠ ربيع الأول ١٤٣٣هـ
(٢٢ فبراير ٢٠١٢)

برايس وترهاوس كوبرز، ترخيص رقم (٢٥)
الشركاء المرخصون: سامي الياس فرح (١٦٨)، عمر محمد السقا (٣٦١)، خالد أحمد محضر (٣٦٨)،
محمد عبدالعزيز العيدي (٣٦٧)، عبدالصمد محمد سعيد بشناق (١٥٥)، ابراهيم رضا حبيب (٣٨٣)

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري
(شركة مساهمة سعودية)
قائمة المركزالمالي الموحدة
كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م
(بآلاف الريالات السعودية)

	إيضاح	٢٠١١م	٢٠١٠م
الأصول			
الأصول المتداولة			
نقد بالصندوق ولدى البنوك	٣	١٤٤.٧٩٨	١٠٨.٧١٣
استثمارات في مرابحات وودائع قصيرة الأجل	٤/٣	٢٧٤.٤٦٩	١.٠١٤.٥٥٩
صافي مدينون تجاريون وأرصدة مدينة أخرى	٥	٢٨٨.٤٩٦	١٧٥.٢٤٣
مصاريف مدفوعة مقدماً		٤٠.٤٥٧	٤٠.٠٩٩
صافي حساب مدين من تأجير سفن على هيئة حديد عاري	٦	٧.٥٣٨	٦.٦١٥
جاري الوكالات		٢١.٢٧٨	١٥.١٤٧
المخزون	٧	١٤٥.٠٤٩	١٣٣.٣٦٦
إستثمارات للأتجار		٢٠.٣١٢	١٨.٨٢٧
صافي إعانة الوقود المستحقة	٨	٨٧.٧٧٩	٦٥.٨٩٥
رحلات غير مكتملة		١٢.١٠٤	-
مجموع الأصول المتداولة		١.٠٤٢.٢٨٠	١.٥٧٨.٤٦٤
الأصول غير المتداولة			
إستثمارات في سندات حكومية		٥٨٧	٦٠٤
صافي حساب مدين من تأجير سفن على هيئة حديد عاري	٦	٤٠٤.٨٢٢	٤١٢.٣٥٩
إستثمارات تحفظ الى تاريخ الإستحقاق (صكوك)		٣٠.٠٠٠	٣٠.٠٠٠
إستثمارات متاحة للبيع		٢٦.٩٠٣	٢٩.٥٧٧
إستثمارات في شركات شقيقة وأخرى	٩	٥٦١.٤٣٢	٤٥٥.٧٩٦
صافي تكاليف التسفين المؤجلة	١٠	٦٧.٢٠٣	٤٠.٣٨٣
صافي أصول ثابتة	١١	٧.٢٥٢.٨٥٤	٦.٤٠٧.٦٣٠
ناقلات تحت الإنشاء وأخرى	١٢	١.٢٣٧.١٣٠	١.٠١١.٤٦٦
مجموع الأصول غير المتداولة		٩.٥٨٠.٩٣١	٨.٣٨٧.٨١٥
مجموع الأصول		١٠.٦٢٣.٢١١	٩.٩٦٦.٢٧٩

يتبع

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري
(شركة مساهمة سعودية)
قائمة المركزالمالي الموحدة

كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م
(بآلاف الريالات السعودية)

	إيضاح	٢٠١١م	٢٠١٠م
الخصوم وحقوق الملكية			
الخصوم المتداولة			
دائنون وأرصدة دائنة أخرى	١٣	٢٨٨.٩٠٧	٢٥٤.٣٥٧
الأقساط الجارية من تمويل المرابحة وقروض طويلة الأجل	١٤	٤٥٦.٠٤٥	٣٢٤.٦٤٨
تمويل مرابحة قصير الأجل		٦٤.٠٠٠	-
توزيعات أرباح غير مطالب بها	١٥	٣٠.٧٢٠	٢٦.٨٩٦
مخصص زكاة وضرائب	١٦	١٠٤.٥٧٦	١٢٩.٤٢٩
رحلات غير مكتملة		-	٧٠٠
مجموع الخصوم المتداولة		٩٤٤.٢٤٨	٧٣٦.٠٣٠
الخصوم غير المتداولة			
تمويل المرابحة وقروض طويلة الأجل	١٤	٤.٢٩٤.٩٦٨	٣.٨١٨.٥٤٠
الإلتزام الناتج عن تعديلات في القيمة السوقية العادلة لإتفاقيات تثبيت عمولات القروض	١٧	-	١.٧٣٤
مخصص مكافأة نهاية الخدمة للموظفين		٢٨.٠٥٨	٣١.٥٩٢
مجموع الخصوم غير المتداولة		٤.٣٢٣.٠٢٦	٣.٨٥١.٨٦٦
مجموع الخصوم		٥.٢٦٧.٢٧٤	٤.٥٨٧.٨٩٦
حقوق الملكية			
حقوق المساهمين			
رأس المال المدفوع		٣.١٥٠.٠٠٠	٣.١٥٠.٠٠٠
احتياطي نظامي	١٨	٨٧٢.٤٣٥	٨٤٣.٦٥٨
أرباح مبقاة		١.٠٣٩.٦٥٤	١.٠٩٥.٦٦٣
احتياطي تثبيت عمولات القروض	١٧	-	**(١.٧٣٤)**
أرباح غير محققة من استثمارات متاحة للبيع		٥٣٤	٢.١٠٤
مجموع حقوق المساهمين		٥.٠٦٢.٦٢٣	٥.٠٨٩.٦٩١
حقوق الأقلية		٢٩٣.٣١٤	٢٨٨.٦٩٢
مجموع حقوق الملكية		٥.٣٥٥.٩٣٧	٥.٣٧٨.٣٨٣
مجموع الخصوم وحقوق الملكية		١٠.٦٢٣.٢١١	٩.٩٦٦.٢٧٩

تعتبر الإيضاحات المرفقة من رقم (١) الى رقم (٢٦) جزءاً لا يتجزأ من هذه القوائم المالية الموحدة

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري
(شركة مساهمة سعودية)

قائمة الدخل الموحدة

للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م
(بآلاف الريالات السعودية)

	إيضاح	٢٠١١م	٢٠١٠م
إيرادات التشغيل	١٩	١.٩٩١.٠٨٤	٢.٠٤٩.٨٣٠
تكلفة الوقود	١٩	(٨٠١.١٦٣)	(٦٢٥.٦٩٢)
مصاريف التشغيل الأخرى	١٩	(١.٠٢٧.٢١٤)	(٩٧٦.٢٥٣)
إجمالي دخل التشغيل قبل إعانة الوقود		١٦٢.٧٠٧	٤٤٧.٨٨٥
إعانة الوقود		١٧٦.٤٦٥	١٠٩.٤٩٨
إجمالي دخل التشغيل		٣٣٩.١٧٢	٥٥٧.٣٨٣
مصاريف عمومية وإدارية	٢١	(١٠٩.٦٦٠)	(١٠٣.٨٠١)
دخل التشغيل		٢٢٩.٥١٢	٤٥٣.٥٨٢
حصة الشركة في صافي أرباح شركة شقيقة	٩	١٣٩.٧٢٣	٤٠.٧٨٨
مصاريف التمويل	١٤	(٥١.٩٠١)	(٥٠.١٧٩)
إيرادات (مصاريف) أخرى، صافي	٢٢	٢٠.٥٥٣	٢٥.٦٢٥
الربح قبل الزكاة والضرائب وحصة الأقلية		٣٣٧.٨٨٧	٤٦٩.٨١٦
مخصص الزكاة	١٦	(٢١.٥٩٤)	(٣٥.١٠٤)
مخصص الضرائب، صافي	١٦	(٣.٩٠٣)	(١.٢٦١)
الربح قبل حصة الأقلية		٣١٢.٣٩٠	٤٣٣.٤٥١
حقوق الأقلية من صافي أرباح الشركات التابعة الموحدة		(٢٤.٦٢٢)	(١٨.٥٧٣)
صافي ربح السنة		٢٨٧.٧٦٨	٤١٤.٨٧٨
ربح السهم من دخل التشغيل (ريال سعودي)	١٥	٠.٧٣	١.٤٤
ربح السهم من صافي الربح (ريال سعودي)	١٥	٠.٩١	١.٣٢

تعتبر الإيضاحات المرفقة من رقم (١) الى رقم (٢٦) جزءاً لا يتجزأ من هذه القوائم المالية الموحدة

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري
(شركة مساهمة سعودية)
قائمة التدفقات النقدية الموحدة
للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م
(بآلاف الريالات السعودية)

	إيضاح	٢٠١١م	٢٠١٠م
التدفقات النقدية من الأنشطة التشغيلية:			
صافي ربح السنة		٢٨٧.٧٦٨	٤١٤.٨٧٨
تعديلات لتسوية صافي الربح مع صافي التدفقات النقدية من الأنشطة التشغيلية:			
استهلاك	١١	٣٥٢.٣٠٨	٣٢٧.١٥١
إطفاء تكاليف تسفين مؤجلة	١٠	٢٨.٢٦٤	٣٣.٥٤٥
أرباح غير محققة من إستثمارت للأتجار		(١.٤٨٥)	(٢.٥١٠)
حصة الشركة في صافي أرباح شركة شقيقة	٩	(١٣٩.٧٢٣)	(٤٠.٧٨٨)
مكاسب بيع أصول ثابتة	٢٢	(٩٩)	(١٥٢)
صافي تعويض من إلغاء عقود بناء سفن	١٢	-	(١٥.١٢٢)
حقوق الأقلية من صافي أرباح الشركات التابعة الموحدة		٢٤.٦٢٢	١٨.٥٧٣
مخصص الزكاة	١٦	٢١.٥٩٤	٣٥.١٠٤
صافي مخصص الضرائب	١٦	٣.٩٠٤	١.٢٦١
صافي مخصص مكافأة نهاية الخدمة للموظفين		(٣.٥٣٣)	١٤٨
التغيرات في الأصول والخصوم التشغيلية:			
صافي مدينون تجاريون وأرصدة مدينة أخرى		(١١٣.٢٥٣)	٢٨.٧١٨
مصاريف مدفوعة مقدماً		(٣٥٨)	٣.٨٩٥
حساب مدين من تأجير سفن على هيئة حديد عاري		٦.٦١٤	٥.٩٢٥
جاري الوكالات		(٦.١٣١)	(٥٢١)
المخزون		(١١.٦٨٣)	(١٦.٥٦٥)
صافي إعانة الوقود المستحقة		(٢١.٨٨٤)	(٣٤.٦٤٣)
دائنون وأرصدة دائنة أخرى		٣٤.٥٥٠	٤٠.٩٣٧
الزكاة والضرائب المدفوعة	١٦	(٥١.٢٧٢)	(٢٦.٩٨٦)
ضرائب مستردة تتعلق بشركة تابعة	١٦	٩٢٢	١.٤١١
رحلات غير مكتملة		(١٢.٨٠٤)	٧.٣١٣
صافي النقد الناتج من الأنشطة التشغيلية		٣٩٨.٣١٩	٧٨١.٥٧٢

يتبع

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري
(شركة مساهمة سعودية)
قائمة التدفقات النقدية الموحدة
للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م
(بآلاف الريالات السعودية)

	إيضاح	٢٠١١م	٢٠١٠م
التدفقات النقدية من الأنشطة الإستثمارية:			
استثمارات في مرابحات وودائع قصيرة الأجل		٣.٤٧٦	(١٣.٨٨٤)
استثمارات في سندات حكومية		١٧	-
استثمارات متاحة للبيع		١.١٠٤	٦٥٩
توزيعات أرباح مستلمة من شركة شقيقة	٩	٣٤.٠٨٧	٣.٥١١
إضافات أصول ثابتة	١١	(٣٩٠.٩٥٧)	(٤.٥٥٥)
متحصلات من الغاء عقود بناء سفن	١٢	-	٧٠١.٦٥٤
متحصلات بيع أصول ثابتة		٢٩٦	٦٩٢
ناقلات تحت الإنشاء وأخرى، صافي	١٢	(١.٠٢٥.٧٧٥)	(٢٦٦.٣٠٠)
تكاليف التسفين المؤجلة	١٠	(٦١.٧٤٥)	(٢٢.٥٤٠)
صافي النقد (المستخدم في) الناتج من الأنشطة الإستثمارية		(١.٤٣٩.٤٩٧)	٣٩٩.٢٣٧
التدفقات النقدية من الأنشطة التمويلية:			
تمويل المرابحة قصير الأجل		٦٤.٠٠٠	-
تمويل المرابحة وقروض طويلة الأجل		٩٣٤.٥٦٥	١٤٠.٠٠٠
سداد تمويل المرابحة وقروض طويلة الأجل		(٣٢٦.٧٤٠)	(٧٥٩.٧٨٥)
توزيعات أرباح مدفوعة		(٣١١.١٧٦)	(٣١٧.٢٩٣)
التغير في حقوق الأقلية		(٢٠.٠٠٠)	٨٠.٠٠٠
صافي النقد الناتج من (المستخدم في) الأنشطة التمويلية		٣٤٠.٦٤٩	(٨٥٧.٠٧٨)
صافي التغير في النقد وما يماثله خلال السنة		(٧٠٠.٥٢٩)	٣٢٣.٧٣١
رصيد النقد وما يماثله أول السنة		١.٠٨٥.٣٤٩	٧٦١.٦١٨
رصيد النقد وما يماثله آخر السنة	٣	٣٨٤.٨٢٠	١.٠٨٥.٣٤٩
معاملات غير نقدية:			
ناقلات تحت الإنشاء وأخرى حولت إلى الأصول الثابتة	١٢/١١	٨٠٠.١١١	-
تكاليف تسفين مؤجلة حولت إلى الأصول الثابتة		٦.٦٦١	-
خسائر (أرباح) غير محققة من استثمارات متاحة للبيع		١.٥٧٠	(٤٩٧)

تعتبر الإيضاحات المرفقة من رقم (١) الى رقم (٢٦) جزءاً لا يتجزأ من هذه القوائم المالية الموحدة

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري
(شركة مساهمة سعودية)
قائمة التغيرات في حقوق المساهمين الموحدة
للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م
(بآلاف الريالات السعودية)

البيـــــان	رأس المال المدفوع	احتياطي نظامي	أرباح مبقاة	احتياطي تثبيت	مكاسب غير محققة من استثمارات متاحة للبيع	الإجمالي
الرصيد كما في ٣١ ديسمبر ٢٠٠٩م	**٣.١٥٠.٠٠٠**	٨٠٢.١٧٠	**١.٠٣٧.٢٧٣**	**(٣.٥٣٠)**	**١.٦٠٧**	**٤.٩٨٧.٥٢٠**
صافي ربح السنة	---	---	٤١٤.٨٧٨	---	---	٤١٤.٨٧٨
احتياطي نظامي	---	٤١.٤٨٨	(٤١.٤٨٨)	---	---	---
الإلتزام الناتج عن تعديلات القيمة العادلة لإتفاقيات تثبيت عمولات القروض	---	---	---	١.٧٩٦	---	١.٧٩٦
أرباح موزعة	---	---	(٣١٥.٠٠٠)	---	---	(٣١٥.٠٠٠)
مكاسب غير محققة من استثمارات متاحة للبيع	---	---	---	---	٤٩٧	٤٩٧
الرصيد كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٠م	**٣.١٥٠.٠٠٠**	٨٤٣.٦٥٨	**١.٠٩٥.٦٦٣**	**(١.٧٣٤)**	**٢.١٠٤**	**٥.٠٨٩.٦٩١**
صافي ربح السنة	---	---	٢٨٧.٧٦٨	---	---	٢٨٧.٧٦٨
احتياطي نظامي	---	٢٨.٧٧٧	(٢٨.٧٧٧)	---	---	---
الإلتزام الناتج عن تعديلات القيمة العادلة لإتفاقيات تثبيت عمولات القروض	---	---	---	١.٧٣٤	---	١.٧٣٤
أرباح موزعة	---	---	(٣١٥.٠٠٠)	---	---	(٣١٥.٠٠٠)
خسائر غير محققة من استثمارات متاحة للبيع	---	---	---	---	(١.٥٧٠)	(١.٥٧٠)
الرصيد كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م	**٣.١٥٠.٠٠٠**	**٨٧٢.٤٣٥**	**١.٠٣٩.٦٥٤**	**-**	**٥٣٤**	**٥.٠٦٢.٦٢٣**

تعتبر الإيضاحات المرفقة من رقم (١) الى رقم (٢٦) جزءاً لا يتجزأ من هذه القوائم المالية الموحدة

الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري
(شركة مساهمة سعودية)
إيضاحات حول القوائم المالية الموحدة
للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م
(بآلاف الريالات السعودية)

١. التنظيم والنشاط

تأسست الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري - شركة مساهمة سعودية - (الشركة) بموجب المرسوم الملكي رقم م/٥ بتاريخ ١٣٩٨/٢/١٢ هـ الموافق ١٩٧٨/١/٢١م وتم قيدها بالسجل التجاري رقم ١٠١٠٠٢٦٠٢٦ بتاريخ ١٣٩٩/١٢/١هـ الموافق ١٩٧٩/١٠/٢٢م الصادر بمدينة الرياض.

ويتمثل نشاط الشركة في شراء وتأجير وتشغيل السفن لنقل البضائع والأشخاص والقيام بجميع الأنشطة المرتبطة بالنقل البحري. وتمارس الشركة نشاطها من خلال ثلاث قطاعات مختلفة هي نقل النفط الخام ونقل الكيماويات ونقل البضائع العامة (الخطوط).

يبلغ رأس مال الشركة ٣.١٥٠ مليون ريال سعودي مكون من ٣١٥ مليون سهم عادي، قيمة كل سهم ١٠ ريال سعودي كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م و٢٠١٠م.

تمتلك الشركة سبعة عشر ناقلة نفط عملاقة، واحدة منها مؤجرة لشركة ار دبليو إي (RWE) الالمانية وإثنتان لشركة هنجن الكورية وأربع عشرة ناقلة تعمل في السوق الفوري، وتمتلك الشركة كذلك أربع سفن دحرجة (رورو) تعمل على الخطوط التجارية بين أمريكا الشمالية وأوروبا والشرق الأوسط وشبه القارة الهندية.

تمتلك الشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة (التابعة للشركة) تسعة عشر ناقلة كيماويات، ثلاث منها مؤجرة على هيئة حديد عاري بموجب عقد تأجير رأسمالي تم توقيعه بتاريخ ٣٠ يناير ٢٠٠٩م مع شركة "أودجفل" أس أي النرويجية "أودجفل" كما هو مشار إليها في إيضاح (٦) وتسع ناقلات تعمل في تجمع تجاري مع شركة إن سي سي – اودجفل كيميكال تانكرز جي إل تي، وست ناقلات أخرى مؤجرة للشركة العالمية للشحن والنقل المحدودة التابعة للشركة السعودية للصناعات الأساسية "سابك" وناقلة واحدة مؤجرة للشركة السعودية العالمية للبتروكيماويات (سبكيم).

هذا وقد قامت الشركة الوطنية لنقل الكيماويات بتوقيع اتفاقية شراكة مع شركة "أودجفل" بتاريخ ٢٢ جمادى الأخرة ١٤٣٠هـ (الموافق ١٥ يونيو ٢٠٠٩م) يتم بموجبها إنشاء شركة مناصفة في دبي، الإمارات العربية المتحدة باسم إن سي سي – اودجفل كيميكال تانكرز جي إل تي (يشار إليها "مشروع مشترك") لتشغيل أسطول الشركتين تجاريا من سفن نقل الكيماويات في تجمع واحد للعمل في نقل البتروكيماويات والزيوت النباتية والمواد البترولية المكررة حول العالم مع التركيز على نمو الإنتاج والتصدير من منطقة الخليج العربي. ولقد بدأت الشركة الجديدة نشاطها في عام ٢٠١٠م.

قامت الشركة في ٢٨ أغسطس ٢٠١٠م بتأسيس شركة تابعة جديدة (شركة البحري للبضائع السائبة) مع الشركة العربية للخدمات الزراعية (أراسكو) لنقل البضائع الجافة السائبة برأس مال قدره ٢٠٠ مليون ريال سعودي. تمتلك الشركة نسبة٦٠٪ من هذه الشركة بينما تمتلك شركة أراسكو نسبة ٤٠٪ المتبقية. تم سداد مساهمة رأس المال بالكامل من قبل الشركاء كما في ٣١ مارس ٢٠١١م. ومن المتوقع أن تبدأ هذه الشركة الجديدة نشاطها التجاري في الربع الثاني من عام ٢٠١٢م.

إن القوائم المالية الموحدة المرفقة تتضمن نشاطات الشركة والشركات التابعة لها، التي تمتلك الشركة فيها حصة أكثر من ٥٠% من حقوق الملكية و/أو لها حق السيطرة على تلك الشركات التابعة، وكانت الشركة قد أسست و/أو ساهمت في الشركات التابعة والشقيقة التالية:

الإسم	النشاط	المقر	تاريخ التأسيس	نسبة الملكية ٢٠١١م	نسبة الملكية ٢٠١٠م
شركات تابعة موحدة:					
الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري – أمريكا	وكيل لسفن الشركة	أمريكا	١٩٩١م	١٠٠%	١٠٠%
شركة الشرق الأوسط لإدارة السفن المحدودة (برمودا)*	الإدارة الفنية للسفن	دبي	١٩٩٦م	١٠٠%	١٠٠%
الشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة	نقل البتروكيماويات	الرياض	١٩٩٠م	٨٠%	٨٠%
شركة البحري للبضائع السائبة	نقل البضائع السائبة	الرياض	٢٠١٠م	٦٠%	٦٠%
شركة الشرق الأوسط لإدارة السفن المحدودة (جيه ال تي)*	الإدارة الفنية للسفن	دبي	٢٠١١م	١٠٠%	-
شركات شقيقة غير موحدة:					
شركة بتروديك المحدودة	نقل الغاز المسال	برمودا	١٩٨٠م	٣٠.٣%	٣٠.٣%
الشركة العربية المتحدة للزجاج المسطح	صناعة وتجارة الزجاج	الرياض	٢٠٠٦م	١٠%	١٠%

* لغرض التنظيم والهيكلة قامت الشركة بتأسيس شركة تابعة جديدة (شركة الشرق الأوسط لإدارة السفن المحدودة- جيه ال تي) وتم تسجيلها بتاريخ في ٣١ اكتوبر ٢٠١٠م في المنطقة الحرة في دبي، الإمارات العربية المتحدة برأس مال قدره ٣٠٠.٠٠٠ درهم إماراتي. والهدف من ذلك هو نقل عمليات شركة الشرق الأوسط لإدارة السفن المحدودة (برمودا) الى الشركة الجديدة. وقامت هاتين الشركتين التابعتين بتوقيع اتفاقية نقل أعمال بينهما بتاريخ ٧ يونيو ٢٠١١م والتي نصت على أن يتم نقل الأصول والخصوم الى شركة الشرق الأوسط لإدارة السفن المحدودة (جيه ال تي) بصافي القيمة الدفترية كما في ٣١ مارس ٢٠١١م. تم الأنتهاء في النصف الثاني من عام ٢٠١١م من الأجراءات النظامية لنقل جميع الأصول والخصوم وتم الغاء ترخيص شركة الشرق الأوسط لإدارة السفن المحدودة (برمودا) في ١٢ ديسمبر ٢٠١١م.

لم يكن لهذه العملية أي تأثير على القوائم المالية الموحدة للشركة.

٢. السياسات المحاسبية الهامة

أ- العرف المحاسبي

تم إعداد القوائم المالية الموحدة المرفقة وفقا للمعايير الصادرة عن الهيئة السعودية للمحاسبين القانونيين وبناء على مفهوم التكلفة التاريخية، باستثناء تقييم الإستثمارات المتاحة للبيع والأدوات المالية المشتقة بالقيمة العادلة. وتتبع الشركة أساس الإستحقاق المحاسبي في تسجيل إيراداتها ومصاريفها.

ب- فترة القوائم المالية

وفقاً للنظام الأساسي للشركة تبدأ السنة المالية للشركة في أول يناير من كل عام ميلادي وتنتهي بنهاية شهر ديسمبر من نفس العام الميلادي.

ج- أسس توحيد الحسابات

لأغراض توحيد الحسابات تم استبعاد الأرصدة الناتجة عن المعاملات بين الشركة الأم وشركاتها التابعة. كما تم احتساب حصة حقوق الأقلية غير المسيطرة (وهم الشركاء الآخرين مع الشركة في الشركات التابعة) في صافي أصول الشركات التابعة وحصتهم من صافي أرباحها.

د- إستخدام التقديرات

إن إعداد القوائم المالية الموحدة وفقاً للمبادئ المحاسبية المتعارف عليها يتطلب استخدام تقديرات وافتراضات تؤثر على مبالغ الأصول والخصوم، وإيضاحات الأصول والالتزامات المحتملة بتاريخ القوائم المالية، وكذلك تقدير مبالغ الإيرادات والمصاريف خلال تلك الفترة المالية. وبالرغم من أن هذه التقديرات مبنيّة على أفضل المعلومات والأحداث الحالية المتوفرة لدى الإدارة، إلا أن النتائج الفعلية النهائية قد تختلف عن هذه التقديرات.

هـ- محاسبة عقود التأجير التمويلي

إن القيمة الحالية لمدفوعات التأجير للأصول المباعة بموجب التأجير التمويلي وقيمة الخردة غير المضمونة في نهاية مدة العقد يتم أعتبارها كحساب مدين صافي من الأيرادات التمويلية غير المحققة ويتم الاعتراف بإيرادات التأجير على مدى فترة الإيجار باستخدام طريقة صافي الاستثمار، مما يعكس معدل عائد دوري ثابت.

تقوم الشركة بالمحاسبة عن الاصول التي تحصل عليها بموجب عقود التأجير كعقود تأجير تمويلية عندما يحول عقد التأجير معظم المخاطر والمنافع المتعلقة بملكية الأصول الى المستأجر ("الشركة").

و- النقد وما يماثله

لأغراض إعداد قائمة التدفقات النقدية الموحدة يتكون النقد وما يماثله من النقدية بالصندوق والأرصدة البنكية وإستثمارات في مرابحات وودائع قصيرة الأجل، والإستثمارات القابلة للتحويل إلى مبالغ نقدية وفترة استحقاقها ثلاثة أشهر أو أقل من تاريخ شرائها والتي تكون متاحة للشركة وشركاتها التابعة دون أي قيود.

ز- الإستثمارات

١- إستثمارات في شركات شقيقة وأخرى

تظهر استثمارات الشركة في الشركات الشقيقة التي يكون للشركة تأثيراً هاماً وليس لها سيطرة على سياساتها المالية و التشغيلية أو التي تمتلك الشركة حصصا في رأسمالها بنسب تتراوح من ٢٠% إلى ٥٠% بطريقة حقوق الملكية. يتضمن استثمار الشركة في الشركة الشقيقة حساب الشهرة الناتجة في تاريخ الشراء والتي تمثل زيادة سعر الشراء عن قيمة صافي الأصول المشتراه وتظهر هذه الشهرة بالصافي بعد خصم الأطفاء المتراكم و خسارة الهبوط، إن وجدت.

نظرا لإختلاف نهاية السنة المالية لشركة بترديك المحدودة عن السنة المالية للشركة، فإن حصة الشركة في صافي أرباح أو خسائر شركة بترديك تدرج في السجلات المحاسبية للشركة حسب آخر قوائم مالية معدة من قبل شركة بترديك. إن الفترة الزمنية التي تلي آخر قوائم مالية معدة من قبل شركة بترديك المحدودة حتى تاريخ القوائم المالية الموحدة للشركة هي شهرين.

تظهر الإستثمارات في الشركات الأخرى غير المتداول أسهمها بالسوق والتي تمتلك الشركة حصصا في رأسمالها بنسبة أقل من ٢٠% بطريقة التكلفة.

٢- استثمارات في سندات حكومية

يظهر الإستثمار في السندات الحكومية التي يحتفظ بها لتاريخ إستحقاقها على أساس التكلفة المعدلة بمقدار الإستنفاذ في العلاوة أو الخصم. وفي حالة الإنخفاض غير المؤقت في القيمة فإنه يتم إثبات الخسائر غير المحققة ضمن قائمة الدخل الموحدة.

٣- إستثمارات في أوراق مالية

تمثل الإستثمارات في الأوراق المالية استثمارات في وحدات صناديق استثمارية ومحافظ استثمارية تدار من قبل بنوك محلية، صنفت الى ثلاثة بنود كما يلي:

- إستثمارات تحفظ الى تاريخ الإستحقاق

يتم تصنيف بعض الأستثمارات إلى استثمارات تحفظ الى تاريخ الأستحقاق بناءاً على نية الإدارة فى ذلك. يتم قياس تلك الأستثمارات على أساس التكلفة المعدلة بمقدار الإستنفاد فى العلاوة أو الخصم، إن وجدت.

- إستثمارات للأتجار

يتم تصنيف بعض الأستثمارات الى استثمارات للأتجار بناءاً على نية الإدارة فى ذلك. يتم قياس تلك الاستثمارات على أساس القيمة العادلة، ويتم إثبات المكاسب أو الخسائر غير المحققة ضمن قائمة الدخل الموحدة.

- إستثمارات متاحة للبيع

يتم تصنيف بعض الاستثمارات كاستثمارات متاحة للبيع إذا لم تستوفي شروط التصنيف كاستثمارت تحفظ الى تاريخ الاستحقاق أو استثمارات للإتجار. يتم قياس الاستثمارات المتاحة للبيع على أساس القيمة العادلة وتدرج المكاسب أوالخسائر غير المحققة من تلك الاستثمارات ضمن حقوق المساهمين، بينما يتم قيد المكاسب أو الخسائر المحققة من استرداد الوحدات ضمن قائمة الدخل الموحدة للفترة التي يتم فيها استرداد هذه الوحدات. وفي حال حدوث انخفاض دائم في قيمة تلك الاستثمارات أو وجود دليل موضوعي على ذلك الإنخفاض يتم تحويل الخسائر غير المحققة إلى قائمة الدخل الموحدة. ويتم تصنيف تلك الاستثمارات ضمن الأصول المتداولة في حالة وجود نية لبيعها خلال اثنى عشر شهراً من تاريخ المركز المالي وإلا تدرج ضمن الأصول غير المتداولة.

ح- المخزون

يتمثل المخزون في قيمة الوقود وزيوت التشحيم على متن السفن والتي تظهر كرصيد مخزون في تاريخ المركز المالي ويتم تحديد تكلفتها على أساس الوارد أولا صادر أولا، وهذه الطريقة تعتبر أكثر ملائمة لأعمال الشركة. إن الفروقات الناتجة بين تكلفة المخزون وفقا لطريقة المتوسط المرجح وطريقة الوارد أولا صادر أولا غير جوهرية على قائمة الدخل الموحدة. بينما يتم تحميل تكاليف قطع الغيار والمستلزمات الأخرى الموجودة على ظهر سفن الشركة على مصاريف التشغيل عند الشراء.

ط- تكاليف تسفين مؤجلة

تقوم الشركة بإطفاء تكاليف التسفين المؤجلة، حسب أنواع الناقلات، على فترة سنتين إلى خمس سنوات وذلك إعتباراً من تاريخ نهاية عملية التسفين. وفي حالة القيام بعملية تسفين أخرى خلال فترة الإطفاء المحددة يتم إطفاء رصيد تكاليف التسفين المؤجلة السابقة للسفن المعنية في قائمة الدخل الموحدة خلال الفترة التي تنتهي عند بداية عملية التسفين الجديدة.

ي- صافي أصول ثابتة

تسجل الأصول الثابتة بالتكلفة الفعلية ويتم استهلاكها بطريقة القسط الثابت لتوزيع تكلفة الأصول المتعلقة على الأعمار الإنتاجية المقدرة بأستخدام نسب الأستهلاك التالية:-

الاصول	نسبة الاستهلاك
مباني وتحسينات	من ٥ إلى ٣٣.٣%
الأسطول والمعدات*	من ٤ إلى ١٥%
حاويات وجرارات	من ٨.٣٣ إلى ٢٠%
أثاث وتجهيزات	١٠%
أدوات ومعدات مكتبية	من ٢.٥ إلى ٢٥%
سيارات	من ٢٠ الى ٢٥%
أجهزة حاسب آلي	من ١٥الى ٢٥%
تجهيزات ساحة الحاويات	من ١٠ الى ٢٥%
أخرى	من ٧ الى ١٥%

* تستهلك سفن الدحرجة (رورو) على مدة عشرين عاماً، أما الناقلات العملاقة فتستهلك على مدة خمسة وعشرين عاماً. كما تستهلك السفن المستعملة حسب عمرها التقديري المتبقي بعد الأخذ في الإعتبار نسبة ١٠% من تكلفة السفن كقيمة خردة. بينما تستهلك معدات سفن الدحرجة (رورو) على مدة خمسة عشر عاماً.

تحدد الأرباح والخسائر الناتجة عن الأستبعاد بمقارنة المتحصلات مع القيمة الدفترية وتقيد في قائمة الدخل الموحدة.

تقيد مصاريف الصيانة والإصلاحات العادية التي لا تزيد جوهرياً من العمر الأنتاجي المقدر للأصل، في قائمة الدخل الموحدة عند تكبدها. تتم رسملة التجديدات والتحسينات الهامة، إن وجدت ويتم استبعاد الأصل الذي تم استبداله.

ك- الهبوط في قيمة الأصول غير المتداولة

يتم إجراء مراجعة للقيمة الدفترية للأصول غير المتداولة للتأكد من عدم وجود أي دليل على وجود خسارة ناتجة من الهبوط في قيمة الأصول. وفي حالة وجود مثل هذا الدليل، يتم تقدير القيمة القابلة للإسترداد والتي هي القيمة العادلة للأصل مخصوماً منها تكاليف البيع أو قيمة الاستخدام، أيهما أعلى، لتحديد حجم هذه الخسارة. وفي الحالات التي لا يمكن فيها تقدير القيمة القابلة للإسترداد لذلك الأصل، تقوم الشركة بتقدير القيمة القابلة للإسترداد للوحدة القابلة لتوليد النقد التي ينتمي إليها ذلك الأصل.

وفي الحالات التي يقدر فيها المبلغ القابل للإسترداد للأصل أو الوحدة القابلة لتوليد النقد بأقل من قيمته الدفترية، عندئذ تخفض القيمة الدفترية لذلك الأصل أو الوحدة القابلة لتوليد النقد إلى القيمة القابلة للإسترداد لها، ويتم إثبات خسائر الهبوط في قيمة الأصل فوراً كمصاريف في قائمة الدخل الموحدة.

وإذا ما تم لاحقاً عكس قيد خسارة الهبوط في القيمة، عندئذ تتم زيادة القيمة الدفترية للأصل أو الوحدة المدرّة للنقد إلى التقدير المعدل لقيمتها القابلة للإسترداد، على ألا تزيد عن القيمة الدفترية فيما لو لم يتم إثبات خسارة الهبوط في قيمة ذلك الأصل أو الوحدة المدرّة للنقد في السنوات السابقة. يتم إثبات عكس خسارة الهبوط في القيمة فوراً كإيرادات في قائمة الدخل الموحدة. ولا يتم عكس خسارة الهبوط في قيمة الأصول غير الملموسة.

ل- مخصص مكافأة نهاية الخدمة للموظفين

تقوم الشركة بتجنيب مخصص مكافأة نهاية الخدمة للموظفين على أساس مدة الخدمة المتراكمة للموظفين وفقاً للوائح الشركة وبما يتماشى مع نظام العمل السعودي والأنظمة واللوائح المطبقة على الشركات التابعة خارج المملكة.

م- تحقق الإيراد

تتبع الشركة سياسة الرحلات المكتملة للخطوط لتحديد إيرادات ومصروفات هذه الرحلات والتي تخص الفترة وتكون الرحلة مكتملة عندما تبحر الناقلة من آخر ميناء تفريغ لكل رحلة، 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 "رحلات غير مكتملة".

أما إيرادات التأجير والأنشطة الأخرى المرتبطة بها، فيتم قيدها عند تقديم الخدمة وبما يتلائم مع فترات العقود ومدد الرحلات وتقديم الخدمات المتفق عليها. ويتم قيد الإيرادات الأخرى عند تحققها.

ن- إعانة الوقود

يتم إحتساب إعانة الوقود عند الشراء على أساس الكمية المشتراة وتسجل في قائمة الدخل الموحدة، ويتم تكوين مخصصات مقابل أي مبالغ مشكوك في تحصيلها.

س- المصاريف

تصنف مصاريف النشاط المباشرة وغير المباشرة كمصاريف تشغيل، ويتم تصنيف كافة المصاريف الأخرى كمصاريف عمومية وإدارية.

ع- تكلفة التمويل

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

ف- المعاملات بالعملات الأجنبية

يتم تحويل المعاملات بالعملات الأجنبية إلى الريال السعودي بإستخدام أسعار الصرف السائدة عند حدوث تلك المعاملات. أما الأصول والخصوم النقدية بالعملات الإجنبية في تاريخ المركز المالي، فيتم تحويلها إلى الريال السعودي وفقاً لأسعار الصرف السائدة في تاريخ المركز المالي وتدرج فروقات أسعار الصرف والتي لم تكن جوهرية لعام ٢٠١١م و ٢٠١٠م في قائمة الدخل الموحدة.

كما يتم تحويل أرصدة الأصول والخصوم الظاهرة في القوائم المالية للشركات التابعة الموحدة والمسجلة بالعملات الأجنبية إلى الريال السعودي وفقا لأسعار التحويل السائدة بتاريخ قائمة المركز المالي الموحدة كما يتم تحويل إيرادات ومصاريف الشركات التابعة الموحدة والمسجلة بالعملات الأجنبية إلى الريال السعودي وفقا لمتوسط أسعار التحويل السائدة خلال الفترة. كما تحول عناصر حقوق المساهمين، فيما عدا الأرباح (الخسائر) المبقاة باستخدام أسعار الصرف السائدة في التواريخ التي تعود لكل عنصر عند حدوثه. وتدرج فروقات العملة الناجمة عن التحويل، إن كانت جوهرية، كبند مستقل ضمن حقوق المساهمين.

ص- الزكاة والضرائب

يتم تجنيب مخصص للزكاة وفقاً لأنظمة مصلحة الزكاة والدخل ("المصلحة") ويتم تحميل مخصصات الزكاة على قائمة الدخل الموحدة على أساس الوعاء الزكوي المستقل أو صافي الربح المعدّل لكل شركة على حدة، أيهما أعلى. كما يتم تجنيب مخصص لضرائب الإستقطاع المستحقة على جهات غير مقيمة وتحمل على قائمة الدخل الموحدة. وبالنسبة للشركات التابعة خارج المملكة العربية السعودية فيتم تجنيب مخصصات الضرائب وفقاً للأنظمة المتبعة في تلك البلدان. ويتم تحميلها على قائمة الدخل الموحدة.

ق- إحتياطي تثبيت عمولات القروض

تستخدم الشركة اتفاقيات تثبيت عمولات القروض وكذلك اتفاقيات تحديد السقف الأعلى لعمولات القروض لتجنب مخاطر تقلبات أسعار العمولات في السوق، وتم إظهار التغير في القيمة السوقية لاتفاقيات تثبيت عمولات القروض في إحتياطي تثبيت عمولات القروض ضمن حقوق المساهمين، كما يتم تعديل قيمة هذا الإحتياطي بناءاً على التقييم الدوري لإتفاقيات تثبيت عمولات القروض.

ر- ربح السهم والأرباح المقترح توزيعها

يتم احتساب ربح السهم من دخل التشغيل والأعمال الفرعية وصافي ربح السنة على أساس المتوسط المرجح لعدد الأسهم القائمة خلال العام. وتعامل الأرباح المقترح توزيعها، بعد نهاية السنة كجزء من الأرباح المبقاة وليست كخصوم، ما لم يتم الموافقة على توزيع الأرباح من قبل الجمعية العمومية قبل نهاية السنة.

ش- حسابات المدينون التجاريون

يظهر رصيد حسابات المدينون التجاريون بصافي القيمة القابلة للتحقق بعد طرح مخصص الديون المشكوك في تحصيلها. ويتم احتساب مخصص الديون المشكوك في تحصيلها عند وجود دليل موضوعي بأن الشركة لن تكون قادرة على تحصيل جميع المبالغ بناءً على الشروط الأصلية للمدينون. ويتم تحميل هذه المخصصات على قائمة الدخل الموحدة ضمن بند المصاريف العمومية والإدارية. وعندما يصبح حساب المدينين غير قابل للتحصيل يتم شطبه مقابل مخصص الديون المشكوك في تحصيلها. ويتم عكس أي مبالغ محصلة تم شطبها سابقاً مقابل المصاريف العمومية والإدارية في قائمة الدخل الموحدة.

ت- التقارير القطاعية

القطاع التشغيلي

القطاع التشغيلي هو مجموعة من الموجودات أو العمليات أو المنشآت التي:

- تعمل في أنشطة تدر إيرادات.
- تقوم الإدارة باستمرار بتحليل نتائج عملياتها من أجل اتخاذ القرارات التي تتعلق بتوزيع المصادر وتقييم الأداء.
- تتوفر عنها معلومات مالية بشكل منفصل.

٣. النقد وما يماثله

يتضمن النقد وما يماثله كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م النقد بالصندوق ولدى البنوك والمرابحات والودائع قصيرة الأجل ومنها مبالغ خاضعة لقيود بنكية بمبلغ ٠.٠٣ مليون ريال سعودي (٢٠١٠م: ٠.٠٣ مليون ريال سعودي) وذلك مقابل استصدار خطابات ضمان لصالح ميناء جدة الإسلامي .

كما يتضمن أيضاً مبلغ ٣٣.٣ مليون ريال سعودي كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م (٢٠١٠م : ٣٦.٧٧ مليون ريال سعودي) مقيّد لسداد الأقساط الجارية للقروض المستحقة خلال مدة ١٨٠ يوما من تاريخ قائمة المركز المالي.

كما تتضمن أيضاً مبلغ ٠.٥٧ مليون ريال سعودي كما فى ٣١ ديسمبر ٢٠١١م (٢٠١٠م : ٠.٦١ مليون ريال سعودي) تمثل أرصدة خاضعة لقيود بنكية لشركة الشرق الأوسط لإدارة السفن، ومبلغ ٠.٥٤ مليون ريال سعودي كما فى ٣١ ديسمبر ٢٠١١م (٢٠١٠م : ٠.٥٤ مليون ريال سعودي) تمثل أرصدة خاضعة لقيود بنكية للشركة الوطنية السعودية للنقل البحري – أمريكا.

لأغراض إعداد قائمة التدفقات النقدية يتكون رصيد النقد وما يماثله كما في ٣١ ديسمبر مما يلي:

	٢٠١١م	٢٠١٠م
نقد بالصندوق ولدى البنوك	١٤٤.٧٩٨	١٠٨.٧١٣
مبالغ خاضعة لقيود بنكية	(١٦.٥٦٣)	(١٨.٢٢٦)
	١٢٨.٢٣٥	٩٠.٤٨٧
استثمارات في مرابحات وودائع قصيرة الأجل	٢٧٤.٤٦٩	١.٠١٤.٥٥٩
مبالغ خاضعة لقيود بنكية	(١٧.٨٨٤)	(١٩.٦٩٧)
	٢٥٦.٥٨٥	٩٩٤.٨٦٢
رصيد النقد وما يماثله في نهاية السنة	٣٨٤.٨٢٠	١.٠٨٥.٣٤٩

٤. استثمارات في مرابحات وودائع قصيرة الأجل

يتكون رصيد استثمارات في مرابحات وودائع قصيرة الأجل كما في ٣١ ديسمبر مما يلي:

	٢٠١١م	٢٠١٠م
استثمارات في مرابحات وودائع بالريال السعودي	٢٠٠.٠٣١	٥٥٩.١٦٣
استثمارات في مرابحات وودائع بالدولار الأمريكي	٣٤.٦٩١	٣٧٦.٢٥٤
استثمارات في مرابحات وودائع بالدرهم الأماراتي	٣٩.٧٤٧	٧٥.٣٦٥
استثمارات في مرابحات وودائع باليورو	-	٣.٧٧٧
	٢٧٤.٤٦٩	١.٠١٤.٥٥٩

٥. صافي مدينون تجاريون وأرصدة مدينة متداولة أخرى

يتكون صافي رصيد المدينون التجاريون والأرصدة المدينة المتداولة الأخرى كما في ٣١ ديسمبر مما يلي:

	٢٠١١م	٢٠١٠م
مدينون تجاريون	٢٤٣.١٨٥	١٣٤.٣٨٦
مطالبات تأمين	٣٥.٠٥٣	٤١.٨٢١
سلف للموظفين	١٠.٤٦٩	١١.١٣٧
أرصدة مدينة أخرى	١٢.٣٧٥	٧.٣١٧
	٣٠١.٠٨٢	١٩٤.٦٦١
مخصص ديون مشكوك في تحصيلها	(١٢.٥٨٦)	(١٩.٤١٨)
	٢٨٨.٤٩٦	١٧٥.٢٤٣

فيما يلي ملخص لحركة حساب مخصص الديون المشكوك في تحصيلها:

	٢٠١١م	٢٠١٠م
الرصيد في بداية السنة	١٩.٤١٨	١٨.٢٣٧
الإضافات	٥.٢٩٠	٢.٣٩٧
تسوية	(١٢.١٢٢)	(١.٢١٦)
الرصيد كما في نهاية السنة	١٢.٥٨٦	١٩.٤١٨

٦. صافي حساب مدين من تأجير سفن على هيئة حديد عاري

وقعت الشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة في ٣٠ يناير ٢٠٠٩م اتفاقية مع شركة أودجفل لتأجير ثلاث سفن بموجب عقد تأجير على هيئة حديد عاري لمدة عشر سنوات مع خيار الشراء بعد ثلاث سنوات. وتم تسليم هذه السفن لشركة أودجفل في ١ فبراير ٢٠٠٩م. ويعتبر هذا العقد اتفاقية تأجير رأسمالي يحوّل جميع المنافع والمخاطر لشركة أودجفل ويعطيها حق الشراء حسب العقد. ويتلخص صافي رصيد الحساب المدين من تأجير سفن على هيئة حديد عاري كما في ٣١ ديسمبر بما يلي:

الوصف	٢٠١١م	٢٠١٠م
الحد الأدنى للمدفوعات المستقبلية المترتبة على عقد الإيجار	٤٦٧.٠٠٥	٥٢٢.٤٣٩
قيمة الخردة غير المضمونة في نهاية مدة العقد	٢٤٧.٨٧٥	٢٤٧.٨٧٥
	٧١٤.٨٨٠	٧٧٠.٣١٤
مكاسب غير محققة	(٣٠٢.٥٢٠)	(٣٥١.٣٤٠)
صافي حساب مدين من تأجير سفن على هيئة حديد عاري	٤١٢.٣٦٠	٤١٨.٩٧٤
تم تصنيف المبلغ أعلاه كما في ٣١ ديسمبر كما يلي:		
الجزء المتداول	٧.٥٣٨	٦.٦١٥
الجزء غير المتداول	٤٠٤.٨٢٢	٤١٢.٣٥٩
صافي حساب مدين من تأجير سفن على هيئة حديد عاري	٤١٢.٣٦٠	٤١٨.٩٧٤

تتلخص دفعات الحد الأدنى للدفعات المستقبلية المترتبة على عقد الإيجار وقيمة الخردة غير المضمونة في نهاية مدة العقد للخمس سنوات القادمة وما بعده مما يلي للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر:

	٢٠١١م	٢٠١٠م
مستحقة خلال أثناعشر شهراً	٥٥.٥٨٦	٥٥.٤٣٥
مستحقة خلال ١-٢ سنوات	٥٧.٣١٣	٥٥.٥٨٦
مستحقة خلال ٢-٣ سنوات	٦١.٢٤٥	٥٧.٣١٣
مستحقة خلال ٣-٤ سنوات	٦٥.٣٥١	٦١.٢٤٥
مستحقة خلال ٤-٥ سنوات	٧٩.٦٤٩	٦٥.٣٥١
المستحق بعد ذلك	٤٠٥.٧٣٦	٤٧٥.٣٨٤
	٧١٤.٨٨٠	٧٧٠.٣١٤

إن الدخل المتعلق بالاتفاقية أعلاه للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م يبلغ ٤٨.٨٢ مليون ريال سعودي (٢٠١٠م:٤٩.٥١ مليون ريال سعودي) تم إدراجها في إيرادات التشغيل في قائمة الدخل الموحدة المرفقة.

٧. المخزون

يتكون رصيد المخزون على متن السفن كما في ٣١ ديسمبر مما يلي:

	٢٠١١م	٢٠١٠م
وقود	١٢٢.٨٣٥	١٠٩.٨٨٠
زيوت التشحيم	٢٢.٢١٤	٢١.٥٠٢
أخرى	-	١.٩٨٤
	١٤٥.٠٤٩	١٣٣.٣٦٦

٨. صافي إعانة الوقود المستحقة

يتكون صافي رصيد إعانة الوقود المستحقة كما في ٣١ ديسمبر مما يلي:

	٢٠١١م	٢٠١٠م
إعانة وقود مستحقة	١٣٠.٣٧٤	٩٠.٧٥٣
مخصص إعانة وقود مشكوك في تحصيلها	(٤٢.٥٩٥)	(٢٤.٨٥٨)
	٨٧.٧٧٩	٦٥.٨٩٥

٩. استثمارات في شركات شقيقة وأخرى

فيما يلي ملخص لحركة حساب الاستثمارات في شركات شقيقة خلال السنة المنتهية في ٣١ ديسمبر :

	٢٠١١م	٢٠١٠م
الرصيد كما في بداية السنة	٤٥٥.٧٩٦	٤١٨.٥١٩
حصة الشركة في صافي أرباح شركة شقيقة	١٣٩.٧٢٣	٤٠.٧٨٨
توزيعات أرباح مستلمة خلال السنة	(٣٤.٠٨٧)	(٣.٥١١)
الرصيد كما في نهاية السنة	٥٦١.٤٣٢	٤٥٥.٧٩٦

أ) شركة بتروديك المحدودة

تأسست شركة بتروديك بتاريخ ٢٠ فبراير ١٩٨٠م بموجب قوانين برمودا، وهي شركة عالمية متخصصة في نقل وتجارة غاز البترول المسال (LPG) ومكتبها في برمودا ، ولها مكاتب في كل من موناكو وسنغافورة والبهاما. وفي ٢٢ فبراير ٢٠٠٥م دخلت الشركة في إتفاقية لشراء حصة تمثل ٣٠.٣% من رأس مال شركة بتروديك المحدودة مقابل دفع مبلغ إجمالي وقدره ١٨٧.٥ مليون ريال سعودي أي ما يعادل (٥٠ مليون دولارأمريكي).

تم اعتبار الفرق بين صافي مبلغ الإستثمار وصافي الأصول المشتراه والبالغ ١١٩.١٨ مليون ريال سعودي كشهرة والتي تم إدراجها كجزء من قيمة الأستثمار.

يبدأ العام المالي لشركة بتروديك في ١ سبتمبر وينتهي في ٣١ أغسطس من كل عام ميلادي. لقد بلغت حصة الشركة في صافي أرباح شركة بتروديك المحدودة حتى ٣١ أكتوبر ٢٠١١م، مبلغ ١٣٥.٣٨ مليون ريال سعودي (٣١ أكتوبر ٢٠١٠م : ٣٦.٩٣ مليون ريال سعودي)، وتتضمن حصة الشركة في ٣١ أكتوبر ٢٠١١م مبلغ ٤٦.٦٩ مليون ريال سعودي تمثل حصة الشركة من مكاسب غير محققة من عقود مبادلة بضائع (٣١ أكتوبر ٢٠١٠م خسائر غير محققة: ٢.٠٩ مليون ريال سعودي).

ب) الشركة العربية المتحدة للزجاج المسطح

قامت الشركة بتوقيع عقد للمساهمة بإنشاء الشركة العربية المتحدة للزجاج المسطح كعضو مؤسس، حيث تمت الموافقة على تأسيسها بموجب القرار الوزاري رقم (١٢٩٩) وتاريخ ١١ جمادى الأولى ١٤٢٧هـ، (الموافق ٨ يونيو ٢٠٠٦م) وتم الإستثمار بمبلغ ٢٠ مليون ريال سعودي تم دفعه بالكامل مقابل امتلاك ٢.٠٠٠.٠٠٠ سهم، يمثل ذلك ما نسبته ١٠% من رأس المال. كما تم دفع مبلغ ١.٢ مليون ريال سعودي حتى ٣١ ديسمبر ٢٠١١م مقابل حصة الشركة من تكاليف التأسيس والتطوير. يتمثل نشاط الشركة في صناعة الزجاج المسطح وقد بدأت الشركة الإنتاج التجاري في أبريل ٢٠٠٩م.

ج) إن سي سي– اودجفل كيميكال تانكرز جي إل تي (يشار إليها "مشروع مشترك")

قامت الشركة الوطنية لنقل الكيماويات بتوقيع اتفاقية شراكة مع شركة "أودجفل" بتاريخ ٢٢ جمادى الأخرة ١٤٣٠هـ (الموافق ١٥ يونيو ٢٠٠٩م) يتم بموجبها إنشاء شركة مملوكة مناصفة في دبي، الإمارات العربية المتحدة باسم إن سي سي– اودجفل كيميكال تانكرز جي إل تي لتشغيل أسطول الشركتين تجاريا من سفن نقل الكيماويات في تجمع واحد للعمل في تجارة نقل البتروكيماويات والزيوت النباتية والمواد البترولية المكررة حول العالم مع التركيز على نمو الإنتاج والتصدير من منطقة الخليج العربي. ولقد بداء المشروع المشترك نشاطة في عام ٢٠١٠م.

بلغت حصة الشركة الوطنية لنقل الكيماويات في صافي ربح المشروع المشترك للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م، مبلغ ٤.٣٤ مليون ريال سعودي (٢٠١٠م: ٣.٨٦ مليون ريال سعودي) والتي تم ادراجها في قائمة الدخل الموحدة.

١٠. صافي تكاليف التسفين المؤجلة

يتكون رصيد صافي تكاليف التسفين المؤجلة كما في ٣١ ديسمبر مما يلي:

	٢٠١١م	٢٠١٠م
إجمالي تكاليف التسفين	٢٦٠.١٤٩	٢٠٥.٠٦٥
مصروف إطفاء متراكم	(١٩٢.٩٤٦)	(١٦٤.٦٨٢)
	٦٧.٢٠٣	٤٠.٣٨٣

فيما يلي ملخص حركة صافي تكاليف التسفين كما يلي:

	٢٠١١م	٢٠١٠م
الرصيد كما في بداية السنة	٤٠.٣٨٣	٥١.٣٨٨
إضافة تكاليف التسفين	٦١.٧٤٥	٢٢.٥٤٠
تكاليف تسفين مؤجلة حولت إلى الأصول الثابتة	(٦.٦٦١)	-
مصروف إطفاء	(٢٨.٢٦٤)	(٣٣.٥٤٥)
الرصيد كما في نهاية السنة	٦٧.٢٠٣	٤٠.٣٨٣

١١. صافي أصول ثابتة :

تظهر حركة الأصول الثابتة خلال عام ٢٠١١م كما يلي:

البيـــــان	التكلفـة				مجمع الاستهلاك				صافي القيمة الدفترية		نسب الاستهلاك ٪
	الرصيد كما في ٢٠١١/١/١م	إضافات/ تحويلات خلال العام	إستبعادات	الرصيد كما في ٢٠١١/١٢/٣١م	الرصيد كما في ٢٠١١/١/١م	إستهلاك العام	إستبعادات	الرصيد كما في ٢٠١١/١٢/٣١م	٢٠١١/١٢/٣١م	٢٠١٠/١٢/٣١م	
أراضي	١٣.٥٩٣	-	-	١٣.٥٩٣	---	-	-	---	١٣.٥٩٣	١٣.٥٩٣	-
مباني وتحسينات	٤.٩٥٠	٣٥١	-	٥.٣٠١	(٣.٥٠٠)	(١.٩١٣)	١٨٦	(٥.٢٢٧)	٧٤	١.٤٥٠	٥ الى ٣٣.٣٪
الأسطول والمعدات *	٩.١٥٢.٢٠٤	١.١٨١.٠٩٠	(٣١١)	١٠.٣٣٢.٩٨٣	(٢.٧٦٦.٣٥٧)	(٣٤٤.٤٧٩)	-	(٣.١١٠.٨٣٥)	٧.٢٢٢.١٤٨	٦.٣٨٥.٨٤٧	٤ الى ١٥٪
حاويات وجرارات	٥٤.٩٩٢	-	(١٠١)	٥٤.٨٩١	(٥٣.٢١٧)	(١.٦٤٢)	١٠١	(٥٤.٧٥٨)	١٣٣	١.٧٧٥	٨.٣٣ الى ٢٠٪
أثاث وتجهيزات	٥.٥٢١	١.٥٨٥	(٨٢٤)	٦.٢٨٢	(٤.٨٨٦)	(٤١٢)	٨١٧	(٤.٤٨١)	١.٨٠١	٦٣٥	١٠٪
أدوات ومعدات مكتبية	٤.٤٣١	٣٧	(٤٥)	٤.٤٢٣	(٣.٩١٦)	(١٢٥)	٥٦	(٣.٩٨٥)	٤٣٨	٥١٥	٢.٥ الى ٢٥٪
سيارات	١.٥٩٧	-	(٣٨)	١.٥٥٩	(١.٢١٠)	(١٤٥)	٣٨	(١.٣١٧)	٢٤٢	٣٨٧	٢٠ الى ٢٥٪
أجهزة حاسب آلي	٤١.٥١٧	١٣.٨٧٨	(٣.٤٩٥)	٥١.٩٠٠	(٤٠.٢٨٠)	(٣.٤٤٣)	٣.٤٦٠	(٤٠.٢٦٣)	١١.٦٣٧	١.٢٣٧	١٥ الى ٢٥٪
تجهيزات ساحة الحاويات	١١.٥٩٧	٧٨٠	-	١٢.٣٧٧	(١٠.٥٠٣)	(١٣٢)	-	(١٠.٦٣٦)	١.٧٤١	١.٠٩٤	١٠ الى ٢٥٪
أخرى	١.٥٣٦	٨	(٤١)	١.٥٠٣	(٤٣٩)	(١٧)	-	(٤٥٦)	١.٠٤٧	١.٠٩٧	٧ الى ١٥٪
الإجمالي	**٩.٢٩١.٩٣٨**	**١.١٩٧.٧٢٩**	**(٤.٨٥٥)**	**١٠.٤٨٤.٨١٢**	**(٢.٨٨٤.٣٠٨)**	**(٣٥٢.٣٠٨)**	**٤.٦٥٨**	**(٣.٢٣١.٩٥٨)**	**٧.٢٥٢.٨٥٤**	**٦.٤٠٧.٦٣٠**	

* يتضمن رصيد الأسطول والمعدات أعلاه ناقلات نفط عملاقة وناقلات كيماويات ممولة ومرهونة لصالح البنوك الممولة كما هو مشار إليه في الإيضاح رقم (١٤). كما تم تحويل تكاليف تسفين مؤجلة بمبلغ ٦.٦٦ مليون ريال سعودي إلى الأصول الثابتة أنظر الإيضاح رقم (١٠).

١٢. ناقلات تحت الإنشاء وأخرى

يتضمن رصيد ناقلات تحت الإنشاء والأخرى كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م بشكل رئيسي التكاليف المستثمرة من قبل الشركة والشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة (التابعة) ضمن تعاقدهما على بناء سفن دحرجة (رورو) وناقلات بتروكيماويات جديدة. كما يتضمن كذلك مبلغ ٥.٤٠ مليون ريال سعودي (٢٠١٠م : مبلغ ١٢.٥٣ مليون ريال سعودي) يمثل ما تم إنفاقه على مبنى الشركة وتطوير برامج الحاسب الآلي.

الشركة

قامت الشركة في ٦ مارس ٢٠١١م ، بتوقيع عقود لبناء أربع سفن دحرجة (رورو) مع شركة هونداي ميبو في كوريا الجنوبية بتكلفة اجمالية قدرها ١.٠٣ مليار ريال سعودي (٢٧٤.٢ مليون دولار أمريكي). كما قامت الشركة في ١٢ سبتمبر ٢٠١١م بممارسة حقها في خيار بناء سفينتين إضافيتين لنقل البضائع العامة حسب الأتفاق السابق أعلاه بنفس المواصفات والأسعار المتفق عليها بتكلفة اجمالية قدرها ٠.٥١ مليار ريال سعودي (١٣٧.١ مليون دولار أمريكي)، ليصبح عدد سفن نقل البضائع العامة تحت الإنشاء ستة سفن وبتكلفة إجمالية قدرها ١.٥٤ مليار ريال سعودي (٤١١.٣ مليون دولار أمريكي).

وقد قامت الشركة خلال عام ٢٠١١م بسداد القسط الأول المستحق على هذه العقود والبالغ ٣٠٨.٤٨ مليون ريال سعودي (٨٢.٢٦ مليون دولار أمريكي). ومن المتوقع إستلام أربع سفن من هذه السفن الست في عام ٢٠١٣م، كما سيتم استلام السفينتين المتبقيتين في عام ٢٠١٤م.

الشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة (التابعة)

- وقعت الشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة (التابعة) في عام ٢٠٠٦م عقداً مع شركة (اس ال اس) لبناء السفن المحدودة في كوريا الجنوبية لبناء عشرة ناقلات كيماويات وعقداً آخر خلال عام ٢٠٠٧م لبناء ست ناقلات كيماويات إضافية بتكلفة إجمالية قدرها ٣.٠١ مليار ريال سعودي (٨٠٢ مليون دولار أمريكي). وتم جدولة تسليم هذه السفن خلال الفترة من ٢٠١١م إلى ٢٠١٢م.
- قامت الشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة بإلغاء عقود بناء سبع ناقلات حسب الاتفاقيات الموقعة مع شركة (اس ال اس) لبناء السفن المحدودة، وذلك لعدم مقدرتها على الإلتزام بالبناء والتسليم في الفترات المحددة حسب الإتفاقيات. وبناءً عليه، فقد قامت الشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١٠م بإسترجاع مبلغ ٧٠١.٦ مليون ريال سعودي والذي يتضمن جميع الأقساط التي سددتها لشركة (اس ال اس) لبناء السفن عن العقود الملغاة والبالغ إجماليها ٦٤١.٣ مليون ريال سعودي (١٧١ مليون دولار امريكي) سعودي وجميع المصاريف الأخرى التي تكبدتها والبالغة ٤٥.٢ مليون ريال سعودي، التي تم الاتفاق عليها بين الطرفين، وكذلك يتضمن فائض تعويض قدره ١٥.١ مليون ريال سعودي والذي تم ادراجه ضمن الإيرادات الأخرى خلال السنة المنتهية في ٣١ ديسمبر ٢٠١٠م. كما في إيضاح (٢٢).

- انتهت شركة (اس ال اس) من بناء أربع ناقلات كيماويات من أصل التسع ناقلات المتعاقد عليها والمتبقية بعد الغاء العقود المذكورة اعلاه. وتم ادخالها للخدمة في المشروع المشترك في شهر يونيو واغسطس وسبتمبر واكتوبر ٢٠١١م، على التوالي بتكلفة إجمالية مقدارها ٧٤٨.٧ مليون ريال سعودي. ومن المتوقع استلام الخمس ناقلات المتبقية خلال عام ٢٠١٢م.

- كما وقعت الشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة في ٤ يوليو ٢٠١٠م إتفاقية مع شركة دايو لبناء السفن والهندسة البحرية المحدودة في كوريا الجنوبية لبناء ناقلة كيماويات متخصصة بتكلفة إجمالية تقارب ٢٤٥ مليون ريال سعودي (٦٥.٣ مليون دولار أمريكي). ومن المتوقع أن يتم استلام الناقلة خلال عام ٢٠١٣م.

- كما وقعت الشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة في ٢١ ديسمبر ٢٠١٠م عقوداً مع شركة (اس ال اس) لبناء السفن المحدودة لشراء ناقلتين للبتروكيماويات بقيمة إجمالية قدرها ٣٢٢,٥ مليون ريال سعودي (٨٦ مليون دولار أمريكي)، تم استلامهما بتاريخ ١٦ مارس ٢٠١١م و ١٥ ابريل ٢٠١١م، على التوالي. وتم ادخالها للخدمة في المشروع المشترك. وتم ادراج هذه الإضافات مباشرة كجزء من الأضافات الى الأصول الثابتة.

فيما يلي ملخص لحركة رصيد الناقلات تحت الانشاء وأخرى:

	٢٠١١م	٢٠١٠م
الرصيد كما في بداية السنة	١.٠١١.٤٦٦	١.٤٣١.٦٩٨
الإضافات	١.٠٢٥.٧٧٥	٢٦٦.٣٠٠
المحول للأصول الثابتة	(٨٠٠.١١١)	-
تكلفة عقود السفن تحت الأنشاء الملغاة	-	(٦٨٦.٥٣٢)
الرصيد كما في نهاية السنة	١.٢٣٧.١٣٠	١.٠١١.٤٦٦

الالتزامات الرأسمالية

يوجد على الشركة التزامات رأسمالية لأحواض بناء السفن تبلغ ١.٢٣ مليار ريال سعودي متعلقة بناء سفن دحرجة (رورو) كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م (٢٠١٠م: لا شئ) وبلغت الالتزامات الرأسمالية على الشركة التابعة لبناء ناقلات الكيماويات ٠.٣٤ مليار ريال سعودي كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م (٢٠١٠م: ١.٠٥ مليار ريال سعودي).

١٣. دائنون وأرصدة دائنة متداولة أخرى

تتكون أرصدة الدائنون والأرصدة الدائنة المتداولة الأخرى كما في ٣١ ديسمبر مما يلي:

	٢٠١١م	٢٠١٠م
دائنون تجاريون	٩.١٥٥	١٤.٨٦٨
مصروفات تشغيلية مستحقة	٢٢٦.٠٢٥	١٧٣.٢٥٤
مصروفات تأمين مستحقة	١٩.٩٢١	١٨.١٠٤
مصروفات تمويل مستحقة	١١.٥٠١	١١.٦٢١
قيمة أسهم مباعة تخص مساهمين سابقين	٢٢.٣٠٥	٢٢.٤٤٦
أرصدة دائنة أخرى	-	١٤.٠٦٤
	٢٨٨.٩٠٧	٢٥٤.٣٥٧

١٤. تمويل المرابحة وقروض طويلة الأجل

قامت الشركة وشركاتها التابعة بتوقيع العديد من اتفاقيات تمويل المرابحة والقروض طويلة الأجل وذلك لغرض رئيس وهو تمويل بناء ناقلات نفط عملاقة جديدة وناقلات بتروكيماويات ومكاتب الشركة في دبي.

ويتكون رصيد عقود التمويل كما في ٣١ ديسمبر مما يلي:

	٢٠١١م	٢٠١٠م
عقود تمويل الشركة	٢.٢٤٩.٩٥٩	٢.٣١٣.٧٦٣
عقود تمويل الشركات التابعة	٢.٥٠١.٠٥٤	١.٨٢٩.٤٢٥
إجمالي عقود تمويل المرابحة والقروض طويلة الأجل	٤.٧٥١.٠١٣	٤.١٤٣.١٨٨
الأقساط الجارية من عقود تمويل المرابحة والقروض طويلة الأجل	(٤٥٦.٠٤٥)	(٣٢٤.٦٤٨)
الجزء غير المتداول من عقود التمويل طويلة الأجل	٤.٢٩٤.٩٦٨	٣.٨١٨.٥٤٠

وضح الجدول التالي تفاصيل تمويل المرابحة والقروض طويلة الأجل كما في ٣١ ديسمبر:

٢٠١١م						
التمويل	**الشركة**	**%**	**الشركات التابعة**	**%**	**المجموع**	**%**
تمويل مرابحة	٩٨٠.١٢٤	%٤٤	٢.١١٩.٧٧٣	%٨٥	٣.٠٩٩.٨٩٧	%٦٥
قروض تجارية	١٢١.٥٨٥	%٥	---	---	١٢١.٥٨٥	%٣
تمويل صندوق الاستثمارات العامة "مرابحة"	١.٠٥٠.٠٠٠	%٤٧	---	---	١.٠٥٠.٠٠٠	%٢٢
قروض تجارية من صندوق الاستثمارات العامة	٩٨.٢٥٠	%٤	٣٨١.٢٨١	%١٥	٤٧٩.٥٣١	%١٠
المجموع	٢.٢٤٩.٩٥٩	%١٠٠	٢.٥٠١.٠٥٤	%١٠٠	٤.٧٥١.٠١٣	%١٠٠

٢٠١٠م					
التمويل	**الشركة**	**%**	**الشركات التابعة**	**%**	**المجموع**	**%**
تمويل مرابحة	٩٠٧.٠١٦	%٣٩	١.٤١١.٨٣١	%٧٧	٢.٣١٨.٨٤٧	%٥٦
قروض تجارية	٢٢٠.٩٩٧	%١٠	---	---	٢٢٠.٩٩٧	%٥
تمويل صندوق الاستثمارات العامة "مرابحة"	١.٠٥٠.٠٠٠	%٤٥	---	---	١.٠٥٠.٠٠٠	%٢٦
قروض تجارية من صندوق الاستثمارات العامة	١٣٥.٧٥٠	%٦	٤١٧.٥٩٤	%٢٣	٥٥٣.٣٤٤	%١٣
المجموع	٢.٣١٣.٧٦٣	%١٠٠	١.٨٢٩.٤٢٥	%١٠٠	٤.١٤٣.١٨٨	%١٠٠

تحتسب تكاليف التمويل على أساس إتفاقيات التمويل. ويتلخص جدول استحقاقات التمويل القائم كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م بما يلي:

٢٠١٢م	**٤٥٦.٠٤٥**
٢٠١٣م	**٤٩١.٥٢١**
٢٠١٤م	**٥٣١.٩٢٢**
٢٠١٥م	**٥٠٣.٨٨٥**
٢٠١٦م	**٥٢١.٩٨٣**
ما بعده	**٢.٢٤٥.٦٥٧**
	٤.٧٥١.٠١٣

تشتمل إتفاقيات تمويل المرابحة والقروض طويلة الأجل على قيود مالية تتعلق بالسيولة والمديونية وشروط أخرى، كما أن بعض الناقلات التي تم تمويلها مرهونة لصالح الجهات الممولة.

بلغ إجمالي تسهيلات تمويل المرابحة والقروض طويلة الأجل للشركة وشركاتها التابعة ٤.٧٥ مليار ريال سعودي، منها ٠.٣٥ مليار ريال سعودي لم يستخدم بعد كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م، وهو خاص بالشركة الوطنية لنقل الكيماويات.

إن التمويل الممنوح للشركات التابعة هو لغرض إعادة تمويل بعض القروض وتمويل بناء ناقلات بتروكيماويات ومكاتب الشركة في دبي.

كما بلغ إجمالي تكاليف تمويل المرابحة والقروض طويلة الأجل للعام ٢٠١١م، ٦١.٧ مليون ريال سعودي (٢٠١٠م : ٦٢.٥٤ مليون ريال سعودي)، منها مبلغ ٢٦.٦٨ مليون ريال سعودي تخص الشركة الوطنية لنقل الكيماويات (التابعة) لعام ٢٠١١م (٢٠١٠م : ٢٤.٣١ مليون ريال سعودي) و مبلغ ١.١ مليون ريال سعودي لعام ٢٠١١م تخص شركة الشرق الأوسط لإدارة السفن (التابعة) (٢٠١٠م: ١.٢ مليون ريال سعودي). وتم خلال عام ٢٠١١م رسملة مبلغ ٩.٧١ مليون ريال سعودي (٢٠١٠م: ١٢.٣٦ مليون ريال سعودي)، أنظر إيضاح (١٢).

١٥. ربح السهم وتوزيعات الأرباح:

تم احتساب ربح السهم على أساس عدد الأسهم القائمة خلال السنتين المنتهيتين في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م و٢٠١٠م والبالغة ٣١٥ مليون سهم.

وافقت الجمعية العمومية في ٢٩ مارس ٢٠١١م على توزيع أرباح بنسبة ١٠٪ من رأس المال، أي ما يعادل ٣١٥ مليون ريال سعودي أو ريال واحد سعودي للسهم الواحد عن عام ٢٠١٠م. ولقد تم توزيع هذه الأرباح في ١٣ ابريل ٢٠١١م. هذا وقد بلغ رصيد توزيعات أرباح غير مطالب بها كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م مبلغ ٣٠,٧٢ مليون ريال سعودي (٢٠١٠م: ٢٦,٩٠ مليون ريال سعودي).

بلغ ربح السهم من أرباح الأعمال الفرعية ٠.١٨ ريال سعودي لعام ٢٠١١م (٢٠١٠م: ٠.١٢ ريال سعودي).

١٦. الزكاة والضرائب

تتكون أهم مكونات الوعاء الزكوي للشركة بموجب أنظمة الزكاة وضريبة الدخل بشكل أساسي من حقوق المساهمين والمخصصات كما في بداية السنة والقروض طويلة الأجل وصافي الدخل المعدل. مخصوما منه صافي القيمة الدفترية للأصول الثابته والأستثمارات وبعض البنود الأخرى.

الموقف الزكوي للشركة

أنهت الشركة موقفها الزكوي والضريبي مع المصلحة منذ التأسيس حتى عام ٢٠٠٠م. وقامت الشركة بتقديم الإقرارات الزكوية عن الأعوام من ٢٠٠١م حتى ٢٠١٠م. وتم سداد الزكاة المستحقة وفقاً لهذه الإقرارات. ولم تستلم الشركة الربوط الزكوية من المصلحة عن هذه السنوات. كذلك لم تستلم الشركة ربوط ضريبة الاستقطاع النهائية عن السنوات ٢٠٠١م وحتى نهاية شهر يوليو من عام ٢٠٠٤م وهو تاريخ صدور النظام الضريبي الجديد. ومنذ ذلك التاريخ تقوم الشركة بسداد ضريبة الاستقطاع على أي مدفوعات لجهات أجنبية غير مقيمة في مواعيدها. وتعتقد الشركة بأنها كوّنت مخصص كافٍ كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١١ لمواجهة أي مطالبات زكوية أو ضريبية محتملة من قبل المصلحة عن تلك السنوات.

الموقف الزكوي والضريبي للشركة الوطنية لنقل الكيماويات التابعة

قامت الشركة الوطنية لنقل الكيماويات بتقديم الإقرارات الزكوية لكافة السنوات حتى عام ٢٠١٠م، كما قامت بتقديم إقرارات ضريبة الاستقطاع حتى شهر نوفمبر ٢٠١١م ، وسددت كافة المستحقات الزكوية و ضريبة الاستقطاع وفقاً لتلك الإقرارات.وتسلمت الشركة التابعة ربوطاً إضافية للزكاة وضريبة الاستقطاع خاصة بالسنوات من ١٩٩١م حتى ٢٠٠٤م بلغت ٥٩ مليون ريال سعودي. وقد قامت الشركة التابعة بالاعتراض على بعض البنود لتلك الربوط وطريقة معالجتها، وفي شهر ابريل ٢٠١٠م تم التوصل إلى تسوية نهائية مع المصلحة عن تلك الأعوام بلغت ٥٣ مليون ريال سعودي. وقد قامت الشركة التابعة بسداد (٢٦) مليون ريال خلال عام ٢٠١١م وتقدمت بطلب الى المصلحة بتقسيط المبلغ المتبقي. وتعتقد الشركة التابعة بأنها قد كوَّنت مخصص كافٍ للزكاة وضريبة الاستقطاع كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م.

يتم اعداد الاقرارات الزكوية للشركة والشركة الوطنية لنقل الكيماويات على أساس الوعاء الزكوي الخاص بكل شركة على حدة.

مخصص الزكاة والضرائب :

كانت حركة مخصص الزكاة والضرائب خلال السنة المنتهية في ٣١ ديسمبر كما يلي:

	٢٠١١م	٢٠١٠م
مخصص الزكاة والضرائب كما في بداية السنة	١٢٩.٤٢٩	١١٨.٦٣٩
مبالغ مدفوعة خلال السنة	(٥١.٢٧٢)	(٢٦.٩٨٦)
ضرائب مستردة تتعلق بشركة تابعة	٩٢٢	١.٤١١
المخصصات للسنة:		
مخصص الزكاة للسنة:	٢١.٥٩٤	٣٥.١٠٤
مخصص الضرائب للسنة:		
▪ ضرائب الأستقطاع	٣.٩٠٤	٢.١٣٧
▪ ضريبة الدخل (منافع) تتعلق بشركة تابعة	(١)	(٨٧٦)
مخصص الزكاة والضرائب كما في نهاية السنة	**١٠٤.٥٧٦**	**١٢٩.٤٢٩**

١٧. إحتياطي تثبيت عمولات القروض

تستخدم الشركة اتفاقيات تثبيت عمولات القروض وكذلك اتفاقيات تحديد السقف الأعلى لعمولات القروض طويلة الأجل لتجنب مخاطر تقلبات أسعار العمولات في السوق، وثم إظهار التغير في القيمة السوقية لإتفاقيات تثبيت عمولات القروض في إحتياطي تثبيت عمولات القروض ضمن حقوق المساهمين حالياً.

١٨. إحتياطي نظامي

طبقاً لأحكام نظام الشركات السعودي، يتم تحويل ١٠% من صافي الارباح السنوية إلى الإحتياطي النظامي، ويجوز للشركة التوقف عن هذا التحويل عندما يبلغ الإحتياطي نصف رأس المال. إن هذا الإحتياطي غير قابل للتوزيع على المساهمين حالياً.

١٩. معلومات القطاعات

أ- يوضح الجدول التالي توزيع نشاط الشركة وشركاتها التابعة طبقا للقطاعات التشغيلية كما في ٣١ ديسمبر:

٢٠١١م

	نقل النفط	نقل البتروكيماويات	نقل البضائع العامة (الخطوط)	نقل البضائع السائبة	المجموع
إيرادات التشغيل	**١.٢٢٧.٤٢٣**	**٣٦٢.٥٣٩**	**٤٠١.١٢٢**	**---**	**١.٩٩١.٠٨٤**
تكلفة الوقود	٦٦١.٥٠٩	---	١٣٩.٦٥٤	---	٨٠١.١٦٣
مصاريف التشغيل الأخرى:					
مصاريف السفن	٢٠٩.٣٢٩	١١٦.٦٩٨	٤٧.٠٣٩	---	٣٧٣.٠٦٦
مصاريف الشحنات	---	---	١٣٧.٩٥٤	---	١٣٧.٩٥٤
مصاريف الرحلات	٧٤.٢٣١	---	٥٧.٧٩٨	---	١٣٢.٠٢٩
إستهلاكات وإطفاءات	٢٦٧.٧٦٠	٩٢.٨١٨	١٣.٥٨١	---	٣٧٤.١٥٩
أخرى	٨.٧٣٧	١.٢٦٩	-	---	١٠.٠٠٦
مجموع مصاريف التشغيل الأخرى	**٥٦٠.٠٥٧**	**٢١٠.٧٨٥**	**٢٥٦.٣٧٢**	**---**	**١.٠٢٧.٢١٤**
مجموع مصاريف التشغيل	**١.٢٢١.٥٦٦**	**٢١٠.٧٨٥**	**٣٩٦.٠٢٦**	**---**	**١.٨٢٨.٣٧٧**
إجمالي دخل التشغيل قبل إعانة الوقود	**٥.٨٥٧**	**١٥١.٧٥٤**	**٥.٠٩٦**	**---**	**١٦٢.٧٠٧**
إعانة الوقود	١٣٧.٤٤٩	---	٣٩.٠١٦		١٧٦.٤٦٥
إجمالي دخل التشغيل	**١٤٣.٣٠٦**	**١٥١.٧٥٤**	**٤٤.١١٢**	**---**	**٣٣٩.١٧٢**

٢٠١٠م

	نقل النفط	نقل البتروكيماويات	نقل البضائع العامة (الخطوط)	نقل البضائع السائبة	المجموع
إيرادات التشغيل	**١.٤٤٥.٥٣٢**	**٢٦٦.٧٤٤**	**٣٣٧.٥٥٤**	**---**	**٢.٠٤٩.٨٣٠**
تكلفة الوقود	٥١٣.١٩٣	---	١١٢.٤٩٩	---	٦٢٥.٦٩٢
مصاريف التشغيل الأخرى:					
مصاريف السفن	٢١٢.٩٣٣	٨٦.٦٩٢	٤٩.٩٠٣	---	٣٤٩.٥٢٨
مصاريف الشحنات	---	---	١٣٤.٩٩٥	---	١٣٤.٩٩٥
مصاريف الرحلات	٦٧.٩١٢	---	٥٧.١٧٣	---	١٢٥.٠٨٥
إستهلاكات وإطفاءات	٢٦٦.٦٧٩	٦٥.٠٣٦	٢٣.٠٩٩	---	٣٥٤.٨١٤
أخرى	٩.٧٠٤	٢.١٢٧	---	---	١١.٨٣١
مجموع مصاريف التشغيل الأخرى	**٥٥٧.٢٢٨**	**١٥٣.٨٥٥**	**٢٦٥.١٧٠**	**---**	**٩٧٦.٢٥٣**
مجموع مصاريف التشغيل	**١.٠٧٠.٤٢١**	**١٥٣.٨٥٥**	**٣٧٧.٦٦٩**	**---**	**١.٦٠١.٩٤٥**
إجمالي دخل (خسارة) التشغيل قبل إعانة الوقود	**٣٧٥.١١١**	**١١٢.٨٨٩**	**(٤٠.١١٥)**	**---**	**٤٤٧.٨٨٥**
إعانة الوقود	٧٩.٥١٠	---	٢٩.٩٨٨		١٠٩.٤٩٨
إجمالي دخل (خسارة) التشغيل	**٤٥٤.٦٢١**	**١١٢.٨٨٩**	**(١٠.١٢٧)**	**---**	**٥٥٧.٣٨٣**

ب -يوضح الجدول التالي توزيع الأصول والخصوم للشركة وشركاتها التابعة حسب القطاعات التشغيلية كما في ٣١ ديسمبر:

٢٠١١م

	نقل النفط	نقل البتروكيماويات	نقل البضائع العامة (الخطوط)	نقل البضائع السائبة	أصول وخصوم مشتركة *	المجموع
الأصول	٥.٤١٥.٢٨٦	٣.٦٤٧.٣٧٥	٥٤٢.٣١٦	١٩٩.١٢٤	٨١٩.١١٠	١٠.٦٢٣.٢١١
الخصوم	٢.٣٣٧.٧٧٧	٢.٥٦٨.٤٧٩	٢١٣.٦٩٢	٥.٢٨٨	١٤٢.٠٣٨	٥.٢٦٧.٢٧٤

٢٠١٠م

	نقل النفط	نقل البتروكيماويات	نقل البضائع العامة (الخطوط)	نقل البضائع السائبة	أصول وخصوم مشتركة *	المجموع
الأصول	٥.٥١٩.١٦٣	٢.٩٦١.٢٨٥	٢٠٧.٤٨٨	٢٠٠.٠٠٠	١.٠٧٨.٣٤٣	٩.٩٦٦.٢٧٩
الخصوم	٢.٤٦٠.٣١٩	١.٩١٧.٨٢٣	٦١.٧٢٤	---	١٤٨.٠٣٠	٤.٥٨٧.٨٩٦

* تمثل الأصول والخصوم المشتركة تلك المبالغ التي لا يمكن تحديدها لقطاع معين مثل النقدية والودائع والسندات الحكومية وتوزيعات الأرباح غير المطالب بها وغيرها.

٢٠. أمور تتعلق بأطراف ذوي العلاقة

قامت الشركة خلال السنة بمعاملات مع الأطراف ذوي العلاقة التالية. إن احكام وشروط هذه المعاملات مماثلة لتلك الخاصة بالعمليات العادية.

الطرف	العلاقة
الشركة العالمية للشحن والنقل المحدودة	شركة شقيقة
شركة إن سي سي – اودجفل كيميكال تانكرز جي إل تي	شركة شقيقة

أ) المعاملات مع الأطراف ذوي العلاقة

تتضمن المعاملات الجوهرية مع الأطراف ذوي العلاقة من خلال القيام بالاعمال العادية والمدرجة في هذه القوائم المالية الموحدة بما يلي:

	٢٠١١م	٢٠١٠م
إيرادات التشغيل	٢٨١.٥٥٤	١٨٥.٠٦٨
مصاريف دعم فني مشتركة متكبدة	٢.١٧٥	١.٠٨٠
مصاريف تأمين متكبدة	١٦١	١٣٥

ب) أرصدة مع الأطراف ذوي العلاقة

تتلخص الأرصدة مع الأطراف ذوي العلاقة كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م فيما يلي:

- **أرصدة مطلوبة من أطراف ذوي العلاقة:**

	٢٠١١م	٢٠١٠م
الشركة العالمية للشحن والنقل المحدودة	١٥.٩٣٥	١٦.٢٩١
شركة إن سي سي – اودجفل كيميكال تانكرز جي إل تي	٣٥.١١٩	٥.٩٤٦
	٥١.٠٥٤	٢٢.٢٣٧

- **أرصدة مطلوبة لأطراف ذوي العلاقة:**

	٢٠١١م	٢٠١٠م
الشركة العالمية للشحن والنقل المحدودة	٥.٢٠٠	١.٨٨٦
شركة إن سي سي – اودجفل كيميكال تانكرز جي إل تي	-	٣.٢٠٧
	٥.٢٠٠	٥.٠٩٣

٢١. مصاريف عمومية وإدارية

تتكون المصاريف العمومية والإدارية للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر مما يلي:

	٢٠١١م	٢٠١٠م
تكاليف الموظفين	٨٦.٨٤٥	٨٠.١٨٠
عمومية وإدارية أخرى	١٢.٦٦٩	١٧.٦٠٤
إستهلاك	٥.٧٧٤	١.٨٨٤
مصاريف مجلس إدارة الشركة والشركات التابعة	٤.٣٧٢	٤.١٣٣
	١٠٩.٦٦٠	١٠٣.٨٠١

٢٢. صافي إيرادات (مصاريف) أخرى

يتكون صافي إيرادات (مصاريف) أخرى للسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر مما يلي :

	٢٠١١م	٢٠١٠م
عمولات استثمارات في مرابحات وودائع قصيرة الأجل	٤.٣٣٦	٥.٧٨٤
صافي ربح الاستثمارات	٢.٠٣٥	٣.٢٦٧
عمولات بنكية	(١٥٢)	(١٧٣)
مكاسب بيع أصول ثابتة	٩٩	١٥٢
صافي تعويض من الغاء عقود بناء سفن ايضاح (١٢)	-	١٥.١٢٢
فروقات أسعار صرف عملات أجنبية	(١.٤٦٩)	(١٨١)
تعويض عن مطالبات تأمين	٧.٥٣٥	-
قضية كسبتها الشركة	٦.١٨٣	-
أخرى	١.٩٨٦	١.٦٥٤
	٢٠.٥٥٣	٢٥.٦٢٥

٢٣. توحيد الشركات التابعة

تتضمن القوائم المالية الموحدة حسابات الشركة وشركاتها التابعة وذلك بعد استبعاد أرصدة الحسابات فيما بينها، وفيما يلي ملخص للمراكز المالية ونتائج الأعمال لهذه الشركات كما في وللسنة المنتهية في ٣١ ديسمبر:

٢٠١١م

اسم الشركة	إجمالي الأصول	إجمالي الخصوم	إجمالي الدخل	صافي الربح (الخسارة)
الشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة	٣.٦٤٧.٣٧٥	(٢.٥٦٨.٤٧٩)	١٥١.٧٥٤	١٣٥.٤٣٥
شركة الشرق الأوسط لإدارة لسفن المحدودة	٥٩.٩٠٤	(٥٨.١٢٠)	٤٠.٦٦٥	١.٦٠٨
الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (أمريكا)	١٠.٩٧٢	(٣.٤٩٠)	١٦.٨٦٤	٢٣٨
شركة البحري للبضائع السائبة	١٩٩.١٢٤	(٥.٢٨٨)	---	(٦.١٦٤)

٢٠١٠م

اسم الشركة	إجمالي الأصول	إجمالي الخصوم	إجمالي الدخل	صافي الربح (الخسارة)
الشركة الوطنية لنقل الكيماويات المحدودة	٢.٩٦١.٢٨٥	(١.٩١٧.٨٢٣)	١١٢.٨٨٩	٩٢.٨٦٨
شركة الشرق الأوسط لإدارة لسفن المحدودة	٥٦.٦١٥	(٤٠.٢٩٨)	٣٤.٦٥٨	٢٦٨
الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري (أمريكا)	١٢.٩٦٩	(٥.٧٢٥)	١٦.٩٥٥	(١.٥٥٦)
شركة البحري للبضائع السائبة	٢٠٠.٠٠٠	---	---	---

٢٤. الإلتزامات المحتملة و الرأسمالية

لدى الشركة خطابات ضمان بنكية بمبلغ ٨٩.٦ مليون ريال سعودي كما في ٣١ ديسمبر ٢٠١١م، قد أُصدرت في سياق الأعمال الإعتيادية للشركة.

كما أن لدى الشركة بعض القضايا القانونية والتي يجري النظر فيها ضمن نشاط الشركة الإعتيادي وفي الوقت الذي لم تتقرّر النتائج النهائية لهذه القضايا، فإن الإدارة لا تتوقع أن يكون لها تأثير سلبي جوهري على نتائج عمليات الشركة أو على مركزها المالي.

وبالإضافة إلى ذلك ما تمت الإشارة إليه في الإيضاح رقم (١٢) من التزامات رأسمالية مستقبلية لبناء سفن الدحرجة (رورو) وناقلات الكيماويات ومكاتب الشركة في دبي.

٢٥. الأدوات المالية وإدارة المخاطر

إن أنشطة الشركة وشركاتها التابعة تعرضها إلى مخاطر مالية مختلفة، وتتضمن هذه المخاطر: مخاطر السوق (تشمل مخاطر العملة، مخاطر القيمة العادلة والتدفقات النقدية لسعر العمولة ومخاطر الأسعار)، مخاطر الائتمان ومخاطر السيولة. يركز برنامج إدارة المخاطر العام للشركة على عدم إمكانية التنبؤ بأوضاع الأسواق المالية ويسعى إلى التقليل من التأثيرات العكسية المحتملة على الأداء المالي للشركة.

تتضمن الأدوات المالية المقيدة في قائمة المركز المالي بشكل رئيسي من النقد وما يماثله و الأستثمارات والذمم المدينة والتمويل والأدوات المالية المشتقة والذمم الدائنة وبعض المصاريف المستحقة .

يتم إجراء المقاصة بين الأصول والخصوم المالية وإثبات الصافي بالقوائم المالية عندما يكون لدى الشركة حقاً قانونياً في إجراء المقاصة والنية إما للتسوية على أساس الصافي أو إثبات الأصول والخصوم في نفس الوقت.

و تقوم الإدارة العليا بإدارة برنامج إدارة المخاطر. تتلخص أنواع المخاطر الهامة بما يلي:

مخاطر الائتمان

هي عدم مقدرة طرف ما على الوفاء بالتزاماته مما يؤدي إلى تكبد الطرف الآخر لخسارة مالية. إن نسبة ٢١% تقريباً من أرصدة الذمم المدينة التجارية هي من أطراف ذوي علاقة. وليس لدى الشركة وشركاتها التابعة تركيز جوهري لمخاطر الإئتمان. يتم إيداع النقد لدى بنوك ذات تصنيف إئتماني مرتفع. تظهر الذمم المدينة بعد حسم مخصص الديون المشكوك في تحصيلها.

مخاطر أسعار العمولات

هي التعرض لمخاطر متعددة تتعلق بتأثيرالتقلبات في أسعار العمولات في السوق على المركز المالي الموحد والتدفقاتها النقدية للشركة وشركاتها التابعة حيث تتركز مخاطر أسعار العمولات للشركة وشركاتها التابعة في الودائع قصيرة الأجل والتمويل. تستخدم الشركة إتفاقيات تثبيت عمولات القروض عندما تكون مناسبة وكذلك إتفاقيات تحديد السقف الأعلى لعمولات القروض لتجنب مخاطر التقلبات في أسعار عمولات قروضها الطويلة الأجل. حيث تراقب الشركة تقلبات أسعار العمولات وتعتقد أن تأثير مخاطر أسعار العمولات ليس جوهرياً.

مخاطر العملات

هي مخاطر التغير في قيمة الأدوات المالية بسبب التغيرات في أسعار صرف العملات الأجنبية. إن معاملات الشركة وشركاتها التابعة الأساسية هي بالريال السعودي والدرهم الإماراتي والدولار الامريكي. تراقب الإدارة تقلبات أسعار صرف العملات وتتخذ الإجراءات المناسبة.

مخاطر الأسعار

إن مخاطر الأسعار هي مخاطر تعرض قيمة الأداة المالية للتقلبات نتيجة للتغيرات في أسعار السوق سواء كانت تلك التغيرات ناتجة عن عوامل متعلقة بالأداة أو مُصدرها أو عوامل تؤثر على جميع الأدوات المتداولة في السوق. تقوم الشركة بتنويع محفظتها الإستثمارية وذلك لإدارة مخاطر السعر الناتجة عن إستثماراتها في أسهم حقوق الملكية.

مخاطر السيولة

وتمثل المخاطر التي تواجهها الشركة وشركاتها التابعة في توفير الأموال للوفاء بالتزاماتها المتعلقة بالأدوات المالية. تحدث مخاطر السيولة عند عدم التمكن من بيع أصل مالي بسرعة بمبلغ يقارب قيمته العادلة. تدار مخاطر السيولة وذلك بمراقبتها بانتظام للتأكد من توفر السيولة الكافية للوفاء بأية التزامات مستقبلية.

القيمة العادلة

هي المبلغ الذي يتم مقابله تبادل أصل أو تسوية التزام بين أطراف لديها المعرفة والنية، وتتم بنفس شروط التعامل مع الأطراف الأخرى . وحيث يتم تجميع القوائم المالية للشركة على أساس طريقة التكلفة التاريخية ماعدا الأستثمارات في الإستثمارات في الأوراق المالية ومشتقات الأدوات المالية بالقيمة العادلة، قد تنتج فروقات بين القيمة الدفترية وتقديرات القيمة العادلة. تعتقد الإدارة أن القيمة العادلة لتلك الأصول والخصوم المالية لا تختلف بشكل جوهري عن قيمتها الدفترية.

٢٦. إعادة التبويب

تم إعادة تبويب بعض أرقام المقارنة الخاصة بالقوائم المالية الأولية الموحدة لعام ٢٠١٠م، لتتوافق مع طريقة العرض للسنة الحالية.

١٦. قائمة المركز المالي الافتراضية الموحدة لمجموعة البحري

تم تحضير قائمة المركز المالي الافتراضية غير المراجعة لمجموعة البحري بهدف إظهار آثار الصفقة كما لو تمت الصفقة بتاريخ ١ يناير ٢٠١٤م. وقد تم إعدادها وفقاً لمعايير الهيئة السعودية للمحاسبين القانونيين، لأهداف توضيحية فقط. وتتعامل هذه القائمة –نظراً لطبيعتها– مع موضوع افتراضي وبالتالي لا تمثل الوضع الحقيقي ما بعد الصفقة.

قائمة المركز المالي الافتراضية الموحدة كما بتاريخ ١ يناير ٢٠١٤م

	البحري	التعديلات (ألف ريال سعودي)			
		فيلا	العوض	صافي العائد من التمويل الجسري	صافي الأصول الافتراضية غير المراجعة
الأصول					
الأصول المتداولة					
نقد بالصندوق ولدى البنوك	١٠٦,٥٢٥	--	(٣,١٢٢,٨١٢)	٣,١٢٢,٨١٢	١٠٦,٥٢٥
استثمارات في مرابحات وودائع قصيرة الأجل	٢٣٧,٩٤٠	--	--	--	٢٣٧,٩٤٠
صافي مدينون تجاريون وأرصدة مدينة أخرى	٦٠٨,٦٢٣	--	--	--	٦٠٨,٦٢٣
مصاريف مدفوعة مقدماً	٧٩,٦١٦	--	--	--	٧٩,٦١٦
صافي حساب مدين من تأجير سفن على هيئة حديد عاري	١٥,٢٥٦	--	--	--	١٥,٢٥٦
جاري الوكالات	٢٧,٥٢٣	--	--	--	٢٧,٥٢٣
المخزون	٢٢٣,٠٢٣	--	--	--	٢٢٣,٠٢٣
		--	--	--	
صافي إعانة الوقود المستحقة	١٢٣,٨٨٠	--	--	--	١٢٣,٨٨٠
رحلات غير المكتملة	٤,٤٥٦	--	--	--	٤,٤٥٦
مجموع الأصول المتداولة	**١,٤٢٦,٨٤٢**	--	**(٣,١٢٢,٨١٢)**	**٣,١٢٢,٨١٢**	**١,٤٢٦,٨٤٢**
الأصول غير المتداولة					
استثمارات في اصول مالية	٤٠,٥٨٧	--	--	--	٤٠,٥٨٧
صافي حساب مدين من تأجير سفن على هيئة حديد عاري	٣٧٩,٤٢٣	--	--	--	٣٧٩,٤٢٣
استثمارات متاحة للبيع	١٤,٣٩٩	--	--	--	١٤,٣٩٩
استثمارات في شركات شقيقة	٨٤١,٩٨٥	--	--	--	٨٤١,٩٨٥
صافي تكاليف التسفين المؤجلة	١٠٤,٦٧٢	--	--	--	١٠٤,٦٧٢
صافي أصول ثابتة	٨,٥١٢,١٥٢	٣,٦٥٢,٥٠٠	--	--	١٢,١٦٤,٦٥٢

	البحري	التعديلات (ألف ريال سعودي)			
		فيلا	العوض	صافي العائد من التمويل الجسري	صافي الأصول الافتراضية غير المراجعة
ناقلات تحت الإنشاء وأخرى	٦٧٦,٤٦٨	--	--	--	٦٧٦,٤٦٨
أصول غير ملموسة	--	١,٢٢٢,٥٠٠	--	--	١,٢٢٢,٥٠٠
مجموع الأصول غير المتداولة	١٠,٥٦٩,٦٨٦	٤,٨٧٥,٠٠٠	--	--	١٥,٤٤٤,٦٨٦
مجموع الأصول	١١,٩٩٦,٥٢٨	٤,٨٧٥,٠٠٠	(٣,١٢٢,٨١٢)	٣,١٢٢,٨١٢	١٦,٨٧١,٥٢٨
الخصوم وحقوق الملكية					
الخصوم المتداولة					
دائنون وأرصدة دائنة أخرى	٢٨٢,٧٦٥	--	--	--	٢٨٢,٧٦٥
الأقساط الجارية من تمويل المرابحة وقروض طويلة الأجل	٥٦٤,٢٩٢	--	--	--	٥٦٤,٢٩٢
تمويل مرابحة قصير الأجل	٣٣٧,٠٠٠	--	--	٣,١٢٢,٨١٢	٣,٤٥٩,٨١٢
توزيعات أرباح غير مطالب بها	٣٢,٠٨٨	--	--	--	٣٢,٠٨٨
مخصص زكاة وضرائب	١٣٨,٩٠٧	--	--	--	١٣٨,٩٠٧
مجموع الخصوم المتداولة	**١,٣٥٥,٠٥٢**	--	--	**٣,١٢٢,٨١٢**	**٤,٤٧٧,٨٦٤**
الخصوم غير المتداولة					
تمويل المرابحة وقروض طويلة الأجل	٤,٣٧٦,٥٨٩	--	--	--	٤,٣٧٦,٥٨٩
مخصص مكافآت نهاية الخدمة للموظفين	٤٦,٧٦٠	--	--	--	٤٦,٧٦٠
خصوم أخرى	٣٠,٧٠٤	--	--	--	٣٠,٧٠٤
مجموع الخصوم غير المتداولة	**٤,٤٥٤,٠٥٣**	--	--	--	**٤,٤٥٤,٠٥٣**
مجموع الخصوم	**٥,٨٠٩,١٠٥**	--	--	**٣,١٢٢,٨١٢**	**٨,٩٣١,٩١٧**
رأس المال المدفوع	٣,١٥٠,٠٠٠	--	٧٨٧,٥٠٠	--	٣,٩٣٧,٥٠٠
علاوة إصدار	--	--	٩٦٤,٦٨٨	--	٩٦٤,٦٨٨
احتياطي نظامي	٩٩٨,٠٦٠	--	--	--	٩٩٨,٠٦٠
أرباح مبقاة	١,٦٩٧,٧٨٤	--	--	--	١,٦٩٧,٧٨٤
أرباح مقترح توزيعها	-	--	--	--	-
أرباح (خسائر) غير محققة من استثمارات متاحة للبيع	(١١٥)	--	--	--	(١١٥)

	البحري	التعديلات (ألف ريال سعودي)			
		فيلا	العوض	صافي العائد من التمويل الجسري	صافي الأصول الافتراضية غير المراجعة
مجموع حقوق المساهمين	**٥,٨٤٥,٧٢٩**	--	**١,٧٥٢,١٨٨**	--	**٧,٥٩٧,٩١٧**
حقوق الملكية غير المسيطرة	٣٤١,٦٩٤	--	--	--	٣٤١,٦٩٤
مجموع حقوق الملكية	٦,١٨٧,٤٢٣	--	١,٧٥٢,١٨٨	--	٧,٩٣٩,٦١١
مجموع الخصوم وحقوق الملكية	**١١,٩٩٦,٥٢٨**	--	**١,٧٥٢,١٨٨**	**٣,١٢٢,٨١٢**	**١٦,٨٧١,٥٢٨**

ملاحظات

١. تم استخراج صافي أصول الشركة من دون إدخال تعديلات جوهرية على القوائم المالية التاريخية المبينة في القسم ١٥ "القوائم المالية" من هذه النشرة، كما في تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م.

٢. تم شراء أعمال وأصول فيلا مقابل ٤,٨٧٥,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي (ما يعادل ١,٣٠٠,٠٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي). ويتألف العوض من عدد ٧٨,٧٥٠,٠٠٠ سهم في الشركة والتي تمثل أسهم العوض وعوض نقدي يبلغ ٣,١٢٢,٨١٢,٥٠٠ ريال سعودي (ما يعادل ٨٣٢,٧٥٠,٠٠٠ دولار أمريكي). تم احتساب القيمة العادلة لأسهم العوض بمبلغ إجمالي قدره ١,٧٥٢,١٨٧,٥٠٠ ريال سعودي (ما يعادل ٤٦٧,٢٥٠,٠٠٠٠ دولار أمريكي)، أي ما يعادل ٢٢,٢٥ ريال سعودي لكل سهم من أسهم العوض. وبناءً على القيمة الإسمية التي تبلغ ١٠ ريالات سعودي لكل سهم من أسهم العوض، سيبلغ مجموع علاوة الإصدار مبلغ ٦٨٨,٥٠٠ ,٩٦٤ ريال سعودي

٣. تبلغ القيمة الكلية للعوض ٤,٨٧٥,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي (ما يعادل ١,٣٠٠,٠٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي)، وقد تم تخصيص جزء من هذا المبلغ بقيمة ٣,٦٥٢,٥٠٠,٠٠٠ ريال سعودي (ما يعادل ٩٧٤,٠٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي) للأصول الملموسة ومبلغ قيمته ١,٢٢٢,٥٠٠,٠٠٠ ريال سعودي (ما يعادل ٣٢٦,٠٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي) للأصول غير الملموسة. تعتبر العناصر الأساسية في الأصول المشتراة هي ناقلات فيلا وعقد نقل النفط الخام طويل الأجل.

٤. أبرمت الشركة مذكرة شروط تمويل غير ملزمة للحصول على تسهيلات مرابحة جسرية ("**تسهيلات المرابحة الجسري**") بتاريخ ١٤٣٤/٤/٩ هـ (الموافق ٢٠١٣/٠٢/١٩م) مع كل من بنك جي بي مورجان تشيس، ان. ايه.، فرع الرياض، ومجموعة سامبا المالية والبنك السعودي البريطاني لتمويل العوض النقدي والمصاريف المتعلقة بالصفقة ("**مذكرة الشروط**"). راجع القسم ١-٧ "العوض النقدي" والقسم ١-١٣ "ترتيبات التمويل" من نشرة الإصدار هذه لمزيد من المعلومات. بلغت صافي مبالغ تسهيلات المرابحة الجسرية التي استلمتها الشركة ما قيمته ٣,١٢٢,٨١٢,٥٠٠ ريال سعودي.

٥. لم يؤخذ في الاعتبار أي تغييرات في الوضع المالي والتجاري للشركة منذ تاريخ ٣١ ديسمبر ٢٠١٣م.

١٧. الملحق رقم ١ – نموذج الدعوة إلى الجمعية العامة غير العادية الخاصة بالصفقة

يسر مجلس إدارة الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري أن يدعوا مساهمي الشركة الذين يملكون (١٠) أسهم فأكثر حضور اجتماع الجمعية العامة غير العادية المزمع عقدها بإذن الله في ( ) وذلك في الساعة ( ) بتاريخ ( ) الموافق( )، وذلك للنظر في جدول الأعمال الذي ينحصر في البند التالي:

- الموافقة على عملية دمج أسطول وعمليات شركة فيلا البحرية العالمية المحدودة (وهي شركة مملوكة بالكامل لشركة الزيت العربية السعودية "**شركة أرامكو السعودية**") مع الشركة بحسب ما تم بيانه في نشرة الإصدار المنشورة من قبل الشركة بتاريخ ( ) (ويشار إليها فيما بعد بـ"**نشرة الإصدار**") والترتيبات المتعلقة بذلك (ويشار إليها فيما بعد بـ"**بالصفقة**")، بما في ذلك –على وجه الخصوص– الموافقة على جميع الفقرات الواردة أدناه:

أولاً:

الموافقة على دفع العوض المتفق عليه بموجب شروط الصفقة والبالغ ٤,٨٧٥,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي (ما يعادل١,٣٠٠,٠٠٠,٠٠٠ دولار أمريكي) (مع مراعاة ما قد يتم إجراءه من تعديلات معينة وفقاً لأحكام اتفاقية شراء الأعمال والأصول)، والذي سيتم دفعه على النحو التالي:

أ. مبلغ نقدي وقدره ٣,١٢٢,٨١٢,٥٠٠ ريال سعودي) ما يعادل ٨٣٢,٧٥٠,٠٠٠ دولار أمريكي (إلى شركة فيلا البحرية العالمية المحدودة بحسب التفصيل الوارد في نشرة الإصدار.

ب. إصدار عدد ٧٨,٧٥٠,٠٠٠ سهم بحسب ما هو موضح في الفقرة ثانياً أدناه.

ثانياً:

زيادة رأس مال الشركة من ٣,١٥٠,٠٠٠,٠٠٠ ريال سعودي إلى ٣,٩٣٧,٥٠٠,٠٠٠ ريال سعودي (أي بنسبة زيادة تبلغ ٢٥٪ من رأس المال الحالي) عن طريق إصدار ٧٨,٧٥٠,٠٠٠ سهم عادي بقيمة اسمية تبلغ ١٠ ريالات سعودي للسهم الواحد ("**أسهم زيادة رأس المال**")، وتم تقييم أسهم زيادة رأس المال – بحسب ما تم الاتفاق عليه بموجب بنود الصفقة– بسعر ٢٢,٢٥ ريال سعودي للسهم الواحد (أي بقيمة مضافة على القيمة الأسمية تبلغ ١٢,٢٥) وبحيث تكون قيمتها الإجمالية مبلغ قدره ١,٧٥٢,١٨٧,٥٠٠ ريال سعودي (ما يعادل٤٦٧,٢٥٠,٠٠٠ دولار أمريكي)، لصالح شركة أرامكو السعودية للتطوير (وهي شركة مملوكة بالكامل لشركة أرامكو السعودية) وذلك لاستيفاء جزء من القيمة اللازم دفعها من الشركة مقابل إتمام الصفقة، على أن يتم إصدار أسهم زيادة رأس المال بعد اكتمال نقل ملكية عدد من ناقلات شركة فيلا (والتي ستنتقل إلى الشركة بموجب الصفقة) تساوي قيمتها أسهم زيادة رأس المال. وإذا أوقف تنفيذ الصفقة بسبب وقوع حدث قوة قاهرة (وفقاً للتفصل الوارد في نشرة الإصدار) بعد نقل ملكية أي من ناقلات شركة فيلا إلى الشركة دون أن يكتمل نقل ملكية عدد من الناقلات تساوي قيمتها أسهم زيادة رأس المال، فيُكتفى بزيادة رأس المال عن طريق إصدار العدد اللازم من الأسهم (بسعر ٢٢,٢٥ للسهم الواحد) للوفاء بقيمة الناقلات التي تم نقل ملكيتها إلى الشركة قبل وقوع حدث القوة القاهرة الذي تسبب في إلغاء الصفقة.

ثالثاً:

تفويض الأستاذ/ عبدالرحمن بن محمد المفضي ، رئيس مجلس إدارة الشركة والمهندس/ صالح بن ناصر الجاسر، الرئيس التنفيذي للشركة، مجتمعين أو منفردين، بتنفيذ جميع أحكام وبنود الاتفاقيات الخاصة بالصفقة، وأي وثائق أخرى ذات علاقة والقيام بالنيابة عن الشركة بتوقيع و/أو إجراء أي تعديلات على تلك الاتفاقيات أو الوثائق، وأن يكون لهما الحق في تفويض كامل أو جزء من صلاحياتهما لأي عضو من أعضاء مجلس الإدارة، أو لأي مسئول في الشركة أو طرف ثالث.

رابعاً:

الموافقة على تعديل المادة (٤-٦-٧-٨-١٠-١٤-١٥-١٦-١٧-١٨-٢٠-٢١-٢٢-٢٤-٣٠-٣٣-٣٤-٣٥-٣٦-٣٧) من النظام الأساسي للشركة.

خامساً:

إعادة ترتيب وترقيم مواد النظام الأساسي للشركة بما يتفق مع التعديل.

قائمة بالتعديلات على النظام الأساسي

الرقم	التعديل	النص الحالي	النص المعدل
١	تعديل المادة (٤)	مادة (٤) الأغراض التي من أجلها تأسست الشركة هي ما يلي : ١-شراء البواخر والادوات ووسائل النقل العائمة وبيعها واستغلالها للإسهام في نقل البضائع المتجهة إلى المملكة بشكل منتظم والمحافظة على انتظام أسعار الشحن وتأمين نقل متطلبات الأمن الوطني في جميع الظروف. ٢-نقل الصادرات إلى خارج المملكة. ٣-نقل الأشخاص والأشياء والأمتعة والبضائع والمواشي من وإلى المملكة بحراً. ٤-إيجاد طواقم فنية سعودية مدربة من المهندسين والضباط والبحارة لتشغيل البواخر وتنمية الورش الصناعية والعمل في أحواض إصلاح السفن والمجالات الأخرى المتصلة بالنقل البحري وتدريب المواطنين السعوديين في هذا المجال. ٥-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. ٦-الحصول على أية إمتيازات أو مزايا أو حقوق أياً كان نوعها من الحكومات المختلفة لأي غرض قد يعود على الشركة بالنفع. ٧-القيام بجميع الأعمال التي تسهل عملية السياحة والحج وتوفير وسائل الراحة للمسافرين واستيراد وتصدير المعدات البحرية اللازمة لسفنها أو لسفن الغير. ٨-إجراء جميع المعاملات والعقود والقيام بجميع التصرفات التي ترتبط أو لها علاقة لأي سبب كان بأغراضها والتي تراها الشركة لازمة ومناسبة لتنفيذ هذه الأغراض أو بعضها أو لتسهيل تنفيذها. ٩-الإشتراك في تأسيس أي شركة أخرى أو المساهمة فيها أو شراء موجوداتها وأخذ أشغالها أو أعمالها وذلك فيما له علاقة بأعمال الشركة سواء داخل حدود المملكة أو خارجها. ١٠-إمتلاك كل ما ترى له لزوماً من الأموال غير المنقولة لتنفيذ أي غرض من أغراضها في أي جهة في المملكة أو في الخارج وتسجيل ذلك بإسمها في الوزارات والدوائر الرسمية المختصة واستثمارها مباشرة أو بطرق الإيجار أو بأي وجه آخر.	مادة (٤) الأغراض التي من أجلها تأسست الشركة هي ما يلي: ١-شراء البواخر والادوات ووسائل النقل العائمة وبيعها واستغلالها للإسهام في نقل البضائع المتجهة إلى المملكة بشكل منتظم والمحافظة على انتظام أسعار الشحن وتأمين نقل متطلبات الأمن الوطني في جميع الظروف. ٢-نقل الصادرات إلى خارج المملكة. ٣-نقل الأشخاص والأشياء والأمتعة والبضائع والمواشي من وإلى المملكة بحراً. ٤-إيجاد طواقم فنية سعودية مدربة من المهندسين والضباط والبحارة لتشغيل البواخر وتنمية الورش الصناعية والعمل في أحواض إصلاح السفن والمجالات الأخرى المتصلة بالنقل البحري وتدريب المواطنين السعوديين في هذا المجال. ٥-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. ٦-الحصول على أية امتيازات أو مزايا أو حقوق أياً كان نوعها من الحكومات المختلفة لأي غرض قد يعود على الشركة بالنفع. ٧-القيام بجميع الأعمال التي تسهل عملية السياحة والحج وتوفير وسائل الراحة للمسافرين واستيراد وتصدير المعدات البحرية اللازمة لسفنها أو لسفن الغير. ٨-إجراء جميع المعاملات والعقود والقيام بجميع التصرفات التي ترتبط أو لها علاقة لأي سبب كان بأغراضها والتي تراها الشركة لازمة ومناسبة لتنفيذ هذه الأغراض أو بعضها أو لتسهيل تنفيذها. ٩-الإشتراك في تأسيس أي شركة أخرى أو المساهمة فيها أو شراء موجوداتها وأخذ أشغالها أو أعمالها وذلك فيما له علاقة بأعمال الشركة سواء داخل حدود المملكة أو خارجها. ١٠-إمتلاك كل ما ترى له لزوماً من الأموال غير المنقولة لتنفيذ أي غرض من أغراضها في أي جهة في المملكة أو في الخارج وتسجيل ذلك بإسمها في الوزارات والدوائر الرسمية المختصة واستثمارها مباشرة أو بطرق الإيجار أو بأي وجه آخر. للشركة في سبيل تحقيق أهدافها وأغراضها العمل على دعم توطين الوظائف (السعودة) في أوساط الموظفين العاملين على متن بواخرها 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.
٢	تعديل المادة (٦)	مادة (٦) رأس مال الشركة المصرح به خمسمائة مليون ريال سعودي موزع على خمسة ملايين سهماً قيمة كل منها مائة ريال سعودي وتكتتب الحكومة بنسبة ٢٥٪ من رأس المال ويعرض على رجال الأعمال وأصحاب البواخر السعوديين كمؤسسين في حدود ثلاثين في المائة ويطرح ما تبقى من الأسهم للإكتتاب العام. ويجب أن يكون رأس مال الشركة كافياً دائماً لتحقيق أغراضها وبناء على قرار الجمعية العامة غير العادية المنعقدة في ١٤٠٢/٨/١٠هـ (الموافق ١٩٨٢/٦/٢م). تمت زيادة رأس المال المصرح به ليصبح الفي مليون ريال سعودي مقسمة إلى عشرين مليون سهم قيمة السهم الواحد مائة ريال سعودي. وبناء على قرار الجمعية العامة الغير عادية المنعقدة في ١٤١٩/١/٢٩ هـ (الموافق ١٩٩٨/٥/٢٥م). تم تقسيم رأس المال إلى أربعين مليون سهم قيمة السهم الواحد خمسون ريالاً. وبناء على قرار الجمعية العامة الغير عادية المنعقدة في ١٤٢٧/٣/١٢هـ (الموافق ٢٠٠٦/٤/١٠م). تمت الموافقة على زيادة رأس المال المصرح به ليصبح ألفين ومائتين وخمسين مليون ريال سعودي مقسمة إلى خمسة وأربعين مليون سهم قيمة السهم الواحد خمسون ريالاً. وبناء على قرار الجمعية العامة الغير عادية المنعقدة في ١٤٢٧/١١/٤هـ (الموافق ٢٠٠٦/١١/٢٥م). تمت الموافقة على زيادة رأس المال المصرح به ليصبح ثلاثة آلاف ومائة وخمسين مليون ريال سعودي مقسمة إلى ثلاثمائة وخمسة عشر مليون سهم قيمة السهم الواحد عشرة ريالات.	مادة (٦) حدد رأس مال الشركة بـ (٣,٩٣٧,٥٠٠,٠٠٠) ثلاثة مليارات وتسعمائة وسبعة وثلاثون مليون وخمسمائة ألف ريال سعودي مقسمة إلى (٣٩٣,٧٥٠,٠٠٠) ثلاثمائة وثلاثة وتسعون مليون وسبعمائة وخمسون ألف سهم عادي متساوية القيمة تبلغ القيمة الاسمية لكل منها (١٠) عشرة ريالات سعودية.

الرقم	التعديل	النص الحالي	النص المعدل
٣	تعديل المادة (٧)	مادة (٧) يتم دفع نصف قيمة الأسهم عند الإكتتاب العام ويودع المبلغ بهذه القيمة في بنك سعودي أو أكثر باسم الشركة وتحت تصرف مجلس إدارتها ويحدد مجلس الإدارة البنوك التي يتم الإيداع فيها على أنه يتعين الوفاء بباقي قيمة الأسهم خلال خمس سنوات على الأكثر من تاريخ نفاذ المرسوم الملكي الصادر بالتأسيس وذلك في المواعيد وبالطريقة التي يعينها مجلس الإدارة. وإذا تخلف المساهم عن الوفاء بباقي القيمة يحق لمجلس الإدارة بعد إنذار هذا المساهم أن يقوم ببيع الأسهم المتأخر أداء المستحق من قيمتها لحسابه في مزاد علني وعلى ذمته وتحت مسئوليته دون حاجة إلى اتخاذ أية إجراءات أخرى ويلزم أن يكون بيع الأسهم على هذا النحو مسبوقاً بالنشر في جريدة محلية أو أكثر عن أرقام الأسهم المراد بيعها وإلغاء صكوكها. ومع ذلك يجوز للمساهم المتخلف حتى اليوم المحدد للمزايدة أن يدفع القيمة المستحقة عليه مضافاً إليها المصروفات التي أنفقتها الشركة وتستوفي الشركة من حصيلة البيع المبالغ المستحقة لها وترد الباقي إلى صاحب السهم وإذا لم تكف هذه الحصيلة للوفاء بالمبالغ المذكورة جاز للشركة أن تستوفي الباقي من جميع أموال المساهم وتلغي الشركة السهم الذي بيع وتعطي المشتري سهماً جديداً يحمل رقم السهم الملغي وتؤشر بذلك في سجل الأسهم. والتنفيذ بهذه الطريقة لا يمنع الشركة من أن تستعمل في مواجهة المساهم المتخلف عن الوفاء في الوقت ذاته أو في أي وقت آخر جميع الحقوق التي ترتبها لها الأنظمة المعمول بها.	مادة (٧) اكتتب المساهمون في (٣٩٣,٧٥٠,٠٠٠) ثلاثمائة وثلاثة وتسعون مليون وسبعمائة وخمسون ألف سهم والبالغة قيمتها (٣,٩٣٧,٥٠٠,٠٠٠) ثلاثة مليارات وتسعمائة وسبعة وثلاثون مليون وخمسمائة ألف ريال سعودي.
٤	تعديل المادة (٨)	مادة (٨) أسهم الشركة إسمية ولا يجوز لغير السعوديين تملكها إلا في حالة الإرث وتعطى الأسهم أرقاماً متسلسلة ويوقع رئيس مجلس الإدارة وأحد أعضاء المجلس وتختم بخاتم الشركة، ويذكر في السهم بالأخص إسم الشركة والمرسوم الملكي الصادر بالترخيص بتأسيسها وتاريخ نشره في الجريدة الرسمية وقيمة رأس المال المصرح به وعدد الأسهم وخصائصها وغرض الشركة ومركزها ومدتها ويكون للأسهم كوبونات ذات أرقام متسلسلة مشتملة على رقم السهم.	مادة (٨) أسهم الشركة إسمية ولا يجوز لغير السعوديين تملكها إلا في حالة الإرث.
٥	تعديل المادة (١٠)	مادة (١٠) تتداول الأسهم بالقيد في سجل المساهمين الذي تعده الشركة لإثبات أسماء المساهمين وجنسياتهم ومحل إقامتهم وأرقام الأسهم والمدفوع من قيمتها. ويؤشر بهذا القيد على السهم ولا يعتد بنقل ملكيته في مواجهة الشركة أو الغير إلا من تاريخ القيد في السجل المذكور، وتترتب علي ملكية السهم قبول النظام الأساسي للشركة وقرارات جمعيتها العامة.	مادة (١٠) تتداول الأسهم بالقيد في السجل الآلي للمساهمين وفق نظام السوق المالية ولوائحه التنفيذية. ولا يعتد بنقل ملكية الأسهم في مواجهة الشركاء أو الغير إلا من تاريخ قيدها في السجل المذكور بموجب الأنظمة والتعليمات المنظمة لتداول الأسهم. وتترتب علي ملكية السهم قبول النظام الأساسي للشركة وقرارات جمعيتها العامة.
٦	تعديل المادة (١٤)	مادة (١٤) يجوز للشركة في أي وقت أن تعقد قروضا أو تصدر سندات القروض أو تصدر صكوك الدين وغيرها من الأوراق المالية 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. وفي حال إصدار السندات أو الصكوك يجب أن تكون المبالغ والمدد والشروط في الأوقات التي يقرها مجلس الإدارة، بشرط أن لا تزيد إجمالي القروض وأدوات الدين الأخرى غير المسددة عن ثلاثة أضعاف رأس المال، وللمجلس كامل الصلاحيات في القيام بالتوقيع على جميع الإتفاقيات المتعلقة واتخاذ جميع الإجراءات اللازمة وله حق القيام بتفويض جزء أو كل من الصلاحيات الممنوحة أعلاه لأي شخص أو أشخاص، وإعطائهم حق تفويض الغير.	مادة (١٤) يجوز للشركة في أي وقت أن تعقد قروضا أو تصدر سندات القروض أو تصدر صكوك الدين وغيرها من الأوراق المالية 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. وفي حال إصدار السندات أو الصكوك يجب أن تكون المبالغ والمدد والشروط في الأوقات التي يقرها مجلس الإدارة، بشرط أن لا تزيد إجمالي القروض وأدوات الدين الأخرى غير المسددة عن ثلاثة أضعاف حقوق المساهمين في الشركة وفقا لآخر قوائم مالية مراجعة للشركة، وللمجلس كامل الصلاحيات في القيام بالتوقيع على جميع الإتفاقيات المتعلقة واتخاذ جميع الإجراءات اللازمة وله حق القيام بتفويض جزء أو كل من الصلاحيات الممنوحة أعلاه لأي شخص أو أشخاص، وإعطائهم حق تفويض الغير.

الرقم	التعديل	النص الحالي	النص المعدل
٧	تعديل المادة (١٥)	مادة (١٥) يدير الشركة مجلس إدارة مكون من سبعة أعضاء تعين الحكومة (صندوق الإستثمارات العامة) ثلاثة منهم وتنتخب الجمعية العامة بالتصويت الأربعة الباقين ويعين مجلس الإدارة من بين أعضائه رئيساً ونائباً للرئيس ومدة عضوية المجلس ثلاث سنوات كما يجوز دائماً إعادة انتخاب العضو ويقوم نائب الرئيس مقام الرئيس عند غيابه. ويعين مجلس الإدارة سكرتيراً له من بين أعضائه أو من غيرهم ويحدد اختصاصاته ومكافأته ولا تزيد مدة رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب والسكرتير عضو مجلس الإدارة عن عضوية كل منهم في المجلس ويجوز إعادة تعيينهم أو انتخابهم وتنتهي عضوية عضو المجلس بانتهاء مدته أو وفاته أو إذا أصبح غير صالح وفقاً لأي نظام أو تعليمات سارية في المملكة. وإذا شغر 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 إجتماعاته وجبت دعوة الجمعية العامة العادية في أقرب وقت ممكن لتعيين العدد اللازم من الأعضاء. كما 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، وعلى اللجنة أن تبلغ مجلس الإدارة علماً بما يقوم به أو تتوصل إليه من نتائج وتتخذه من قرارات بشفافية مطلقة وعلى مجلس الإدارة أن يتابع عمل اللجان التي يشكلها بشكل دوري للتحقق من قيامها بالأعمال الموكلة إليها.	مادة (١٥) يدير الشركة مجلس إدارة مكون من تسعة أعضاء. وتعين الحكومة (صندوق الإستثمارات العامة) ثلاثة منهم ويعين المساهم شركة أرامكو السعودية للتطوير عضوين اثنين، وتنتخب الجمعية العامة بقية الأعضاء على ألا يشارك في التصويت عليهم الحكومة (صندوق الإستثمارات العامة) والمساهم شركة أرامكو السعودية للتطوير. وبعد انتهاء دورة مجلس بتاريخ الإدارة بتاريخ ٢٠١٦/١٢/٣١م ، تقوم الجمعية العامة بانتخاب أعضاء مجلس الإدارة التسعة كافة بطريقة التصويت التراكمي وفقاً للائحة حوكمة الشركات الصادرة عن هيئة السوق المالية وأي تعديلات تجري عليها من وقت لآخر. ويعين مجلس الإدارة من بين أعضائه رئيساً ونائباً للرئيس ومدة عضوية المجلس ثلاث سنوات كما يجوز دائماً إعادة انتخاب العضو ويقوم نائب الرئيس مقام الرئيس عند غيابه. ويعين مجلس الإدارة سكرتيراً له من بين أعضائه أو من غيرهم ويحدد اختصاصاته ومكافأته ولا تزيد مدة رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب والسكرتير عضو مجلس الإدارة عن عضوية كل منهم في المجلس ويجوز إعادة تعيينهم أو انتخابهم. وتنتهي عضوية عضو المجلس بانتهاء مدة عضويته أو وفاته أو إذا رأى المجلس بأنه أصبح غير قادر على القيام بمهامه وفقاً لأي نظام أو تعليمات سارية في المملكة. وإذا شغر 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 اجتماعاته وجبت دعوة الجمعية العامة العادية في أقرب وقت ممكن لتعيين العدد اللازم من الأعضاء. كما 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، وعلى اللجنة أن تبلغ مجلس الإدارة علماً بما يقوم به أو تتوصل إليه من نتائج وتتخذه من قرارات بشفافية مطلقة وعلى مجلس الإدارة أن يتابع عمل اللجان التي يشكلها بشكل دوري للتحقق من قيامها بالأعمال الموكلة إليها.
٨	تعديل المادة (١٦)	مادة (١٦) يشترط في عضو مجلس الإدارة المنتخب أن يكون مالكاً بصفته الشخصية أو يكون الشخص المعنوي الذي يمثله مالكاً لعدد من الأسهم لا يقل عن (ألفي سهم) وتخصص هذه الأسهم لضمان مسؤولية أعضاء مجلس الإدارة وإذا كان العضو وقت انتخابه لا يملك هذا العدد من الأسهم وجب عليه خلال شهر من تاريخ انتخابه أن يكون مالكاً له وإلا سقطت عضويته وعلى مراقب الحسابات أن يتحقق من مراعاة هذا الشرط وأن يضمن تقريره إلى الجمعية العامة أية مخالفة في هذا الشأن. ولا يلتزم أعضاء مجلس الإدارة بأي التزام شخصي فيما يتعلق بتعهدات الشركة بسبب قيامهم بمهام وظائفهم ضمن حدود صلاحياتهم.	مادة (١٦) يشترط في عضو مجلس الإدارة المنتخب أن يكون مالكاً بصفته الشخصية أو يكون الشخص المعنوي الذي يمثله مالكاً لعدد من الأسهم لا يقل عن (ألفي سهم) وتخصص هذه الأسهم لضمان مسؤولية أعضاء مجلس الإدارة وإذا كان العضو وقت انتخابه لا يملك هذا العدد من الأسهم وجب عليه خلال شهر من تاريخ انتخابه أن يكون مالكاً له وإلا سقطت عضويته وعلى مراقب الحسابات أن يتحقق من مراعاة هذا الشرط وأن يضمن تقريره إلى الجمعية العامة أية مخالفة في هذا الشأن. ولا يلتزم أعضاء مجلس الإدارة بأي التزام شخصي فيما يتعلق بتعهدات الشركة بسبب قيامهم بمهام وظائفهم ضمن حدود صلاحياتهم.

الرقم	التعديل	النص الحالي	النص المعدل
٩	تعديل المادة (١٧)	مادة (١٧) لمجلس الإدارة أوسع سلطة في إدارة الشركة فيما عدا ما احتفظ به صراحة نظامها للجمعية العامة ويجوز له رهن موجودات الشركة كضمان مقابل للقروض التي تحصل عليها كما يجوز له بيع موجودات الشركة بشرط أن لا تزيد القيمة الدفترية لكل عملية عن (١٠٪) من رأس مال الشركة المصرح به ويجتمع مجلس الإدارة ست مرات في السنة على الأقل بناءً على دعوة من رئيسه أو من يقوم مقامه ويجتمع أيضاً إذا طلب ذلك كتابة اثنان من أعضائه على الأقل وتكون الإجتماعات بالمركز الرئيسي أو خارجه إذا اقتضت الظروف ذلك ويكون الإجتماع صحيحاً بحضور أغلبية أعضائه ولعضو مجلس الإدارة أن ينيب عنه كتابة عند الضرورة أحد زملائه في المجلس وفي هذه الحالة يكون لهذا العضو صوتان ولا تجوز الإنابة عن أكثر من عضو واحد وعلى مجلس الإدارة أن يعين عضواً منتدباً من بين أعضائه أو مديراً عاماً للشركة كما له أن يعين مديراً أو أكثر ووكيلاً مفوضاً وله أن يخولهم أيضاً حق التوقيع عن الشركة	مادة (١٧) مع مراعاة الاختصاصات المقررة للجمعية العامة، يكون لمجلس الإدارة أوسع السلطات في إدارة الشركة وتصريف أمورها داخل المملكة وخارجها، وله على سبيل المثال لا الحصر: ١. تمثيل الشركة في علاقاتها مع الغير والجهات الحكومية والخاصة. ٢. تمثيل الشركة أمام المحاكم الشرعية والهيئات القضائية وديوان المظالم ومكاتب العمل والعمال واللجان العليا والابتدائية لفض النزاعات العمالية ولجان الأوراق التجارية ولجنة الفصل في منازعات الأوراق المالية لجنة تسوية المنازعات المصرفية و لجنة الفصل في المنازعات والمخالفات التأمينية وكافة اللجان القضائية الأخرى وهيئات التحكيم والحقوق المدنية وأقسام الشرطة والغرف التجارية والصناعية والهيئات الخاصة والشركات والمؤسسات على اختلاف أنواعها وبيوت المال وكافة صناديق ومؤسسات التمويل الحكومي بمختلف مسمياتها واختصاصاتها والمؤسسات المالية بكافة أنواعها. ٣. القبض والتسديد والإقرار والمطالبة والمدافعة والمرافعة والمخاصمة والمخالصة نيابة عن الشركة و قبول الأحكام أو الاستئناف ضدها، والمطالبة بتنفيذ الأحكام، وقبض ما يُحصل من تنفيذ الأحكام. ٤. الدخول في المناقصات والتوقيع نيابة عن الشركة، على كافة أنواع العقود والاتفاقيات والوثائق والمستندات بما في ذلك دون حصر عقود تأسيس الشركات التي تشترك فيها الشركة مع كافة تعديلات عقود تأسيس الشركات التي تكون الشركة شريكة فيها وقرارات التعديل، والتوقيع على القرارات التي تعدل تلك الإتفاقيات وعقود التأسيس والصكوك أمام كتاب العدل والجهات الرسمية ٥. التوقيع على اتفاقيات القروض والتنازل عن الأولوية في سداد ديون الشركة، وإصدار الكفالات ومنح كافة الضمانات والتعويضات وإصدار الوكالات الشرعية نيابة عن الشركة. ٦. البيع والشراء والإفراغ وقبوله والاستلام والتسليم والاستئجار والتأجير. ٧. فتح وإدارة وتشغيل وإغلاق الحسابات البنكية، وفتح خطابات الاعتماد، والقبض والدفع والسحب والإيداع لدى البنوك وإصدار الضمانات المصرفية والتوقيع على كافة الأوراق والمستندات والشيكات وكافة المعاملات المصرفية. ٨. تعيين الموظفين والعمال وعزلهم واستقدام الأيدي العاملة من خارج المملكة والتعاقد معهم وتحديد واجباتهم ومرتباتهم. ٩. أن يوكل – في حدود اختصاصه- واحداً أو أكثر من أعضائه أو من الغير في مباشرة بعض أعماله. ١٠. إقرار خطة عمل الشركة والموافقة على خططها التشغيلية وميزانياتها السنوية. ١١. بيع أو رهن عقارات الشركة وأصولها على أن يراعي محضر مجلس الإدارة وحيثيات قراره التصرف في عقارات الشركة الشروط التالية: أ. أن يحدد المجلس في قرار البيع الأسباب والمبررات له ب. أن يكون سعر البيع مقارباً لثمن المثل ج. أن يكون البيع في الحال وبضمانات كافية د. أن لا يترتب على هذا التصرف توقف بعض أنشطة الشركة أو تحميلها بالتزامات أخرى ١٢. إبراء ذمة مديني الشركة من التزاماتهم متى ما كان ذلك في صالح الشركة، وعلى أن يتضمن محضر مجلس الإدارة وحيثيات قراره الأسباب التي بناءً عليها تم اتخاذ القرار وعلى أن تتوفر في إبراء الذمة الشروط التالية: أ. أن يكون الإبراء بعد مضي سنة كاملة من حلول ميعاد استيفاء الدين كحد أدنى. ب. أن يكون الإبراء لمبلغ محدد كحد أقصى لكل عام للمدين الواحد. علماً بأن الصلاحية المنصوص عليها في هذه الفقرة والمتعلقة بإبراء ذمة مديني الشركة حق لمجلس الإدارة لا يجوز التفويض فيه لأي شخص. ١٣. عقد القروض والتسهيلات الائتمانية مع صناديق ومؤسسات التمويل الحكومي مهما بلغت مدتها، وله عقد القروض التجارية حتى لو تجاوزت مدتها ثلاث سنوات ولكن لا يتجاوز آجالها نهاية مدة الشركة (في حال وجد)، مع مراعاة الشروط التالية لعقد القروض التي تتجاوز آجالها ثلاث سنوات: أ. أن يحدد مجلس الإدارة في قراره أوجه استخدام القرض وكيفية سداده. ب. بأن يراعي في شروط القرض والضمانات المقدمة له عدم الإضرار بالشركة والضمانات العامة للدائنين. ١٤. يكون لمجلس الإدارة في حدود اختصاصه أن يفوض واحد أو أكثر من أعضائه أو مدير عام الشركة أو واحد أو أكثر موظفي الشركة أو من الغير في مباشرة عمل معين أو أعمال معينة. ويجتمع مجلس الإدارة أربع مرات في السنة على الأقل بناءً على دعوة من رئيسه أو من يقوم مقامه ويجتمع أيضاً إذا طلب ذلك كتابة اثنان من أعضائه على الأقل. وتكون اجتماعات مجلس الإدارة بالمركز الرئيسي أو خارجه إذا اقتضت الظروف ذلك ولعضو مجلس الإدارة أن ينيب عنه كتابة عند الضرورة أحد زملائه في المجلس وفي هذه الحالة يكون لهذا العضو صوتان ولا تجوز الإنابة عن أكثر من عضو واحد وعلى مجلس الإدارة أن يعين عضواً منتدباً من بين أعضائه أو مديراً عاماً للشركة كما له أن يعين مديراً أو أكثر ووكيلاً مفوضاً وله أن يخولهم أيضاً حق التوقيع عن الشركة.
١٠	تعديل المادة (١٨)	مادة (١٨) لا يكون اجتماع المجلس صحيحاً إلا إذا حضره نصف الأعضاء (٥٠٪) على الأقل بشرط ألا يقل عدد الحاضرين عن خمسة أعضاء وتصدر قرارات مجلس الإدارة بأغلبية الأعضاء الحاضرين فإذا تساوت الأصوات رجح الجانب الذي فيه الرئيس أو من يقوم مقامه. وإذا تخلف أحد الأعضاء عن حضور ثلاث جلسات متتالية بدون عذر مشروع جاز اعتباره مستقيلاً بقرار من مجلس الإدارة. وتثبت مداولات المجلس وقراراته في محاضر وتدون هذه المحاضر في سجل خاص يوقع عليها رئيس المجلس والسكرتير وللعضو المعارض أن يطلب تسجيل رأيه في هذا السجل.	مادة (١٨) لا يكون اجتماع المجلس صحيحاً إلا إذا حضره نصف (٥٠٪) أعضاء مجلس الإدارة على الأقل وتصدر قرارات مجلس الإدارة بأغلبية الأعضاء الحاضرين فإذا تساوت الأصوات رجح الجانب الذي فيه الرئيس أو من يقوم مقامه. وإذا تخلف أحد الأعضاء عن حضور ثلاث جلسات متتالية بدون عذر مشروع جاز اعتباره مستقيلاً بقرار من مجلس الإدارة. وتثبت مداولات المجلس وقراراته في محاضر وتدون هذه المحاضر في سجل خاص يوقع عليها رئيس المجلس والسكرتير وللعضو المعارض أن يطلب تسجيل رأيه في هذا السجل. ولمجلس الإدارة، متى ما رأى ذلك ضرورياً، اصدار قرارات بطريق عرضها على الأعضاء متفرقين مالم يطلب أحد الأعضاء كتابةً عقد اجتماع للمجلس للمداولة في تلك القرارات. وتعرض هذه القرارات على مجلس الإدارة في أول اجتماع له بعد إصدار تلك القرارات.

الرقم	التعديل	النص الحالي	النص المعدل
١١	تعديل المادة (٢٠)	مادة (٢٠) تتكون الجمعية العامة من جميع المساهمين في الشركة. وتكون قراراتها الصادرة في حدود إختصاصاتها ووفقاً لهذا النظام ملزمة لجميع المساهمين. ولكل مساهم يمتلك عشرة أسهم له حق حضور اجتماعاتها وله أن ينيب غيره في الحضور بشرط أن تكون النيابة ثابتة بالكتابة.	مادة (٢٠) تتكون الجمعية العامة من جميع المساهمين في الشركة. وتكون قراراتها الصادرة في حدود اختصاصاتها ووفقاً لهذا النظام ملزمة لجميع المساهمين. ولكل مساهم يمتلك عشرة أسهم له حق حضور اجتماعاتها وله أن ينيب غيره في الحضور بشرط أن تكون النيابة ثابتة بالكتابة. ويجوز للمساهمين المشاركة في اجتماعات الجمعية العامة والتصويت على قراراتها من خلال الوسائل الالكترونية وفقا للضوابط و القواعد الصادرة عن الجهات المختصة.
١٢	تعديل المادة (٢١)	مادة (٢١) يسجل المساهمون أسماءهم في سجل خاص يعد لذلك في مركز الشركة ابتداء من تاريخ توجيه الدعوة إلى الوقت المحدد لإنعقاد الجمعية، ويحرر عند إنعقاد الجمعية كشف بأسماء المساهمين الحاضرين والممثلين ومكان إقامتهم مع بيان عدد الأسهم التي في حيازتهم بالأصالة أو بالوكالة وعدد الأصوات المخصصة لها ويكون لكل ذي مصلحة الإطلاع على هذا الكشف.	مادة (٢١) يحرر عند انعقاد الجمعية كشف بأسماء المساهمين الحاضرين والممثلين ومكان إقامتهم مع بيان عدد الأسهم التي في حيازتهم بالأصالة أو بالوكالة وعدد الأصوات المخصصة لها ويكون لكل ذي مصلحة الاطلاع على هذا الكشف.
١٣	تعديل المادة (٢٢)	مادة (٢٢) لكل مساهم صوت لكل عشرة أسهم يمتلكها أو يمثلها ما لم تقرر الجمعية العامة غير ذلك في مناسبة إصدار نوع معين من الأسهم الممتازة التي ترتب لأصحابها أولوية في قبض ربح معين أو أولوية في إسترداد ما دفع من رأس المال بعد التصفية.	مادة (٢٢) لكل مساهم صوت لكل سهم يمتلكه أو يمثله ما لم تقرر الجمعية العامة غير ذلك في مناسبة إصدار نوع معين من الأسهم الممتازة التي ترتب لأصحابها أولوية في قبض ربح معين أو أولوية في استرداد ما دفع من رأس المال بعد التصفية.
١٤	تعديل المادة (٢٤)	مادة (٢٤) لمجلس الإدارة دعوة الجمعية العامة كلما رأي ذلك ويتعين عليه دعوتها كلما طلب إليه ذلك مراقب الحسابات أو عدد من المساهمين يمثلون (٥٪) خمسة بالمائة من رأس المال على الأقل. وفي الحالة الأخيرة يجب على هؤلاء المساهمين أن يثبتوا قبل إرسال أية دعوة أنهم أودعوا أسهمهم في المركز الرئيسي للشركة. ولا يجوز لهؤلاء المساهمين سحب الأسهم التي أودعوها على هذا النحو إلا بعد إنفضاض الجمعية العامة وترسل صورة من هذه الأوراق إلى الإدارة العامة للشركات بوزارة التجارة في نفس الوقت الذي يتم فيه نشر الدعوة أو إرسالها إلى المساهمين.	مادة (٢٤) لمجلس الإدارة دعوة الجمعية العامة كلما رأي ذلك ويتعين عليه دعوتها كلما طلب إليه ذلك مراقب الحسابات أو عدد من المساهمين يمثلون (٥٪) خمسة بالمائة من رأس المال على الأقل. وترسل صورة من الدعوة إلى الإدارة العامة للشركات بوزارة التجارة في نفس الوقت الذي يتم فيه نشر الدعوة أو إرسالها إلى المساهمين.
١٥	حذف المادة (٣٠) بالكامل	مادة (٣٠) يكون لمجلس إدارة الشركة الاختصاصات المقررة للجمعية العامة العادية وذلك حتى إنعقاد أو اجتماع للجمعية المذكورة.	تحذف.
١٦	تعديل المادة (٣٣)	مادة (٣٣) يعد مجلس الإدارة في كل سنة مالية جرداً لقيمة أصول الشركة وخصومها في التاريخ المذكور كما يعد ميزانية الشركة وحساب الأرباح والخسائر وتقديراً 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، 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 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.	مادة (٣٢) يعد مجلس الإدارة في كل سنة مالية جرداً لقيمة أصول الشركة وخصومها في التاريخ المذكور 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، 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 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.
١٧	تعديل المادة (٣٤)	مادة (٣٤) يجب على الشركة أن تقتطع سنوياً جزءاً يساوي (١٠٪) من الأرباح الصافية لتكوين احتياطي نظامي ويوقف هذا الاقتطاع متى بلغ الإحتياطي المذكور من رأس مال الشركة المدفوع ومتى انخفض الإحتياطي وجبت العودة إلى الإقتطاع.	مادة (٣٣) توزع أرباح الشركة الصافية السنوية، بعد خصم جميع المصروفات العمومية وغيرها من المصروفات، على النحو التالي:- ١. يُجنب عشرة (١٠٪) من الأرباح الصافية لتكوين الاحتياطي النظامي. ويجوز للجمعية العامة العادية وقف هذا التجنيب متى بلغ الاحتياطي المذكور مبلغاً مساوياً لنصف رأس المال. ٢. للجمعية العامة العادية، بناءً على اقتراح مجلس الإدارة، أن تُجنب نسبة معينة من الأرباح الصافية لتكوين احتياطي اتفاقي يُخصص لغرض أو أغراض معينة توافق عليها الجمعية العامة العادية. ٣. يوزع الباقي بعد ذلك على المساهمين كأرباح بشرط ألا يقل عن (٥٪) من رأس مال الشركة.
١٨	تعديل المادة (٣٥)	مادة (٣٥) يتم التصرف في المال الإحتياطي بناء على قرار مجلس الإدارة فيما يكون أوفى مصالح الشركة.	مادة (٣٤) يتم التصرف في المال الاحتياطي بناء على قرار مجلس الإدارة فيما يكون في مصالح الشركة.

الرقم	التعديل	النص الحالي	النص المعدل
١٩	تعديل المادة (٣٦)	مادة (٣٦) توزع الأرباح الصافية على المساهمين بعد خصم جميع المصروفات العمومية والتكاليف الأخرى والإحتياطي النظامي حسب المادة (٣٤) من هذا النظام ويستحق أعضاء مجلس الإدارة بدل حضور جلسات مجلس الإدارة بالإضافة إلى مكافأة سنوية مقطوعة وفقاً للقواعد المنظمة لذلك.	مادة (٣٥) يستحق أعضاء مجلس الإدارة بدل حضور جلسات مجلس الإدارة بالإضافة إلى مكافأة سنوية مقطوعة وفقاً للقواعد المنظمة لذلك.
٢٠	تعديل المادة (٣٧)	مادة (٣٧) تحل الشركة في حالة خسارة نصف رأس المال إلا إذا قررت الجمعية العامة العادية خلاف ذلك بالأغلبية اللازمة لصدور قراراتها. وفي حالة حلها تعين الجمعية العامة العادية بناء على طلب مجلس الإدارة طريقة التصفية وتُعين مصفياً أو أكثر وتحدد سلطته وتنتهي وكالة مجلس الإدارة بتعيين المصفى. أما سلطة الجمعية فتبقى قائمة طوال مدة التصفية إلى أن يتم إبراء ذمة المصفى.	مادة (٣٦) إذا بلغت خسائر الشركة ثلاثة أرباع رأس المال، وجب على أعضاء مجلس الإدارة دعوة الجمعية العامة غير العادية للنظر في استمرار الشركة أو حلها وينشر قرار الجمعية في جميع الأحوال في الجريدة الرسمية. وفي حال قررت الجمعية العامة غير العادية حل الشركة تقرر الجمعية العامة غير العادية بناءً على اقتراح مجلس الإدارة طريقة التصفية وتعين مصفي أو أكثر وتحدد صلاحياتهم وأتعابهم. وتنتهي سلطة مجلس الإدارة بانقضاء الشركة. ومع ذلك يستمر مجلس الإدارة قائماً على إدارة الشركة إلى أن يتم تعيين المصفي وتبقى لأجهزة الشركة اختصاصاتها بالقدر الذي لا يتعارض مع اختصاصات المصفين.

- وتجدر الإشارة إلى أن النصاب اللازم لانعقاد هذه الجمعية يتمثل في حضور مساهمين يملكون على الأقل ما نسبته ٥٠ في المائة من الأسهم المصدرة للشركة، ويكون الحضور إما شخصياً أو بالوكالة أو عن طريق خدمة التصويت الإلكتروني عن بعد. وفي حال عدم اكتمال النصاب، سيتم الدعوة لاجتماع آخر، ويتحقق النصاب للاجتماع الثاني بحضور مساهمين يملكون على الأقل ما نسبته ٢٥ في المائة من الأسهم المصدرة للشركة، ويكون الحضور إما شخصياً أو بالوكالة أو عن طريق خدمة التصويت الإلكتروني عن بعد.

١٨. الملحق رقم ٢ – نموذج الوكالة المتعلق بالجمعية العامة غير العادية الخاصة بالصفقة

أنا المساهم (يدرج اسم المساهم رباعياً أو اسم الشركة أو المؤسسة كما هو في سجلها التجاري) الموقع أدناه، بموجب السجل المدني/ سجل تجاري رقم _____ وتاريخ / / هـ. وبصفتي أحد مساهمي الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري والمالك لعدد _____ سهماً قد وكلت المساهم (يدرج اسم المساهم رباعياً) _____ سجل مدني رقم _____ (وهو من غير أعضاء مجلس الإدارة أو من موظفي الشركة او المكلفين بالقيام بصفة دائمة بعمل فني او اداري لحسابها) لينوب عني في حضور اجتماع الجمعية العامة غير العادية للشركة المقرر عقده في يوم ( ) تاريخ ( ) والتصويت على بنود جدول أعمال الجمعية نيابة عني والتوقيع على كل المستندات المطلوبة والضرورية واللازمة لإجراءات الاجتماع. كما يسرى هذا التوكيل للاجتماع الثاني للجمعية في حال تأجيل الاجتماع المشار إليه أعلاه .

والله الموفق...

حرر في / / هـ (الموافق / / م)

تصديق التوقيع:

التوقيع الاسم :

الصفة:

التوقيع :

ملاحظات :

يرجى كتابة الاسم الكامل مع التوقيع على التوكيل والتصديق عليه من أحد البنوك أو الغرفة التجارية أو جهة العمل الحكومي .

لا يحق توكيل أحد من أعضاء مجلس إدارة الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري أو موظفي الشركة أو المكلفين بالقيام بصفة دائمة بعمل فني أو إداري لحسابها.

لا يحق توكيل أحد من غير مساهمي الشركة الوطنية السعودية للنقل البحري.

١٩. الملحق رقم ٣ – نموذج بطاقة التصويت المتعلق بالجمعية العامة غير العادية الخاصة بالصفقة

اجتماع الجمعية العامة غير العادية للشركة السعودية الوطنية للنقل البحري

المنعقدة في يوم ( ) بتاريخ / /١٤٣٥هـ (الموافق / /٢٠١٤م)

اسم المساهم: _____

الرقم المسلسل بكشف حضور المساهمين: _____

عدد الأسهم بالأصالة: _____

عدد الأسهم بالوكالة: _____

إجمالي عدد الأسهم : (عدد الأصوات) _____

البند محل التصويت:

الموافقة على عملية دمج أسطول وعمليات شركة فيلا البحرية العالمية المحدودة مع الشركة بحسب ما تم بيانه في نشرة الإصدار المنشورة من قبل الشركة بتاريخ ( ) وجميع الاتفاقيات والمستندات والترتيبات المتعلقة بها بما في ذلك الموافقة أو المصادقة (بحسب الحال) على جميع الفقرات التي وردت في جدول الاعمال.

○ موافق ○ غير موافق

اسم المساهم _____ التوقيع: _____

ملاحظة :. يرجى عدم التصويت في البطاقة إلا بعد الإعلان عن بدء التصويت في الجمعية، يرجى التأشير بعلامة (✓) في المربع الذي تختاره بالموافقة أو بغير الموافقة.

Bahri
البحري