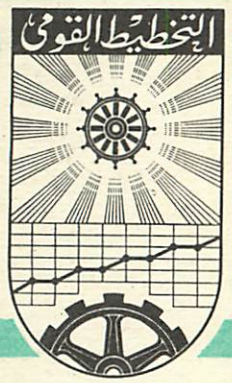
الجمهورية العربية المتحدة



معهد التخطيط القومى

مذكرة خارجية رقم (١١٣٤)

دراسة تحليلية لتقييم ادارة الانتاج
فى
مصايد أعالى البحار المصرية

اعداد
دكتور أحمد عبد الوهاب برانية
مهندس زراعى فؤاد زكى عبد اللطيف

ديسمبر ١٩٧٥

القاهرة
طريق صلاح سالم مدينة نصر

دراسة تحليلية
لتقييم ادارة الانتاج
في
مصايد اعالي البحار المصرية

اعداد

دكتور احمد عبدالوهاب برانيه

مهندس زراعي فؤاد زكي عبداللطيف

ديسمبر ١٩٧٥

قائمة الموضوعات

الموضوع	رقم الصفحة
قائمة الجداول	
قائمة الاشكال والرسوم التوضيحية	
مقدمة :	أ
الفصل الاول: توصيف النشاط الانتاجى بمصايد اعالى البحار	١
١٠١ـ تمهيد	١
٢٠١ـ توصيف وحدات الانتاج بمصايد اعالى البحار	١
٣٠١ـ ادارة الانتاج بمصايد اعالى البحار	٣
الفصل الثانى: نبذة عن مشروع الصيد فى اعالى البحار	٧
١٠٢ـ تمهيد	٧
٢٠٢ـ التخطيط للمشروع	٧
٣٠٢ـ وحدات الانتاج المصرية فى مصايد اعالى البحار	٢٠
٤٠٢ـ مناطق الانتاج	٢٣
الفصل الثالث: تقييم ادارة الانتاج فى مصايد اعالى البحار	٢٦
١٠٣ـ تمهيد	٢٦
٢٠٣ـ الانتاج	٢٨
١٠٢٠٣ـ الطاقة الانتاجية لمصايد اعالى البحار	٢٨
٢٠٢٠٣ـ البرنامج الزمنى لتشغيل الوحدات الانتاجية	٣٢
٣٠٢٠٣ـ معدلات الانتاج	٤٨
٤٠٢٠٣ـ مدى استخدام الطاقة الانتاجية لمعدات التصنيع على السفن	٥٨
٥٠٢٠٣ـ النتائج والتوصيات	٦١

تابع قائمة الموضوعات

الموضوع	رقم الصفحة
٣٠٣ـ تكاليف الانتاج :	٦٧
١٠٣٠٣ـ تمهيد	٦٧
٢٠٣٠٣ـ الاجور	٧١
٣٠٣٠٣ـ وحدات الانتاج طراز اكسا ٦٧	٧٢
١٠٣٠٣٠٣ـ المستلزمات السلعية	٧٢
٢٠٣٠٣٠٣ـ المستلزمات الخدمية	٧٨
٣٠٣٠٣٠٣ـ المصروفات التحويلية الجارية	٨١
٤٠٣٠٣ـ وحدات الانتاج طراز تاسبا ٩٦	٨٢
١٠٤٠٣٠٣ـ المستلزمات السلعية	٨٢
٢٠٤٠٣٠٣ـ المستلزمات الخدمية	٨٧
٣٠٤٠٣٠٣ـ المصروفات التحويلية الجارية	٩٠
٥٠٣٠٣ـ النتائج والخلاصة	٩١
٤٠٣ـ سعر البيع	٩٦
الفصل الرابع : اتجاهات تطور الانتاج فى مصايد اعالى البحار المصرية حتى عام ١٩٨٠	١٠٨
الخلاصة والتوصيات	I
المراجع :	

قائمة الجداول

رقم الجدول	العنوان	الصفحة
١	عدد وانواع السفن ومعدل الانتاج والانتاج الكلى للبدائل الثلاثة	٩
٢	التكلفة الكلية وقيمة الانتاج وعنصر النقد الاجنبى فى البدائل الثلاثة خلال السنوات الخمس الاولى	١١
٣	" " " " " " " " بعد السنوات الخمس الاولى	١٣
٤	المعايير الثانوية للتفضيل بين البدائل الثلاث	١٦
٥	قيمة وتاريخ استلام وبدء تشغيل وحدات الانتاج فى اعالى البحار.	٢١
٦	مواصفات السفن من طراز اكسا ٦٧ ، تاسيا ٩٦	٢٢
٧	العجز العام والمرحل خلال الفترة من ١٩٦٨ ـ ١٩٧٤	٢٦
٨	الانتاج السنوى للسفن المصرية باعالى البحار فى الفترة من ١٩٦٨ ـ ١٩٧٤	٢٩
٩	المعدلات النمطية لاستخدام وحدات الانتاج للوقت فى كل من النظام الفردى والزوجى للتشغيل لكل طراز	٣٤
١٠	استخدام الوقت للسفينة (برنيس) فى الفترة من ١٩٦٨ـ١٩٧٤	٣٥
١١	استخدام الوقت للسفينة (الغردقة) فى الفترة من ١٩٦٨ـ١٩٧٤	٣٧
١٢	" " " (رأس بناس) " " "	٣٨
١٣	" " " (بلطيم) " " "	٤١
١٤	" " " (رأس البر) " " "	٤٢
١٥	اجمالى الانتاجية ومدد الصيد والابحار والتوقف خلال الفترة من ٦٨ـ١٩٧٤	٤٥
١٦	متوسط الانتاج اليومى بالنسبة للسفن طراز اكسا ٦٧ عن الفترة من ١٩٦٨ـ١٩٧٤	٤٩
١٧	بيان بعدد الرحلات لوحدات الانتاج طراز اكسا ٦٧ خلال الفترة من ١٩٦٨ـ١٩٧٤	٥٢
١٨	متوسط الانتاج اليومى لطراز تاسيا ٩٦ عن الفترة من ١٩٧١ـ١٩٧٤	٥٥
١٩	بيان بعدد الرحلات لوحدات الانتاج طراز تاسيا ٩٦ خلال الفترة من ١٩٧١ـ١٩٧٤	٥٦
٢٠	متوسط الانتاج اليومى للسفن خلال الفترة من ١٩٦٨ـ١٩٧٤ مقارنا بالمعدل المخطط والطاقة التكنولوجية للسفن	٥٧
٢١	انتاجية السفن طراز تاسيا ٩٦ من دقيق السمك .	٦٠

تابع قائمة الجداول

رقم الجدول	العنوان	الصفحة
٢٢	بيان برامج التشغيل والانتاج لسفن العينة طراز اكسا ٦٧ ، تاسبا ٩٦	٦٦
٢٣	تطور الزيادة فى الانتاج والتكاليف من ١٩٦٨ـ١٩٧٤	٦٨
٢٤	اجمالى التكاليف الفعلية مقارنا بالتكاليف النمطية لوحدات الانتاج عن عام ١٩٧٣	٧٠
٢٥	المستلزمات السلعية للسفن طراز اكسا ٦٧ عام ١٩٧٣	٧٣
٢٦	مقدار الانحراف فى المنصرف الفعلى عن التقديرى من المستلزمات السلعية للسفن طراز اكسا ٦٧ عن عام ١٩٧٣	٧٧
٢٧	المستلزمات الخدمية للسفن طراز اكسا ٦٧ عام ١٩٧٣ ،	٧٨
٢٨	مقدار الانحراف فى المنصرف الفعلى عن التقديرى من المستلزمات الخدمية للسفن طراز اكسا ٦٧ عن عام ١٩٧٣	٨٠
٢٩	المصروفات التحويلية الجارية للسفن طراز اكسا ٦٧ عام ١٩٧٣	٨١
٣٠	المستلزمات السلعية والفعلية والتقديرية للسفن طراز تاسبا ٩٦ عام ١٩٧٣	٨٢
٣١	مقدار الانحراف فى المنصرف الفعلى عن المخطط من المستلزمات السلعية للسفن طراز تاسبا ٩٦ عن عام ١٩٧٣	٨٦
٣٢	المستلزمات الخدمية للسفن طراز تاسبا ٩٦ عن عام ١٩٧٣ ،	٨٧
٣٣	الانحراف فى المنصرف الفعلى عن المقدر من المستلزمات الخدمية للسفن طراز تاسبا ٩٦ عن عام ١٩٧٣	٨٩
٣٤	المصروفات التحويلية الجارية لسفن طراز تاسبا ٩٦	٩٠
٣٥	نسبة الزيادة فى اسعار بعض مستلزمات الانتاج	٩٣
٣٦	التكلفة التقديرية والفعلية للسفن عام ١٩٧٤ ،	٩٤

قائمة الاشكال والرسوم التوضيحيـــة

رقم الشكل	العنوان	الصفحة
١	الهيكل الادارى النموذجى لشركة صيد كبيرة	٤
٢	الهيكل الادارى لسفينة صيـــد	٥
٣	الانتاج السمكى موزعا على المصايد المختلفة خلال عام ٦٢/٦٣ حتى عام ١٩٧٤ ٠	٧
٤	المعدلات الفعلية لاستخدام السفن طراز أكسا ٦٧ للوقت مقارنـــا بالمعدلات المخططة ٠	٤٠
٥	المعدلات الفعلية لاستخدام السفن طراز تاسبا ٩٦ للوقت مقارنـــة بالمعدلات النمطيـــة	٤٤
٦	متوسط الصيد اليومى للسفن طراز اكسا ٦٧ مقارنا بالمخطط عـــن عن الفترة من ١٩٦٨ ــ ١٩٧٤	٥١
٧	معدل الصيد الفعلى وعدد الرحلات للسفن طراز اكسا ٦٧ عن الفترة من ١٩٦٨ ــ ١٩٧٤	
٨	معدل الصيد اليومى للسفن طراز تاسبا ٩٦ مقارنا بالمخطط عن الفترة ١٩٦٨ ــ ١٩٧٤	٥٥
٩	برنامج سير سفن الصيد (رحلة ثنائية)	٦٣
١٠	تطور معدلات زيادة الانتاج والتكاليف الكلية عن الفترة من ١٩٦٨ ــ ١٩٧٤	٦٩
١١	نقطة التعادل عن مستوى اسعار ١١٠ ج ، ١٥٧ ح للطن	٩٨
١٢	نقطة التعادل عن مستوى اسعار ١٥٧ ، ١٩٠ ح	١٠١
١٣	نقطة التعادل عن مستوى اسعار ١٩٠ ، ١٨٣ ح	١٠٥

مقدمة

مشكلة البحث :

تتصف الطاقة الانتاجية السمكية المصرية من مصادرها المختلفة خلال العشرة سنوات الاخيرة ، باتجاه هبوطى شديد نتيجة لعوامل مختلفة أثرت على انتاج الصايد المصرية ، وترتب عليها عدم مجابهة الزيادة فى الطلب الاستهلاكى نتيجة الزيادة المستمرة فى عدد السكان وفى دخولهم ، مما ادى الى استمرار انخفاض نصيب الفرد فى مصر من الاسماك .

ومن واقع الاحتياجات القومية من الاسماك يمكن القول بأن الانتاج السمكى فى أعالى البحار يعتبر أحد مصادر الانتاج السمكى المصرى ، حيث يساهم بنسبة ١٥٪ من اجمالى الانتاج (حوالى ١٥ ألف طن) ، علاوة على الامكانيات الضخمة المتاحة لهذا المصدر والتى من خلالها يمكن تحقيق قدر أكبر من الاكتفاء الذاتى للاستهلاك بل والاتجاه نحو تنمية الصادرات فى المستقبل .

ولتحقيق هذه المهام تم انشاء الشركة المصرية لصايد أعالى البحار فى مايو سنة ١٩٦٧ برأس مال اسمى قدره ١٤ مليون جنيه ، وهى الشركة الانتاجية المصرية الوحيدة التى تعمل فى هذا المجال والتى هى موضوع هذه الدراسة .

وقد حقق المشروع منذ بدء تشغيل وحداته الانتاجيه فى عام ١٩٦٨ خسائر متلاحقة ، حيث بلغ اجمالى العجز المرحل حتى نهاية عام ١٩٧٤ أكثر من أربعة مليون جنيه . (١)

ونظرا لاهمية هذا المشروع من حيث مسئوليته عن توفير غذاء شعبى هام ، وكذلك من حيث حجم الاستثمارات والعمالة له ، فان رفع كفاءة الوحدات الانتاجية له ، واستغلال كافة الامكانيات المتاحة لها ، يمثل اهمية كبيرة للاقتصاد القومى المصرى .

---

(١) المصدر : الشركة المصرية لصايد اعالى البحار - الميزانية العمومية فى ٢/١٢/٧٤ .

هدف البحث :

وتهدف هذه الدراسة الى التعرف على اسباب الخسائر عن طريق تحليل النشاط الانتاجى فى مصايد اعالى البحار بغرض التعرف على العوامل المؤثره على كفاءة تشغيل سفن الصيد باعتبارها وحدات الانتاج الرئيسيه للمشروع ، والقاء الضوء على اوجه القصور ونقط الضعف فى تخطيط وادارة العمليات الانتاجية ، واقتراح الحلول والسياسات اللازمة لرفع كفاءة التشغيل لهذه الوحدات ، بهدف زيادة الانتاج السمكى .

طرق البحث :

استخدم فى اجراء هذا البحث مزيج من طرق البحث العلمى المختلفه ، فقد تم تجميع البيانات الاحصائيه من سجلات الاجهزه المسئوله والمهتمه بالانتاج السمكى فى اعالى البحار ، مثل الشركة المصريه لمصايد اعالى البحار ، والمؤسسه المصريه العامه للثروه المائيه ، وشعبة الثروة السمكيه بوزارة التخطيط والجهاز المركزى للتعبئه العامه والاحصاء ، ومنظمة الاغذيه والزراعة الدوليه ، واستخدمت الطريقه الاستقرائيه فى تحليل هذه البيانات ومعرفة اتجاهاتها ومدلولاتها واستنتاج بعض النتائج والوصول الى بعض الحقائق التى ظهرت نتائجها فى الدراسه .

كما تم الاعتماد على بعض الدراسات العلميه وعلى بعض البيانات النمطيه فى مجال الثروه السمكيه وعلى بعض الافتراضات الخاصه التى قدمها الباحث بناءا على خبرته الذاتية .

وهذه الدراسه تغطى الفترة من عام ١٩٦٨ - وهى بداية تشغيل اسطول الصيد المصرى - حتى نهاية عام ١٩٧٤ ، مع التركيز على بيانات سنة ١٩٧٣ باعتبارها آخر سنة توفرت عنها بيانات كاملة فى ظل ظروف تشغيل طبيعية لكل وحدات الانتاج ، حيث ان بيانات ١٩٧٤ لاتعكس الظروف العاديه للتشغيل بسبب خروج احدى وحدات الانتاج (السفينه الغردقة) - والتى تعتبر اكثر الوحدات الانتاجية كفاءة من حيث معدلات التشغيل والانتاج - من خط الانتاج معظم عام ١٩٧٤ - مما اثر على المؤشرات الاقتصاديه للمشروع كله خلال هذا العام .

وقد قام المهندس الزراعى فؤاد محمد زكى عبداللطيف الباحث الاقتصادى بوزارة التخطيط - شعبة الاستهلاك - بجمع البيانات والاحصاءات المستخدمه فى هذه الدراسة ، وتولى الدكتور احمد عبدالوهاب برانية كتابة البحث .

وننتهز هذه الفرصه لنشكر العاملين بقسم النسخ والطبع والتصوير بمعهد التخطيط على مابذلوه من جهد فى اخراج هذا البحث .

الفصل الأول

توصيف النشاط الانتاجى بمصايد أعالى البحار

١ . ١ ـ تمهيـــد :

يتميز النشاط الانتاجى فى مصايد أعالى البحار بحرية استغلال هذه المناطق ، وهذا يعنى أن لرعايا الدول المختلفة الحق فى استخدام المياه الدوليه فى البحـــار والمحيطات ـ خارج المياه الاقليمية ـ لأغراض الملاحة والصيد والغوص والطيران فوقها سواءا كانت دول بحرية أو غير بحرية ، ويمثل انتاج مصايد اعالى البحار ٨٩٪ من اجمالى الانتاج العالمى[1] ، حيث يمثل مصايد المحيط الاطلنطى ١ر٣٤ ٪ ، ومصايـــد المحيط الهندى ٤ر٢ ٪ ،ومصايد المحيط الهادى ٩ر٥٠ ٪ .[2]

ونتيجة لزيادة الطلب على الأسماك والمنتجات البحريه الاخرى وتوافرها بكميات ضخمـــه فى مصايد أعالى البحار تم الاتجاه الى استغلال هذه المناطق مما استدعى استخـــدام وسائل انتاج اكثر تقدما على أساس من الانتاج الموسع ، وقد انعكس هذا علـــى اتجاهات تطوير سفن الصيد وتنظيم وادارة العمليات الانتاجية نفسها ، وأصبح اسطول الصيد يمثل العنصر الاساسى فى القاعدة التكنيكية لصناعة الصيد ، والذى يتكون مـــن العديد من السفن المتخصصه ، وأصبحت الكفاءة الانتاجية والاقتصاديه له تتوقف علـــى مدى تكامل تركيبه ودقة التنسيق فى ادارة وتشغيل وحداته .

١ . ٢ ـ توصيف وحدات الانتاج بمصايد اعالى البحار :

يقصد بوحدات الانتاج بمصايد أعالى البحار مجموعه السفن والمنشآت العائمـــه

---

(١) FAO, Year Book of Fishery Statistics Vol. 30 Rome, 1970.

(٢) المصدر السابق .

والمتخصصه لانتاج الاسماك وتصنيعها ، وكذلك نقل الانواع المختلفه من الشحنات والقيام بالخدمات المساعده اللازمه لسفن الصيد والتصنيع ، وعلى هذا يمكن تقسيم الوحدات الانتاجيه بمصايد أعالى البحار الى :

(أ) وحدات انتاجيه أساسيه : وتضم :

- سفن الصيد التى تقوم بعمليه الصيد فقط وحفظ الاسماك لحين تسليمها الى سفن أخرى .

- سفن التصنيع ، وهى السفن الخاصه بانتاج الاسماك المجمده ، والمعلبات ، والمنتجات السمكيه الاخرى .

- سفن صيد وتصنيع ، وهى السفن التى تقوم بالصيد وفى نفس الوقت تصنيع الاسماك بغض النظر عن مرحله التصنيع (تامه الصنع أو نصف مصنعه) .

(ب) وحدات انتاجيه مساعده : وتضم :

- سفن النقل الخاصه بنقل الانتاج المسلم اليها : من المجموعه الاولى ، وكذلك نقل المواد التموينيه القابله للتلف واللازمه لاطقم السفن الاخرى العامله فى البحر .

- سفن النقل التى تتولى نقل معدات الصيد والوقود والمياه ... الخ .

- سفن البحث عن الاسماك .

(جـ) وحدات خدميه :

- سفن الابحاث العلمية .

- سفن التدريب .
- السفن الخاصه بخدمه الميناء .

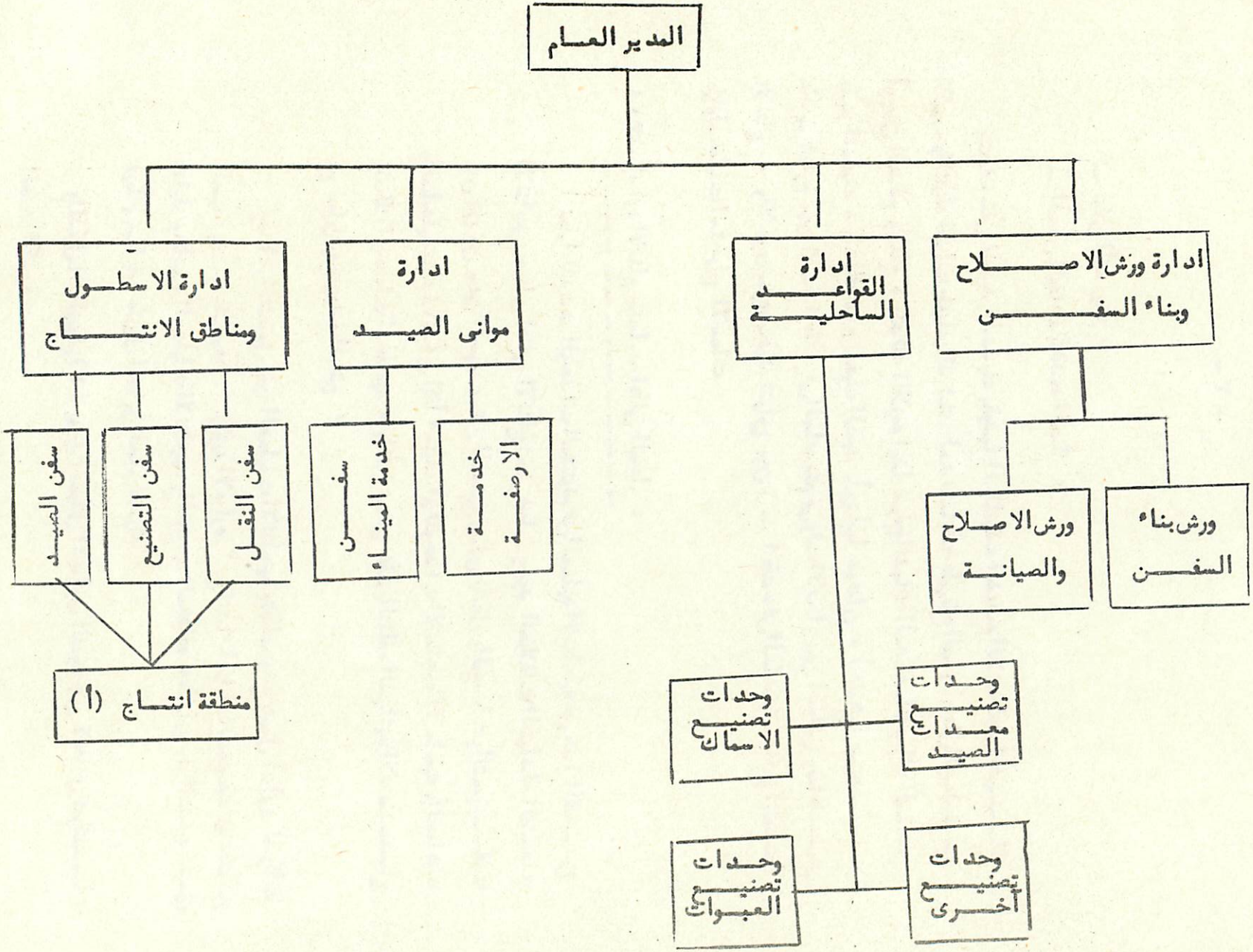
وتتصف سفن الصيد الحديثه بقوتها الميكانيكيه الضخمه اللازمه لجر الشباك الكبيره والثقيله لفترات طويله قد تمتد لعده ساعات على قاع البحر او على السطح أو بين السطح والقاع ، وكذلك اللازمه ايضا لرفع الشباك المحمله بالاسماك الى ظهر السفينه ، وكذلك تتميز سفينه الصيد بأن لها سرعتان ، أحدهما سرعه سير عاديه تتراوح بين ٩ - ١٢ عقده في الساعه تتم فيوقت الابحار بين الموانى ومناطق الانتاج ، والاخرى سرعه بطيئه تتراوح بين ٢ - ٤ عقده في الساعه وتستخدم اثناء مزاوله عمليات استخراج الاسماك .

٣٠١- اداره الانتاج بصايد اعالى البحار :

نظرا لتعدد الوحدات المشتركه في العمليه الانتاجيه فيهذا الفرع الانتاجى ، فان اداره الانتاج تعنى ضمان وجود العلاقات المتبادله المتسقه بين كل من سفن الصيد وسفن التصنيع وسفن النقل والخدمات والتسهيلات والساحليه بهدف ضمان اكفأ استخدام للوحدات الانتاجيه الاساسيه والمساعده وكذلك الوحدات الخدميه ، والتى تعنى خفض التكلفه النهائيه للانتاج مع ضمان رفع جوده المنتج .

وضمان التنسيق بين العمليات الانتاجيه يتطلب وضع هيكل ادارى لشركات الصيد يعتمد على مبدأ " مركزيه الاداره " مع انشاء ادارات متخصصه تباشر تنفيذ ومتابعه العمليات الانتاجيه والخدميه المختلفه ، على أن يتم التنسيق فيما بينها عن طريق المدير العام للشركه .

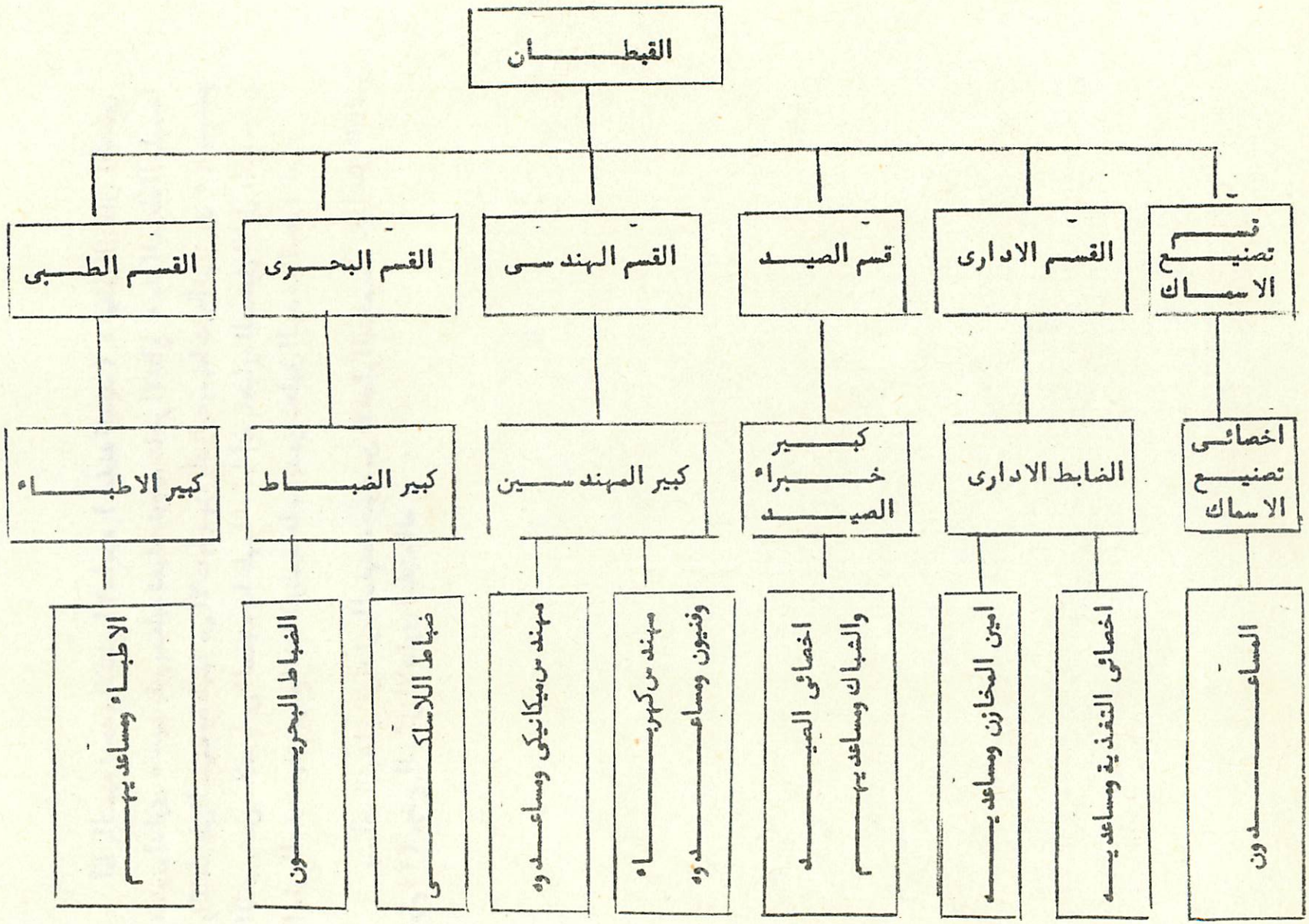
والشكل التالى رقم (١) يبين الهيكل الادارى النموذجى لاحدى شركات الصيد الكبيره .



الهيكل الادارى النموذجى لشركة صيد كبيرة شكل رقم (١)

أما بالنسبه لوحده الانتاج الاساسيه (سفينه الصيد) ، فيمثل القبطان اعلى مستوى اداري ، حيث يقوم بعمليه تعبئه وتوجيه عناصر الانتاج ، وله السلطه العليا والكامله على السفينه وما عليها من آلات وأجهزه وأدوات ومهمات وطاقم بشري ، وهو الذي يضمن سلامه وأمن السفينه بما عليها ، كما أنه باعتباره المسئول الاول عن اداره السفيه يقوم بوضع الخطط وتنفيذها بما يضمن تحقيق الهدف المحدد له .

ويساعد القبطان في اداره السفينه مجموعه من الاقسام المتخصصه . والشكل التالي رقم (٢) يوضح الهيكل الاداري لسفينه الصيد .



شكل رقم (٢) الهيكل الادارى لسفينة الصيد

ولما كانت سفينه الصيد تمثل وحده الانتاج الاساسيه فى مصايد اعالى البحار ، فان المبدأ الاساسى فى اداره هذه الوحده هو " تواجد سفينه الصيد فى منطقه الصيد اكبر وقت ممكن " وكلما زادت نسبه الوقت المنفق فى العمليه الانتاجيه (الصيد) بالنسبه لوقت التشغيل الاجمالى للسفينه كلما كان هذا دليلا على كفاءه اداره وتشغيل وحدات الانتاج (١) .

والاداره الناجحه هى التى تعمل على خفض نسبه الوقت المنفق فى التوقف فى الموانى بسبب عمليات الشحن والتفريغ الى اقل حد ممكن ، كذلك تقليل الوقت المنفق فى الاصلاحات والعمرات او الوقت المنفق فى الانتقال بين الموانى ومناطق الانتاج ، ذلك لان خفض هذه العناصر الزمنيه الى اقل حد ممكن يعنى رفع وقت الانتاج للسفينه الى اكبر حد ممكن ، وبالتالى رفع الكفاءه الاقتصاديه للوحدات الانتاجيه ، ذلك ان سفينه الصيد بعيده عن مناطق الانتاج تعتبر مخزن عائم (قد يكون فارغ فى معظم الاحيان) باهظ التكاليف ، تصل تكلفه السفينه فى اليوم الواحد بدون اى عمل الى مايقرب من ١٠٠٠ جنيه فى الشركه محل الدراسه ، لذا كان رفع كفاءه عمليات الشحن والتفريغ والاصلاحات احد العوامل الاساسيه فى رفع الكفاءه الانتاجيه للوحدات ، وفى سبيل تخفيض وقت الانتقال (الابحار) بين موانى الصيد ومناطق الانتاج تم ادخال سفن النقل المتخصصه والتى تتميز بسرعتها ، وذلك لزياده وقت الانتاج لوحدات الصيد ، وهذا تطلب بدوره حسن تنظيم وضمان التنسيق بين كل من عمليات الصيد والنقل ، واختيار انسب أشكال التنظيم ملاءمه لظروف الانتاج (٢) .

---

(١) للتفصيل انظر : دكتور احمد عبد الوهاب برانيه " مدخل فى اعداد خطط تطوير وتشغيل اسطول الصناعه السمكيه فى المياه البعيده ، معهد التخطيط القومى مذكره رقم (١٠٤٣) ص ٢٥ .

(٢) للتفصيل انظر : المصدر السابق - ص ٩ - ص ١٥ .

الفصل الثانى

نبذه عن مشروع الصيد بأعالى البحار

٢.١ تمهيد :

يبلغ الانتاج السمكى المصرى الحالى حوالى ١٠٠ الف طن ، منها ٦٠ الف طن من مناطق الانتاج الداخليه ، ٢٥ الف طن من مناطق الانتاج البحريه معظمها من البحر الابيض ، وما يقرب من ١٥ الف طن من مصايد أعالى البحار .

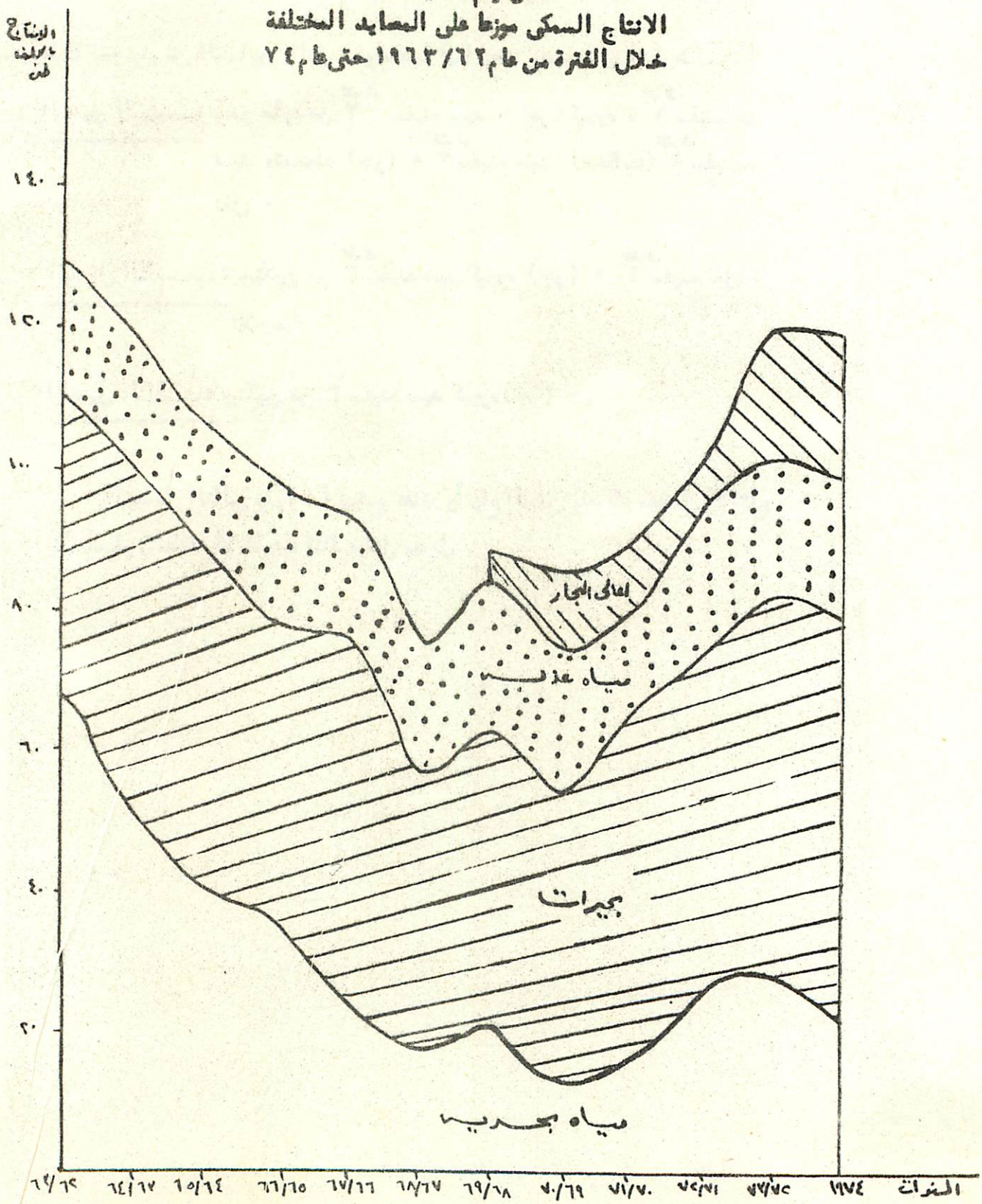
وللوصول الى معدل استهلاكى للفرد قدر ١٠ كجم فى عام ١٩٨٠ فاننا يجب أن نصل بانتاجنا الصافى الى ٤٢٠ الف طن ، وحيث انه من المتوقع أن يتم انتاج ٣٢٠ الف طن من المصايد المحليه بعد ترشيد استغلالها فى عام ١٩٨٠ طبقا لتقديرات المؤسسة المصريه العامه للثروة المائيه ، فانه يجب توفير ١٠٠ الف طن أما عن طريق الاستيراد أو انتاجها عن طريق مصايد أعالى البحار .

ولذلك ظهرت فكره انشاء مشروع للصيد فى اعالى البحار الذى تبلور فى تأسيس الشركه المصريه لمصايد أعالى البحار برأس مال اسمى قدره ١٤ مليون جنيه فى مايو سنة ١٩٦٧ .

٢.٢ التخطيط للمشروع :

عند التخطيط للمشروع تم القيام بدراسة ثلاثة بدائل ، تمهيدا لاختيار انسبها

شكل رقم (٣)
الانتاج السمكى موزعا على المصايد المختلفة
خلال الفترة من عام ١٩٦٣/٦٢ حتى عام ٧٤



طبقا لمجموعه من المعايير والتى سنوضحها فيما بعد وهذه البدائل هـــى :

البديل الاول: وهو عباره عن ٧ عدد سفينه صيد (جر) كبيره ، ٩ عدد سفينـــه صيد متوسطه (جر) ، ٣ عدد سفينه صيد (حلقات) ٢ عدد سفينـــه نقل .

البديل الثانـــى : ويتكون من ٣ عدد سفينه صيد كبيره (جر) ، ١ عدد سفينه نقل ثلاجه .

البديل الثالـــث: ويتكون من ٣ سفينه صيد كبيره (جر) .

والجدول التالى رقم (١) يوضح عدد وأنواع السفن وكذلك معدل الانتاج والاسعار والطاقه الانتاجيه الكليه لكل بديل .

جدول (١) عدد وأنواع السفن ومعدل الانتاج والانتاج الكلى للبدائل الثلاثـــه

بيـــان	البديل الاولـــ			البديل الثانـــى			البديل الثالـث		
	عدد	معدل الانتاج	اجمالى الانتاج	عدد	معدل الانتاج	اجمالى الانتاج	عدد	معدل الانتاج	اجمالى الانتاج
سفينه ثلاجـــه	٢	٥٠٠	١٠٠٠	١	٢٠٠٠	٢٠٠٠	—	—	
سفينه جر كبيره	٢	٢٥٠٠	٢٤٥٠٠	٣	٣٥٠٠	١٠٥٠٠	٣	٣٠٠٠	٩٠٠٠
سفينه جر متوسطه	٩	١٠٠٠	٩٠٠٠	—			—	—	
سفينه حلقـــات	٣	١٠٠٠	٣٠٠٠	—			—	—	
الاجمالـــى	٢١		٣٧٥٠٠	٤		١٢٥٠٠	٣		٩٠٠٠

المصدر: محاضر اللجنه المشكله بالقرار الوزارى رقم ٢١٠ لسنه ١٩٦٧ ، لدراسه مشروع الصيد فى اعالى البحار - ملفات وزاره التخطيط - شعبه الثروه المائيه .

وقد قدر معدل انتاج سفينه الصهد الكبيره (جر) السنوى بـ ٣٥٠٠ طن فى حاله وجود سفينه نقل ثلاجه ، أما فى حاله عدم وجود سفينه نقل ثلاجه كما هو فى البديل الثالث فينقص معدل انتاجها السنوى الى ٣٠٠٠ طن فقط ، وذلك بالنسبه للبديل الثانى والثالث حيث تختلف طاقات سفن الجر الكبيره فيهما عن البديل الاول ، كما افترض ان انتاج السفينه الثلاجه فى حاله البديل الاول سيكون ٥٠٠ طن فقط ، اما فى حاله البديل الثانى فسيزيد الى ٢٠٠٠ طن سنوى ، وهذا بالطبع راجع الى اختلافات السعه الانتاجيه للسفن المقترحه لكل بديل .

ويوضح الجدول الثالى رقم (٢) التكلفه الكليه وقيمه الانتاج وحصر النقد الاجنبى فى التكلفه لكل بديل من البدائل الثلاث السابقه فى السنوات الخمس الاولى من تنفيذ المشروع .

جدول رقم (٢) التكلفه الكليه وقيمه الانتاج وعنصر النقد الاجنبى فى البدائل الثلاثه
خلال السنوات الخمس الاولى

البيـــان	البديل الاول		البديل الثانـــى		البديل الثالث	
	الاجماليـات	المتوسط بالطن	الاجماليات	المتوسط بالطن	الاجماليات	المتوسط بالطن
١ـ عدد السفن	٢١		٤		٣	
٢ـ رأس المال الثابت	٩٧٢٠٤٧٣		٣١٢٢١٨١		١٩٩٠٦٨٦	
٣ـ الانتاج المستهدف بالطن	٣٢٥٠٠		١٢٥٠٠		٩٠٠٠	
١ـ اجمالى تكلفه التشغيل بالجنيه	٢٧٨٤٥٤٩	٧٤ر٢	٨٨١٦١٧	هر٧٠	٦٠٣٧٩٥	١ر٦٧
٢ـ تكلفه التمويل	٥١٩٨٩٠	١٣ر٩	١٧٤٥١٢	١٤ر٠	١١٣٨٧١	١٢ر٦
٣ـ تكلفه الانتاج	٣٣٠٤٤٣٩	٨٨ر١	١٠٥٦١٢٩	هر٨٤	٧١٧٦٦٦	٢٩ر٧
٤ـ المصروفات الاداريه	٢٧٨٤٥٥	٧ر٤	١٠٠٠٠٠	٨ر٠	١٠٠٠٠٠	١١ر١
٥ـ نصيب العاملين فى الانتاج	٢٢٦٩٩١	٦ر١	٢٤٣٠	٥ر٠	٦٠٣٨٠	٦ر٧
٢ـ التكلفه الكليه	٣٨٠٩٨٨٥	١٠١ر٦	١٢١٨٥٥٨	هر٩٧	٨٧٨٠٤٦	هر٩٧
١ـ هامش الربح	٣٨٠٩٨٩	١٠ر٢	١٢١٨٥٦	٩ر٧	٨٧٨٠٥	٩ر٨
٢ـ اجمالى الايرادات (ثمن البيع)	٤١٩٠٨٧٤	١١١ر٨	١٣٤٠٤١٥	١٠٧ر٢	٩٦٥٨٥١	١٠٧ر٣
١ـ النقد الاجنبى اللازم للتشغيل والتمويل بالجنيه	١٤٦٢١٠٨	٣٩ر٠	٤٩٨٠٠٥	٣٩ر٨	٣٢٩٤١٥	٣٦ر٦
٢ـ نسبه النقد الاجنبى للتكلفه الكليه	٣٨ر٤٪	ـ	٤٠ر٨٪	ـ	هر٣٧٪	
٣ـ الوفر بالنقد الاجنبى بالمقارنه بالاستيراد	١٣١٢٥٠٠	٣٥ر٠	٤٢٧٥٠٠	٣٤ر٢	٣٣٦٦٠٠	٣٧ر٤

ويلاحظ انخفاض التكلفه فى البديل الثانى والثالث عن البديل الاول رقم أن الانتاج اكبر فى البديل الاول ، وكذلك بالنسبه للاحتياجات من النقد الاجنبى اللازم للتشغيل والتمويل وهذا راجع الى عنصر تكلفه التمويل والذى يتمثل فى دفع الفوائد على رأس المال الثابت (ثمن شراء السفن) والفوائد على رأس المال العامل وكذلك التأمين على السفن .

ولما كان من المتوقع ان تنخفض التكاليف بعد انقضاء الخمس سنوات الاولى للمشروع حيث سيتم سداد الاقساط وبالتالى دفع الفوائد المستحقه عليها مما يؤدى الى خفض تكاليف التمويل ، حيث يصير التأمين فقط على السفن وعلى الانتاج فقط ، وفيما عدا ذلك يتبقى التكاليف على ما هى عليه ، كما يوضحها الجدول رقم (٣) التالى :

جدول رقم (٣) التكلفه الكليه وقيمه الانتاج وعنصر النقد الاجنبى فى البدائل الثلاثه بعد السنوات الخمس الاولى

البيان	البديل الاول		البديل الثانى		البديل الثالث	
	الاجماليات	المتوسط للطن	الاجماليات	المتوسط للطن	الاجماليات	المتوسط للطن
عدد السفن	٢١		٤		٣	
الانتاج المستهدف بالطن	٣٧٥٠٠		١٢٥٠٠		٩٠٠٠	
تكلفه الانتاج بالجنيه	٢٩٨٣٣٣٢	٧٩ر٧	٩٤٨٣٧٦	٧٥ر٩	٦٤٧١٥٤	٧١ر٩
التكلفه الكليه	٣٤٨٧٥٠٠	٩٣ر٠	١١١١٢٥٠	٨٨ر٩	٨٠٧٣٠٠	٨٩ر٨
اجمالى الايرادات وثمن بيع الطن	٣٨٧٠٠٠٠	١٠٣ر٢	١٢٣٢٥٠٠	٩٨ر٦	٨٩٥٥٠٠	٩٩ر٠
النقد الاجنبى اللازم	١٢٧٤٧٨١	٣٤ر٠	٤٣٣٩٩٨	٣٤ر٧	٢٨٧٨٢٦	٣٢ر٠
نسبه النقد الاجنبى للتكلفه الكليه	٦ر٣٪	—	١ر٣٩٪	—	٢ر٣٥٪	—
الوفر فى النقد الاجنبى مقارنا بالاستيراد	١٥٠٠٠٠	٤٠	٤٩١٢٥٠	٣٩ر٣	٣٧٨٠٠٠	٤٢

وللتفضيل بين البدائل الثلاثه تم اختيار مجموعتين من المعايير :

أ ـ مجموعه المعايير الاساسيه وتشمل :

(١) التكاليف .

(٢) الاحتياجات من النقد الاجنبى

ب ـ مجموعه المعايير الثانويه وتشمل :

(١) معامل رأس المال / الانتاج .

(٢) المعامل الفنى للانتاج .

(٣) انتاجيه الاجر

(٤) كثافه رأس المال .

وبالنسبه للمعايير الاساسيه والتى تتمثل فى كل من معيار التكلفه والنقد الاجنبى اتضح الاتى :

(١) التكاليف :

اتضح من دراسه السنوات الخمس الاولى أن التكاليف الكليه للطن الواحد من الانتاج قد بلغت فى البديل الاول ١٠١٫٦ جنيه . وفى كل من البديل الثانى والثالث ٩٧٫٥ جنيه . اى ان تكلفه البديل الاول مرتفعه مقارنه بالبديل الثانى والثالث . اما عن السنوات الخمس التاليه فقد كانت التكلفه الكليه للبديل الاول ٩٣ جنيه للطن . وذلك راجع للتوقف عن دفع الفوائد . وبالنسبه للبديل الثانى والثالث كانت ٨٨٫٩ جنيه ، ٨٩٫٧٠ جنيه على التوالى . ومن هذا يتضح ان البديل الثانى طبقا لهذا المعيار يعتبر افضل البدائل الثلاثه .

(٢) الاحتياجات من النقد الاجنبى :

وهذا المعيار كان له اهميته بالنسبه للظروف التى كان يتم فيها التخطيط للمشروع ، وقد تبين من الدراسه ان البديل الاول يحتاج الى حوالى ١٫٤٦٢ مليون جنيه ، والبديل الثانى يحتاج الى ٤٩٨ — الف جنيه ، بينما البديل الثالث يحتاج ٣٢٩ الف جنيه ، وعلى هذا الاساس نجد أن البديل الامثل طبقا لهذا المعيار هو البديل الثالث ، والذى لم تتعدى احتياجاته من النقد الاجنبى للطن ٣٦٫٦ جنيه فى مقابل ٣٩ جنيه فى البديل الاول ، ٣٩٫٨ فى البديل الثانى ، وبمقارنه مايدفع للطن فى حاله الاستيراد من الخارج (بسعر ٧٤ جنيه للطن) ، فان البديل الثالث سيحقق وفرا فى النقد الاجنبى قدره ٣٧٫٤ جنيه فى كل طن منتج ، اى حوالى ٣٣٧ الف جنيه فى الكميه المنتجه كلها فى هذا البديل والمقدره بـ ٩٠٠٠ طن .

اما بعد انقضاء الخمس سنوات الاولى ، والتوقف عن دفع التوائد فانه لن يتجاوز مايدفع للطن من النقد الاجنبى فى البديل الثالث ٣٢ جنيه ، بينما يصل الى ٣٤ جنيه ، ٣٤٫٧ جنيه فى البديلين الاول والثانى على التوالى ، وبذلك يزداد معدل الوفر فى كل طن فيصل الى ٤٢ جنيه فى البديل الثالث ، بينما لا يتجاوز ٤٠ جنيه ، ٣٩٫٣ جنيه فى البديلين الاول والثانى على التوالى .

وعلى هذا طبقا لهذا المعيار ، يفضل البديل الثالث سواء فى فتره السنوات الخمس الاولى او التاليه :

اما فيما يتعلق بالمعايير الثانويه ، فيوضحها الجدول التالى رقم (٤) .

جدول رقم (٤) المعايير الثانويه للتفضيل بين البدائل الثـــلاث :

البيـــــان	البديل الاول	البديل الثانـــى	البديل الثالـث
اجمالى رأس المال المستغل فى المشروع	١٠٤٦٨٣٣١	٣٣٦٨٦٢٨	٢١٦٧٠٠٨
اجمالى قيمه البيع للانتاج :	٤١٩٠٨٧٤	١٣٤٠٤١٥	٩٦٥٨٥١
١ـ معامل رأس المال / الانتاج	٠ر٢ : ١	١ر٢ : ١	٢٤ر٢ : ١
اجمالى المستلزمات السلعيه	١٠٢٠٢٨٨	٣٣٤١٠٢	٣٢٨٠٠٠
اجمالى قيمه بيع الانتاج :	٤١٩٠٨٧٤	١٣٤٠٤١٥	٩٦٥٨٥١
٢ـ المعامل الفنى للانتاج	٢٤٣ر٠	٢٤٩ر٠	٢٣٦ر٠
اجمالى رأس المال المستغل فى المشروع	١٠٤٦٨٣٣١	٣٢٦٨٦٢٨	٢١٦٧٠٠٨
اجمالى عدد العاملين :	٩١٧	٣٠٧	٢٢٥
٣ـ كثافه رأس المال	١١٤١٦	١٠٩٧٣	٩١٣١
اجمالى قيمه بيع الانتاج	٤١٩٠٨٧٤	١٣٤٠٤١٥	٩٦٥ ٨٥١
اجمالى الاجور النقديه والعينيه :	٩١١٣٢٤	٢٩١٥٨٣	٢٢٨٢٣٣
٤ـ انتاجيه الاجر	٦٠ر٤	٦٠ر٤	٢٣ر٤

من الجدول السابق يتضح الاتى :

أ - معامل رأس المال / الانتاج :

ويعنى رأس المال اللازم استثماره لكل جنيه انتاج ، وقد وجد أن هذا المعامل ٠ر٢ ، ١ هر٢ ، ٢٤ر٢ فى البدائل الثلاثه على التوالى ، وهذا يعنى ان البديل الثالث افضلهم طبقا لهذا المعيار ٠

ب - المعامل الفنى للانتاج :

ويعنى قيمه مواد التشغيل اللازمه لكل جنيه انتاج وهذا المعامل يساوى ٢٤٣ر٠ ، ٢٤٩ر٠ ، ٢٣٦ر٠ فى البدائل الثلاثه على التوالى ، وهذا يعنى ان البديل الثالث افضلهم طبقا لهذا المعيار ٠

جـ - كثافه رأس المال :

ويعنى رأس المال اللازم استثماره لتشغيل عامل واحد ، ويعتبر البديل الثالث اقل البدائل كثافه ومن ثم افضلها ، حيث لم يتجاوز نصيب العامل من رأس المال ١٦٣١ جنيه ، فى حين يصل الى ١١٤١٦ جنيه فى البديل الاول ، ١٠٩٧٣ جنيه فى البديل الثانى ٠

د - انتاجيه الاجر :

ويعنى الانتاج المحقق نظير كل جنيه اجر مدفوع ، وقد وجد انها تعادل ٤٫٦٠ فى كل من البديلين الاول والثانى ، وتنخفض الى ٤٫٢٣ فى البديل الثالث ، الامر الذى يرجع الى أن البديل الثالث هو الاكثر من حيث تشغيل قوه العمل ٠

وبناءا على هذه النتائج تم اختيار البديل الثالث (ثلاثه سفن صيد كبيره جر — فقط) . ويمكن تلخيص ذلك فيما يلى :

أ — أن التكلفه الكليه للطن فى البديل الثالث اقل منها فى البديل الاول . وهى وان تساوت مع التكلفه الكليه للطن فى البديل الثانى الا أنها تفوقها فيما يلى :

١) ان تكلفه التشغيل للطن فى هذا البديل اقل منها فى البديل الثانى .

٢) ان تكلفه التمويل " " " " " " " " " .

ب — أن عنصر النقد الاجنبى فى التكلفه الكليه للطن يرجح كفه البديل الثالث حيث تبلغ ٣٦ر٦ جنيه . فى مقابل ٣٩ جنيه فى البديل الاول . ٣٩ر٨ جنيه فى البديل الثانى .

جـ — ان الوفر فى النقد الاجنبى للطن بالمقارنه بسعر الاستيراد لسنه ١٩٦٧/٦٦ من الاتحاد السوفيتى وقدره ٧٤ جنيها للطن ويبلغ ٣٥ ، ٢ر٣٤ ، ٤ر٣٧ جنيه فى البدائل الثلاثه على التوالى . هذا على فرض ثبات سعر الاستيراد .

والواقع انه رغم جدية هذه الدراسات ، الا أنها لم تحقق الغرض منها وذلك للاسباب الاتيه :—

١ — ان هذه الدراسه تمت فى عام ١٩٦٨ . بعد أن قامت الجهات المشروفه على المشروع فى ذلك الوقت باختيار طرازات وانواع السفن والاتفاق على البدء فى تنفيذ البناء فى عام ١٩٦٥ . مما جعل الدراسه مقيده بالطرازات والانواع التى تم التعاقد عليها . ولم تكن هناك فرصه لدراسه بدائل اخرى متعدده تستخدم مواصفات مختلفه للسفن لابداء الحكم على مدى افضليه هذه الطرازات على غيرها . كما أن الفريق الذى قام بالدراسه لم يكن يتضمن خبير فى بناء السفن . وهذا يعنى أن الجوانب الفنيه لم تأخذ فى الحسبان عند اعداد هذه الدراسه .

٢ـ لم تتضمن الدراسه بالتفصيل برامج استخدام السفن للوقت ، رغم ما لذلك من اهميه بالغه فى تحديد حجم الانتاج والتكاليف ، وبالتالى جميع الجوانب التى على أساسها يتم اختيار البديل الامثل ، بل اكتفت الدراسه بالاجماليات دون الدخول فى التفاصيل ، وقد كان لهذا القصور اثره والذى ظهر فى عدم التشغيل الفعلى للسفن وما حققه المشروع من خسائر ومعدلات تشغيل بعيده تماما عما كان مخططا كما سيأتى فيما بعد .

٣ـ عند تخطيط برامج التشغيل للسفن ، تمت دراسه بديل واحد فقط يعتمد على قيام السفن الثلاث برحلات فرديه (منطقه الصيد ـــ ميناء الاسكندريه) ، دون استخدام سفن نقل متخصصه (مؤجره) ، او الاخذ فى الاعتبار التخزين فى ميناء متقدم لحين نقله ، وقد اثبت التطبيق العملى للبديل المقترح عدم جدواه بدليل ان الشركه عدلته واستخدمت سفن نقل مؤجره بهدف رفع كفاءه تشغيل وحدات الانتاج عن طريق تقليل مدد التوقف فى الموانى والابحار وزياده مدد الانتاج (الصيد) .

٣٠٢ - وحدات الانتاج المصريه فى مصايد اعالى البحار :

تتكون وحدات الانتاج المصريه فى مصايد اعالى البحار من مجموعتين من السفن ، حسب الطراز .

المجموعه الاولى : وتضم ثلاثه سفن من طراز اكسا ٦٧ هى :
السفينه بريتس ، الفردقه ، رأس نباس

المجموعه الثانيه : وتضم سفينتين من طراز تاسبا ٩٦ وهى :
السفينه بلطيم ، ورأس البر .

وجميع هذه الوحدات اسبانيه الصنع ، تعمل على الساحل الغربى الافريقى للمحيط الاطلنطى فى المياه المورتانيه والمياه المواجهه للصحراء الاسبانيه .

وقد تم تسلم هذه الوحدات خلال فترات زمنيه متتاليه كما هو موضح بالجدول التالى رقم (٥) .

جدول (٥) قيمه وتاريخ استلام وبدء تشغيل وحدات الانتاج فى أعالى البحـــــار

المجموعه	اسم السفينه	تاريخ استلامهـــا	تاريخ بدء تشغيلهـــا	القيمه الدفتريه بالجنيه المصرى
طراز اكسا ٦٧	برنيس	٦٧/٩/١٨	٦٨/٦/٢٥	٦٦٣ ١٧٦
	الغردقه	٦٧/٩/١٨	٦٨/٦/٢٥	٦٦٣ ١٣٢
	رأس نباس	٦٨ / ١/٣	٦٨/٧ / ٣	٦٦٧ ٤٤٣
طراز تاسبا ٩٦	رأس البر	٧٠/١٠/١٥	٧١/٥/٢٥	١٢٣٩٧٠٠
	بلطيم	٧٠/١٢/١٦	٧١/٢/١٧	١٢٣٤٢٩٣

ويرجع ارتفاع أسعار الطراز تاسبا ٩٦ الى مميزاتها الانتاجيه سواء بالنسبه لطاقتها الانتاجيه ومميزاتها التكنولوجيه كما يتضح من الجدول التالي رقم (٦) .

جدول رقم (٦) مواصفات السفن من طراز اكسا ٦٢ ، تاسبا ٩٦ :

البيان	طراز اكسا ٦٧	طراز تاسبا ٩٦
طول السفينه من أعلى	٧٦ مترا	١٠٥ مترا
طول السفينه من أسفل	٦٧ »	٩٥ »
عرض السفينه	١٢ »	١٤ »
ارتفاع السفينه	٢٫٣ »	٨٫٢٥ »
طول الغاطس	٥ر٤ مترا	٥ر٦ »
عدد افراد الطاقم	٢٥ فردا	٨٢ فردا
قوه المحرك	٢٠٠٠ حصان ميكانيكى	٤٠٠٠ حصان ميكانيكى
السرعه	١٢ عقدة/الساعه	١٤ عقدة/الساعه
الطاقه الاستيعابيه للانتاج السمكى المجمد	٦٥٠ طن	١٨٠٠ طن
الطاقه الاستيعابيه للوقود	٥٧٥ »	٥٧٥ »
الطاقه الاستيعابيه للمياه العذبه	١٦٠ »	١٥٠ »
الطاقه التجميديه اليوميه من الاسماك	٣٠ »	٤٥ »
درجه التجميد	-٣٥° م	-٣٥° م
درجه ثلاجه التخزين	-٢٥° م	-٢٥° م

٤٠٢- مناطق الانتاج :

عند التخطيط للمشروع ، تم اختيار المصايد العالميه فى جنوب البحر الاحمر وشمال غرب المحيط الهندى الا انه بسبب العدوان الاسرائيلى عام ١٩٦٧ وإغلاق قناه السويس وقبل استكمال بناء وحدات الانتاج ، تغيرت مناطق وموانى الانتاج من ميناء السويس ومصايد جنوب البحر الاحمر وشمال غرب المحيط الهندى الى ميناء الاسكندريه ومصايد المحيط الاطلنطى فى مواجهه السواحل الشماليه الغربيه للقاره الافريقيه والتى تعرف باسم كاب بلانك Cab-Blank ° . وقد تم اختيار هذه المنطقه بناءا على الاعتبارات الاتيه :-

(١) قربها النسبى من ميناء الاسكندريه ، حيث تبلغ المسافه بينهما حوالى ٢٨٠٠ ميل بحرى .

(٢) اتساع مساحه المنطقه حيث تمتد بين خطى عرض ٣٥° ، ٤٢° شمالا .

(٣) تشابه الظروف الفيزيقيه لهذه المنطقه مع نفس الظروف المصريه مما يجعلها تلائم العماله المصريه .

ويمكن تقسيم هذه المنطقه الى اربع مناطق فرعيه تختلف حسب تكوينها وعمق مياهها والتركيب النوعى للاسماك ، وهذه المناطق الفرعيه هى :-

المنطقه الاولى : وتقع ازاء سواحل اكثر بحار مياهها الاقليميه التى تبلغ حوالى سبعون ميلا بحريا من الشاطئ بين خط عرض ٣٥° شمالا ، وخط عرض ٢٨° شمالا ، حيث تتراوح الاعماق فى هذه المنطقه بين ٨٠٠ - ٩٠٠ متر ، حيث يكون الجزء السطحى هو انسب طرق الانتاج ، وأهم أسماك هذه المنطقه

هي أسماك العائله المرجانيه وأسماك التونه الصغيره .

المنطقه الثانيه : وتقع أزاء الساحل الاسباني بعد نطاق مياهها الاقليميه التي تبلغ حوالى ستة أميال بحريه من الشاطئ بين خط عرض ٢٨ شمالا ، وخط عرض ٢١ شمالا ، حيث توجد بها أسماك العائله المرجانيه وأسماك التونه الصغيره والسردين وتمتاز هذه المنطقه بامكانيه استخدام كافه طرق الصيد ، اذ يمكن استخدام طريقه الجر القاعي في المنطقه المحصوره بين امتداد مقداره ٦ — ٥٠ ميلا من الشاطئ ، حيث تتراوح الاعماق بين ١٠٠ — ١٦٠ مترا .

المنطقه الثالثه : وتقع في مواجهه سواحل موريتانيا بعد نطاق مياهها الاقليميه التي حوالى ١٢ ميلا بحريا من الشاطئ ، وتقع بين خط عرض ٢١ شمالا وخط عرض ١٧ شمالا ، حيث توجد بها اسماك العائله المرجانيه والسردين والميرلوز والقاخوره وغيرها .

وتتميز هذه المنطقه بامكانيه استخدام طرق الانتاج السمكي المختلفه ، اذ يمكن اتباع اسلوب الجر القاعي في المنطقه التي تنحصر بين ١٢ — ٣٠ ميل بحري من الشاطئ ، وهي منطقه متباينه الاعماق .

المنطقه الرابعه : وتقع في مواجهه سواحل السنغال بعد نطاق مياهها الاقليميه التي حوالى ١٢ ميلا بحريا من الشاطئ ، بين خط عرض ١٧° شمالا وخط ١٢° شمالا ، حيث توجد بها أسماك العائله البوريه والقاخوره والميرلوزا ، وتمتاز هذه المنطقه بامكانيه اتباع طرق الانتاج السمكي المختلفه ، حيث يمكن اتباع طريقه الجر القاعي في المنطقه التي تنحصر بين ١٢ — ٤٠ ميل بحري من الشاطئ ، حيث تتراوح اعماقها بين ٨٠ — ١٢٠ مترا .

وقد بدأت وحدات الانتاج المصريه فى استغلال مناطق الانتاج فى منطقه كاب بلانك وهذه ابتداءا من عام ١٩٦٨ ، حيث تبدأ رحلاتها من ميناء الاسكندريه بالبحر الابيض المتوسط ماره بجزيره مالطه والتى تبعد عن الاسكندريه بحوالى ٨٠٠ ميل بحرى ، ثم بمضيق جبل طارق الذى يبعد عن الاسكندريه بحوالى ١٨٠٠ ميل بحرى ، حيث تخرج من البحر الابيض الى المحيط الاطلنطى حتى تصل الى ميناء لاس بالماس احدى موانى جزر كناوى والذى يبعد عن الاسكندريه بحوالى ٢٥٠٠ ميل بحرى تقطعها السفينه فى حوالى عشره ايام فى المتوسط ، ويعتبر هذا الميناء بالنسبه لوحدات الانتاج المصريه فى اعالى البحار ميناءا متقدما حيث يبعد عن مناطق الانتاج بحوالى ٢٥٠ ميل بحرى فقط تقطعها السفينه فى حوالى يوم واحد ، حيث يتم فيه تزويد السفن بالوقود والزيوت والاغذيه والمياه العذبه وغير ذلك ، كما تدخل اليه السفن بعد اتمام العمليه الانتاجيه لتفريغ حمولتها لتعود مره أخرى الى منطقه الانتاج .

الفصل الثالث

تقييم اداره الانتاج فى مصايد أعالى البحار

١٠٣ ـ تمهيد :

تواجه اداره الانتاج فى مصايد اعالى البحار مجموعه من المشاكل تتمثل فى نقص كميه الانتاج عن المستهدف وارتفاع بعض بنود المصروفات عن المعدلات المقرره والمعاناه من عدم التعاون بين الادارات والاقسام المختلفه داخل المشروع ، والذى انعكس فى النهايه على اعمال المشروع .

ذلك ان المشروع منذ بدايه تشغيله فى عام ١٩٦٨ حتى سنه ١٩٧٤ لم يحقق الارباح التى كانت متوقعه ، بل على العكس حقق خسائر متتاليه ، حتى بلغ اجمالى العجز المرحل من ميزانيه الشركه عام ١٩٧٤ اكثر من ٤ مليون جنيه ، كما هو موضح بالجدول التالى رقم (٧) .

جدول رقم (٧) العجز العام والمرحل خلال الفتره من ١٩٦٨ ـ ١٩٧٤

السنه الماليه	العجز العام	العجز المرحل
١٩٦٩/٦٨	٢٧٣٢٢٣	٢٧٣٢٢٣
١٩٧٠/٦٩	٢٢٥١٧٨	٤٩٨٤٠١
١٩٧١/٧٠	٤٥٩٤٩٧	٩٥٧٨٩٨
١٩٧٢/٧١	٨٧٢٥٢١	١٨٣٠٤٢٠
١٩٧٣	٩٣٩٥٥٩	٢٧٦٩٩٧٩
١٩٧٤	١٢٤٣٣١٥	٤٠١٣٢٩٤

المصدر : ميزانيات الشركه المصريه لمصايد اعالى البحار عن نفس السنوات .

وللوصول الى أسباب المشاكل الانتاجيه فى المشروع محل الدراسه سنتبع الخطوات التاليه : (١)

(١) مقارنه النتائج المحققه خلال السنوات محل الدراسه بالمخطط .

(٢) تحديد حجم المشكله ويعنى هذا تحديد مقدار الانحراف عن " النمط " المحدد مسبقا ، والمقصود بالنمط هنا هو نمط الاداء الذى تتضمنه أهداف الوحدات الانتاجيه . وهذا يتطلب التعرف على أماكن الانحراف ووصفه وصفا دقيقا .

(٤) التعرف على نواحى النشاط التى تأثرت اكثر من غيرها بهذا الانحراف .

(٥) سبب المشكله هو تغيير ما حدث بسبب ظروف معينه ، وهذا التغيير انتج اثرا جديدا غير مرغوب فيه ، وعلى هذا يتم استنباط الاسباب المحتمله لهذا الانحراف من واقع دراسه التغيرات التى حدثت والربط بين السبب والنتيجه .

ولما كانت النتيجه النهائيه لاعمال المشروع (الربح أو الخساره) ماهى الا انعكاس للعلاقه بين الايرادات والمصروفات ، ولما كانت الايرادات بدورها ماهى الا محصله للعلاقه بين الانتاج وسعر البيع ، وأن سعر البيع يتطلب تحليل التكاليف ، لذا فاننا سنتناول فى الاجزاء القادمه تحليل هذه العناصر فى محاوله للوقوف على أسباب الخسائر الذى حققها المشروع بهدف اقتراح الحلول التى تساهم فى حل المشكله وتحقيق الاهداف المرجوه من المشروع .

وقد تم التركيز على بيانات عام ١٩٧٣ باعتبارها آخر سنه توفرت عنها بيانات كامله فى ظل ظروف تشغيل طبيعيه حيث ان بيانات عام ١٩٧٤ لاتعكس الظروف العاديه .

(١) دكتور ابراهيم عبد الرحيم هميمى - " ادارة الاعمال الصناعيه " مكتبه عين شمس - القاهره سنه ١٩٧٢ ص ٢ ، ص ٢١ .

٢٠٣ـ الانتـــاج :

١٠٢٠٣ـ الطاقه الانتاجيه لمصايد اعالى البحار المصريه :

تشمل الطاقه الانتاجيه لمصايد اعالى البحار المصريه مجموع الانتـــاج السنوى لوحدات الصيد ، وقد بلغ المتوسط السنوى للطاقه الانتاجيـــه لوحدات الانتاج بمصايد اعالى البحار خلال الفتره من ١٩٩٩ـ ١٩٧٤ مايقرب من ١٥٠٠٠ طن وتتجه الطاقه الانتاجيه من مصايد اعالى البحـــار نحو الزياده المطلقه بصفه عامه ، حيث ارتفعت من ٣ر٧ الف طن عـــام ١٩٦٩ الى ٦ر١٤ الف طن عام ١٩٧٣ . وبحساب مدى اسهام كـــل من الطراز اكسا ٦٧ والطراز تاسبا ٩٦ فى المتوسط السنوى لهذا الطاقـــم ، وجد أن المتوسط السنوى للطاقه الانتاجيه لطراز اكسا ٦٧ خـــلال هذه الفتره بلغ مايقرب من ٨ آلاف طن اى حوالى ٥٣٪ ، بينما بلـــغ المتوسط السنوى لطراز تاسبا ٩٦ حوالى ٤٧٪ ، وذلك كما هو موضـــح بالجدول التالى رقم (٨) .

جدول رقم (٨) الانتاج السنوى للسفن المصرية باعالى البحار فى الفترة من ٦٨/ ٧٤

السنه	اجمالى الانتاج		الناتج السمكى السنوى للسفينه				
	طن الرقم القياسى		برنيس	الفردقه	رأس بناس	رأس البر	بلطيم
١٩٦٨	٣٣٥٧	-	١٢٠٤	١٠٣٨	١١١٥	-	-
١٩٦٩	٧٢٩٠	١٠٠	٢٥٧٠	٢٢٣٥	٢٤٨٥	-	-
١٩٧٠	٩٢٠٢	١٢٦	٢٦٦٢	٣٣٢٣	٣٢١٧	-	-
١٩٧١	١٠٧٨١	١٤٨	٢٠٧٨	١٨٣٧	٢٤٧٥	٢٠٧٠	٢٣٢١
١٩٧٢	١٦٨٨٢	٢٣٢	٢٣٤٥	٣٩٣٣	٢٨٤٨	٤٨١١	٢٩٤٦
١٩٧٣	١٤٦٢٩	٢٠١	٢٩٠٦	٣١٢٧	٢٢٠٢	٣٨٤٢	٣٠٠٢
١٩٧٤	١٢٦٨٦	١٧٤	١٦٤٨	٦٣٩	١٩٢٥	٤٨٦٣	٣٦١١
المجموع	٧٤٨٢٧	-	١٥٤١٣	١٤١٨٢	١٦٧٦٧	١٥٥٨٦	١١٨٨٠
المتوسط*	١٤٥٩٥	-	٢٥٦٩	٢٣٦٤	٢٧٩٥	٣٨٩٧	٢٩٧٠
%	١٠٠	-	١٧ر٦	١٦ر٢	١٩ر٢	٢٦ر٧	٢٠ر٣

+ المصدر : جمعت واحتسبت من الشركه المصريه لمصايد اعالى البحار - دفاتر عمليات الصيد الخاص برحلات السفن .

* احتسب المتوسط السنوى للفتره ١٩٦٩ - ١٩٧٤ على أساس ان الانتاج عام ١٩٦٨ لايمثل انتاجا سنويا نظرا لبدء الانتاج خلال هذا العام اعتبارا من شهر يونيو .

ويلاحظ من الجدول السابق مايلى :-

أن اسهام وحدات الانتاج المختلفه (السفن) بالنسبه لاجمالى الانتاج ، يختلف من وحده الى اخرى ، وبترتيب هذه السفن تنازليا وفقا للمتوسط السنوى لطاقتها الانتاجيه تبين أن السفينه رأس البر تحتل المرتبه الاولى ، اذ يبلغ المتوسط السنوى لطاقتها الانتاجيه خلال فتره تشغيلها من ٧١ - ١٩٧٤ مايقرب من ٩ر٣ الف طن اى حوالى ٧ر٢٦٪ من المتوسط السنوى للطاقه الانتاجيه والمقدره بحوالى ٦ر١٤ الف طن ، تليها السفينه بلطيم بمتوسط انتاج سنوى قدره حوالى ٣ آلاف طن اى ٣ر٢٠٪ من المتوسط العام ، ثم السفينه رأس نباس بمتوسط انتاج قدره ٨ر٢ الف طن أى ٢ر١٩٪ ، ثم تأتى فى المرتبه الرابعه السفينه برنيس بمتوسط انتاج سنوى قدره ٦ر٢ الف طن اى ٦ر١٧٪ ، وأخيرا السفينه الغردقه بمتوسط انتاج سنوى ٤ر٢ الف طن ، أى ٢ر١٦٪ .

وباستعراض تطور الانتاج خلال سنوات الدراسه نجد أن هناك زياده مطرده فى الطاقه الانتاجيه ابتداءا من بدء تشغيل وحدات الانتاج حتى عام ١٩٧٢ ، حيث ارتفع الانتاج من حوالى ٧ الاف طن عام ١٩٦٨ الى مايقرب من ١٧ الف طن عام ١٩٧٢ أى أن الانتاج تضاعف مايقرب من ثلاث مرات .

وهذا يمثل اقصى انتاج تحقق على الاطلاق خلال فتره الدراسه ويرجع ذلك الى اضافه وحدتين جديدتين فى عام ١٩٧٢ وتشغيلهما طوال عام ١٩٧٣ .

الا أنه ابتداءا من عام ١٩٧٣ بدأ يتجه الانتاج الى الانخفاض حيث بلغ ادنى مستوى له عام ١٩٧٤ بمقارنته بعام ١٩٧٢ ، ويرجع ذلك الى انخفاض انتاجيه السفن الثلاث طراز اكسا ٦٧ (برنيس - الغردقه - رأس نباس) .

ويمكن قياس حجم التغير فى الانتاج بحساب الارقام القياسيه للناتج باعتبار تاريخ ١٩٦٩ = ١٠٠ ، فنجد أن ارتفاع الارقام القياسيه من ١٢٦ سنه ١٩٧٠ الى ١٤٨ عام ١٩٧١ ثم الى ٢٣٢ عام ١٩٧٢ ، ثم انخفض الى ٢٠١ عام ١٩٧٣ ، ثم الى ١٧٤ عام ١٩٧٤ .

ولما كان حجم الانتاج واتجاهه هبوطا وارتفاعا يتوقف على مجموعه من العوامل ، فان دراستها تساعد على تفسير التغيرات التى حدثت خلال الفتره محل الدراسه ، وهذه العوامل هى :-

١- البرنامج الزمنى لتشغيل وحدات الانتاج .
٢- معدلات الانتاج .
٣- مدى استغلال الطاقه الانتاجيه للمعدات التكنولوجية (وحدات التصنيع على السفينه) .

وسوف نتناول هذه العوامل بالدراسه والتحليل فى الاجزاء القادمه بالنسبه لوحدات الانتاج .

٣ر٢ر٢ : البرنامج الزمنى لتشغيل الوحدات الانتاجيه :

٣ر٢ر٢ر١ : تمهيـــد :

ينقسم البرنامج الانتاجى لوحدات الانتاج فى مصايد اعالى البحار الـــى العناصر الزمنيه الاساسيه التاليه [1] :

أ ـ مده تواجد السفينه تحت التشغيل وهذه تتضمن :

ـ المده التى تقضيها السفينه فى مباشره العمليه الانتاجيه (الفتره الانتاجيه) .

ـ المده التى تقضيها السفينه فى الانتقال بين منطقه الصيد وموانى الصيد .

ـ الوقت الضائع بسبب الاحوال الجويه .

ب ـ مده تواجد السفينه فى الميناء وتتضمن :

ـ المده اللازمه لتسليم الانتاج .

ـ المده اللازمه لاستلام المواد التموينيه والامدادات الاخرى .

ـ المده اللازمه لاتمام الاصلاحات اللازمه بين الرحلات .

جـ ـ المده اللازمه للاصلاحات السنويه والعمرات الدوريه .

والمبدأ الهام فى اداره وحدات الانتاج بمصايد اعالى البحار هو العمـــل على تواجد هذه الوحدات فى مناطق الانتاج ومزاوله العمليه الانتاجيه اكبر وقت ممكن ، وكلما زادت فتره الانتاج هذه زاد حجم الانتاج وكان هذا دليلا على كفاءه اداره وحدات الانتاج . وعلى هذا فانخفاض مدد توقف السفن فى الموانى ـــــواء بسبب عمليات الشحن والتفريغ ، كذلك مدد الاصلاحات والعمرات بحيث زيـــاده وقت الانتاج وبالتالى يرفع من كفاءه الوحدات .

---

(١) لتفصيل اكثر : انظـــر : د . احمد عبد الوهاب برانيه " مدخل فى اعداد خطط تشغيل وتطوير لاسطول الصناعه السمكيه فى العراق . مصدر سابق ص ٢٩ .

لهذا كان من الضرورى دراسة كافة البدائل الممكنة [1] عند تنظيم عمليات الصيد والنقل بهدف زيادة وقت الانتاج وتقليل العناصر الزمنية الاخرى .

ونظرا لعدم توفر البيانات التفصيلية عن كيفية استخدام سفن الصيد للعناصر الزمنية للبرامج الانتاجية فقد اقتصر تحليلنا فى هذا الجزء على تقسيم البرنامج الزمنى الى ثلاثة عناصر فقط هى : وقت الصيد (الانتاج) ، وقت الابحار ، وقت التوقف ، دون الدخول فى جزئيات كل عنصر من هذه العناصر [2] .

٣ر٢ر٢ر٢ : استخدام السفن للوقت

عند بداية تشغيل الثلاثة وحدات الاولى فى ١٩٦٨/٦/١٢ ، تم تخطيط البرنامج الزمنى للرحلات على اساس قيام السفن برحلات فردية أى ميناء الاسكندرية ـ منطقة الصيد وبالعكس ، وتم تحديد معدلات نمطية لعناصر البرنامج الزمنى الثلاثة وهى وقت الصيد ووقت الابحار ووقت التوقف فى الموانى ، الا ان نظام التشغيل الفردى هذا لم يحقق الانتاج المستهدف وهو (٣٠٠٠ طن) للسفينة سنويا ، وعلى هذا تم اعادة النظر فى نظام التشغيل وتم ادخال عنصر النقل فى برامج التشغيل (اى استخدام سفن نقل) على أن تقوم سفن الصيد بتفريغ شحناتها فى الميناء المتقدم (لاس بالماس) تمهيدا لنقله الى ميناء الاسكندرية على أن تعود سفينة الصيد مرة اخرى الى منطقة الصيد وذلك بهدف زيادة وقت الانتاج (الصيد) وتقليل مدد الابحار ، وقد استدعى هذا التعديل تغير فى المعدلات النمطية الموضوعة لعناصر البرنامج الزمنى للوحدات .

---

(١) انظر : المصدر السابق : من ص ٧ ـ ص ١٠

(٢) لاشك ان هذا كان احد المعوقات عند تحليل استخدام الوحدات للوقت والذى كان سيساعدنا فى معرفة اسباب القصور بطريقة اكثر تحديدا .

والجدول التالى رقم (٩) يوضح المعدلات النمطية لاستخدام وحدات الانتاج للوقت ٠

جدول رقم (٩)

المعدلات النمطية لاستخدام وحدات الانتاج

للوقت فى كل من النظام الفردى والزوجى

للتشغيل لكل طراز (١)

الطراز	النسبة المئوية لعناصر البرنامج الزمنى السنوى					
	وقت الصيد		وقت الابحار		وقت التوقف فى الموانى	
	فردى	زوجى	فردى	زوجى	فردى	زوجى
أكسا ٦٧	٣٩ر٠٢	٥١	٣١ر٧٢	٢٦	٢٩ر٢٦	٢٣
ناسبا ٩٦	٥٣ر٩٨	٦٥	٢١ر٩	١٦	٢٤ر٣٧	١٩

ولمعرفة مدى انحراف المعدلات الفعلية عن النمطية (المخططة نستعرض فيما يلى معدلات استخدام كل وحدة من وحدات الانتاج للوقت على حدة خلال الفترة المعدة عنها الدراسة ٠

اولا : وحدات الانتاج طراز اكسا ٦٧ :

بتحليل استخدام سفن الصيد برنيس والغردقة ورأس نباس للوقت خلال الفترة من ١٩٦٨ حتى ١٩٧٤ ، تبين انه ابتداء من بدء تشغيل هذه الوحدات فقد زادت مدد توقفها فى الموانى عن المعدلات النمطية الفردية والزوجية كما توضحه الجداول التالية (١٠) ، (١١) ، (١٢) ٠

---

(١) المصدر : ملفات الشركة المصرية لمصايد اعالى البحار ٠

١ ـ السفينة رنيس : والجدول التالى رقم (١٠) يوضح بيانات استخدام السفينة للوقت خلال الفترة من ١٩٦٨ ـ ١٩٧٤ ٠

جدول رقم (١٠)

استخدام الوقت للسفينة (رنيس) فى الفترة من ١٩٦٨ ـ ١٩٧٤ م*

السنة	الاجمالى	%	عدد الايام					
			صيد	%	ايجار	%	توقف	%
١٩٦٨	٢٠٤	١٠٠	٨٣	٤٠ر٧	٥٣	٢٦	٦٨	٣٣ر٣
١٩٦٩	٣٦٥	١٠٠	١٤٥	٣٩ر٧	٩٠	٢٤ر٧	١٣٠	٣٥ر٦
١٩٧٠	٣٦٥	١٠٠	١٥٣	٤١ر٩	٧١	١٩ر	١٤١	٣٨ر٦
١٩٧١	٣٦٥	١٠٠	١٤٠	٣٨ر٤	٥٢	١٤ر٢	١٧٣	٤٧ر٤
١٩٧٢	٣٦٦	١٠٠	١١٠	٣٠ر١	٦٢	١٦ر٩	١٩٤	٥٣ر
١٩٧٣	٣٦٥	١٠٠	١٣١	٣٥ر٩	٧٨	٢١ر٤	١٥٦	٤٢ر٧
١٩٧٤	٣٦٥	١٠٠	١٠٤	٢٨ر	٧٢	٢٠ر	١٨٩	٥١ر
الاجمالى	٢٣٩٥	ـ	٨٦٦	ـ	٤٧٨	ـ	١٠٥١	ـ
%	١٠٠	ـ	٣٦ر١	ـ	٢٠	ـ	٤٣ر٩	ـ

* المصدر : جمعت واحتسبت من تقارير الرحلات المقدمة من القباطنة بعد نهاية الرحلات ـ ملفات الشركة المصرية لمصايد اعالى البحار ٠

من الجدول السابق يتضح مايأتى :

أ- انخفاض معدل وقت الصيد عن المعدل النمطى المنخفض الزوجى الموضوع والمقدر بـ ٥١٪ من اجمالى وقت التشغيل السنوى (٣٦٥ يوم) .

ب- ان هناك اتجاه الى انخفاض معدل وقت الصيد خلال السنوات محل الدراسة حيث بلغ ادنى حد له هر ٢٨٪ عام ١٩٧٤ بنقص قدره هر ٢٢٪ عن المعدل النمطى .

جـ- قابل الانخفاض فى معدلات وقت الصيد زيادة فى معدلات وقت الابحار ووقت التوقف بالموانى ، ولو ان الاخير يتميز باتجاه صعودى حيث بلغ اقصاه عام ١٩٧٢- (٥٣٪) عام ١٩٧٤ (هر ٥١٪) . وهذا بلاشك مؤشر على سوء استخدام السفينه برنيس للوقت حيث ان الوقت المنفق فى التوقف فى الموانى اكثر من المعدل النمطى يمثل انتاجا ضائعا . وبمعنى آخر هناك أكثر من ٢٨٪ من اجمالى وقت التشغيل يمثل وقتا ضائعا .

٢- السفينه الفردقه : والجدول التالى رقم (١١) يوضح بيانات استخدام السفينه الفردقه للوقف خلال الفتره محل الدراسه .

جدول رقم (١١)

استخدام الوقت للسفينة المفردة فى الفـــــترة

من ١٩٦٨ ــ ١٩٧٤ *

السنة	الاجمالى	%	عدد الايـــام					
			صيد	%	ايجـــار	%	توقـــف	%
١٩٦٨	٢١١	١٠٠	٨٥	٤٠ر٣	٤٦	٢١ر٨	٨٠	٣٧ر٩
١٩٦٩	٣٦٥	١٠٠	١٣٥	٣٧	٩٣	٢٥ر	١٣٧	٣٧ر
١٩٧٠	٣٦٥	١٠٠	١٧٣	٤٧ر٤	٥٥	١٥ر١	١٣٧	٣٧ر
١٩٧١	٣٦٥	١٠٠	١٤١	٣٣ر٢	٥٧	١٥ر٦	١٨٧	٥١ر٢
١٩٧٢	٣٦٦	١٠٠	١٧٨	٤٨ر٦	٧٥	٢٠ر	١١٣	٣٠ر٩
١٩٧٣	٣٦٥	١٠٠	٧٤	٢٠ر٣	٤٩	١٣ر٤	١٤٢	٦٦ر٣
١٩٧٤	٣٦٥	١٠٠	٤٠	١١ر٠	٢٢	٦	٣٠٣	٨٣
اجمالى	٢٤٠٢	ــ	٨٠٦	ــ	٣٩٧	ــ	١١٩٩	ــ
%	١٠٠	ــ	٣٣ر٦	ــ	١٦ر	ــ	٤٩ر٩	ــ

من الجدول السابق يتضح :ــ

أ ــ انخفاض معدل وقت الصيد عن المعدل النمطى الزوجى كما فى السفينة برنيس .

ب ــ تذبذب معدل وقت الصيد ارتفاعا وهبوطا الا انه يلاحظ فى السنتين الاخيرتين اتجاها نحو الانخفاض الشديد ، حيث بلغ ادنى حد له عام ١٩٧٤ (١١٪) فقط .

---

* المصدر السابق

حـ — قابل الانخفاض مع معدل وقت الصيد ارتفاع فى معدل وقت التوقف فى الموانى حيث بلغ اقصاه عام ١٩٧٤ (٨٣٪) وهذا يرجع الى طول فترة الاصلاح خلال هذا العام بسبب الحريق الذى نشب بالسفينة وهذا ايضا مؤشرا على بطئ عمليات الاصلاح ، مما انعكس على انتاجية السفينة خلال هذا العام كما يتضح من الجدول رقم (٧) السابق .

٣ — السفينة رأس نباس : والجدول رقم (١٢) يبين بيانات استخدام السفينة للوقت خلال الفترة المعدة عنها الدراسة .

جدول رقم (١٢)

استخدام الوقت للسفينة رأس نباس فى الفترة من

١٩٦٨ — ١٩٧٤*

السنة	الاجمالى	%	عدد الايام					
			صيد	%	ايجار	%	توقف	%
١٩٦٨	١٧٤	١٠٠	٨٠	٤٦	٦١	٣٥	٣٣	١٩
١٩٦٩	٣٦٥	١٠٠	١٣٣	٣٦ر٤	٧٨	٢١ر٤	١٥٤	٤٢ر٢
١٩٧٠	٣٦٥	١٠٠	١٨١	٤٩ر	٥٣	١٤ر	١٣١	٣٦
١٩٧١	٣٦٥	١٠٠	١٣٤	٣٦ر٧	٧٥	٢٠ر٦	١٥٦	٤٢ر٧
١٩٧٢	٣٦٥	١٠٠	١٥٣	٤١ر٨	٦٥	١٧ر٨	١٤٨	٤٠ر٤
١٩٧٣	٣٦٥	١٠٠	١١٥	٣١ر	٧٣	٢٠	١٧٧	٤٨ر
١٩٧٤	٣٦٥	١٠٠	١١٥	٣١ر	٦٩	١٩	١٨١	٤٩ر
الاجمالى	٢٣٦٥	—	٩١١	—	٤٧٤	—	٩٨٠	—
%	١٠٠	—	٣٨ر		٢٠		٤١ر	

* المصدر السابق .

من الجدول السابق يتضح نفس الملاحظات على السفينتين الاخرتين وهى انخفاض معدل وقت الصيد عن المعدل النمطى وزيادة وقت التوقف عن المعدل النمطى ٠

وفى السفن الثلاث يلاحظ أن انخفاض معدل وقت الابحار عن المعدلات النمطية طوال السنوات محل الدراسة ، الا أن ذلك لم يكن ابدا فى صالح زيادة مدد الصيد بل كان لزيادة مدد التوقف فى الموانى وهذا يتطلب بلاشك العمل على تخفيض مدد التوقف فى الموانى وذلك عن طريق :—

١ — رفع كفاءة عمليات الشحن والتفريغ الى اقصى حد ممكن ٠

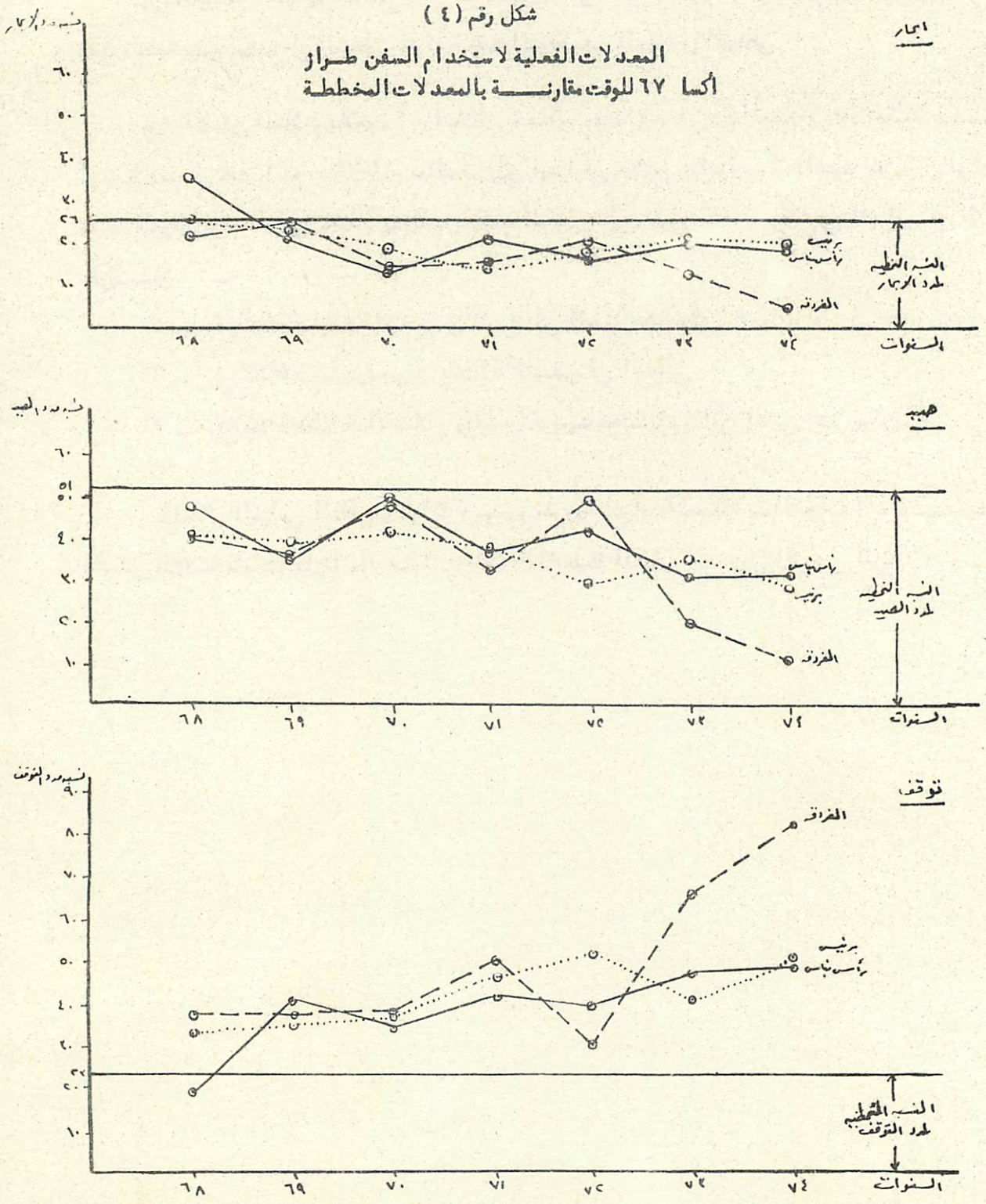
٢ — رفع كفاءة عمليات تجهيز واعداد السفن فى الموانى ٠

٣ — رفع كفاءة عمليات الاصلاح والعمرات بهدف تقليلها الى ادنى حد ممكن ٠

والشكل البيانى التالى رقم (٣) يوضح مدى انحراف المعدلات الفعلية لاستخدام السفن الثلاثة للوقت مقارنا بالمعدلات المخططة طبقا لنظام التشغيل الزوجى للرحلات ٠

شكل رقم (٤)

المعدلات الفعلية لاستخدام السفن طراز
أكسا ٦٧ للوقت مقارنة بالمعدلات المخططة



ثانيا : وحدات الانتاج طراز تاسبا ٩٦

وهى الوحدات التى بدأ فى تشغيلها بعد خبرة لاكثر من ثلاث سنوات وفيما يلى بيان استخدام وحدات هذه المجموعة للوقت خلال الفترة من ١٩٧١ الى عام ١٩٧٤

١ ـ السفينة بلطيم :ـ والجدول التالى رقم (١٣) يبين بيانات استخدام السفينه للوقت.

جدول رقم (١٣)

استخدام الوقت للسفينة بلطيم فى الفـــترة

من ١٩٧١ ـ ١٩٧٤

السنـــة	اجمالـى	%	عدد الايـــام					
			صيـد	%	ايجار	%	توقف	%
*) ٧١/٧/١ ٧٢/١٢/٣١	٥٥٠	١٠٠	٢١٢	٣٨ر٥	٧٩	١٤ر٤	٢٥٩	٤٧ر١
١٩٧٣	٣٦٥	١٠٠	١١٤	٣١ر٣	٤٩	١٣ر٤	٢٠٢	٥٥ر٣
١٩٧٤	٣٦٥	١٠٠	١٠٨	٢٩ر٦	٦٢	١٧ر٠	١٩٥	٥٣ر٤
الاجمالـى	١٢٨٠	ـ	٤٣٤	ـ	١٩٠	ـ	٦٥٦	ـ
%	١٠٠	ـ	٣٣ر٩	ـ	١٤ر٨	ـ	٥١ر٣	ـ

* احتسبت النسب لفترة تمثل عام ونصف عام ـ ٥٥٠ يوم وذلك بسبب اعتبار السنة الماليـة مطابقة للسنة الميلادية اعتبارا من عام ١٩٧٣ .

٢ ـ السفينة رأس البر : والجدول التالى رقم (١٤) يبين بيانات استخدام السفينة للوقت ٠

جدول رقم (١٤)

استخدام الوقت للسفينة رأس البر فى الفترة من ١٩٧١ ـ ١٩٧٤

السنة	اجمالى	%	عدد الايام					
			صيد	%	ايجار	%	توقف	%
٧١/٧/١* ٧٢/١٢/٣١	٥٥٠	١٠٠	٢٧٥	٥٠	٨٧	١٥ر٨	١٨٨	٣٤ر٢
١٩٧٣	٣٦٥	١٠٠	١٢٠	٣٢ر٩	٧٠	١٩ر٢	١٧٥	٤٧ر٩
١٩٧٤	٣٦٥	١٠٠	١٣٥	٣٧	٦٦	١٨	١٦٤	٤٥
الاجمالى	١٢٨٠	—	٥٣٠	—	٢٢٣	—	٥٢٧	—
%	١٠٠	—	٤١ر٤	—	١٧ر٤	—	٤١ر٢	—

* احتسبت النسب لفترة تمثل عام ونصف عام ـ ٥٥٠ يوم وذلك بسبب اعتبار السنة المالية مطابقة للسنة الميلادية اعتبارا من عام ١٩٧٣ ٠

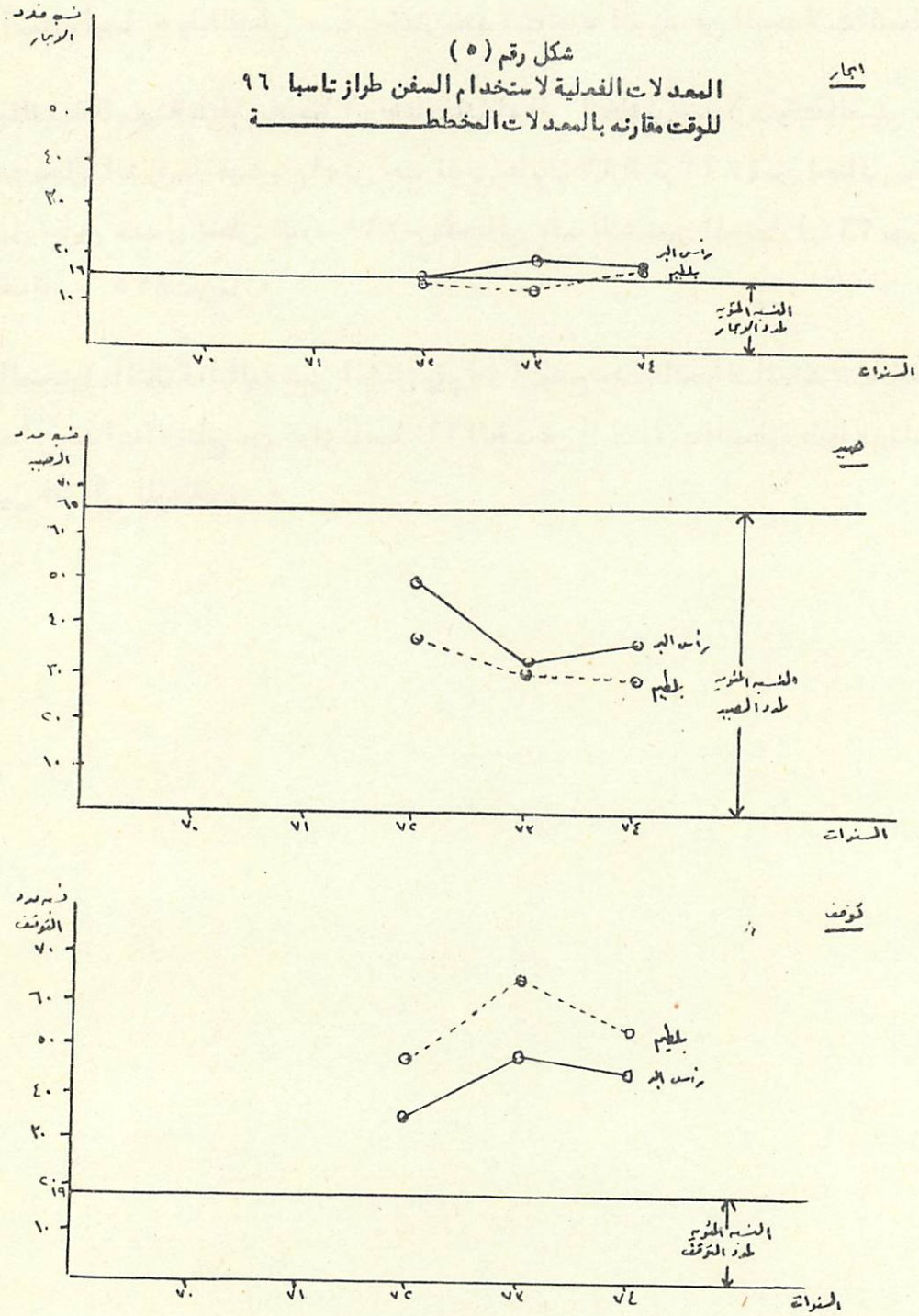
ومن الجدولين رقم (١٢) ورقم (١٣) يتبين زيادة معدلات وقت التوقف فى الموانى بالنسبة لهذه السفن ايضا ، وذلك على حساب خفض معدلات مدد الصيد عن المعدلات النمطية .

وبالنسبة للسفينة بلطيم يلاحظ ان هناك اتجاه الى انخفاض معدلات وقت الصيد خلال السنوات محل الدراسة حيث بلغ ادنى حد له فى عام ١٩٧٤ (٢٩ر٦٪) من اجمالى وقت التشغيل مقابل معدل نمطى قدره ٦٥٪ من اجمالى وقت التشغيل السنوى (٣٦٥ يوم) ، أى بانحراف قدره ٣٥٪ تقريبا .

والمنحنيات الثلاثة التالية فى الشكل رقم (٤) توضح مدى انحراف المعدلات الفعلية لاستخدام وحدات الانتاج من طراز تاسبا ٩٦ للوقت عن المعدلات النمطية طبقا لبرنامج التشغيل الثنائى للرحلات .

شكل رقم (٥)

المعدلات الفعلية لاستخدام السفن طراز تاسبا ٩٦ للوقت مقارنه بالمعدلات المخططـــــــــــة



وبتحليل بيانات الانتاج ومدد الصيد والابحار والتوقف لجميع وحدات الانتاج خلال الفترة من ١٩٦٨ حتى ١٩٧٤ وجدول رقم (١٥) يتضح الاتـــى :

١ ـ ان متوسط الانتاج لكل يوم تشغيل (صيد + ابحـار + توقف) لوحدات الانتاج الخمسة هو ٧ر٧ طن / يوم تشغيل .

٢ ـ ان النسبة المئوية لايام الصيد والابحار والتوقف الى اجمالى ايام التشغيل (٣٦٥ يوم) هى ٥ر٣٦٪ ، ١ر١٥٪ ، ٤ر٤٥٪ على التوالى ، وهى جميعا نسب بعيدة عن المعدلات النمطية التى وضعتها الشركه .

جدول رقم (١٥)*

اجمالى الانتاجية ومدد الصيد والابحار والتوقف خلال الفترة من ١٩٦٨ الـــى ١٩٧٤

السفينـــة	صيد باليوم	ابحار باليوم	توقف باليوم	اجمالـى الايـــام	الانتـــاج بالطـــن	الانتاج بالطن الى اجمالـى الايـام	النسبة المئوية لكل عنصر الى اجمالى ايام التشغيل السنوية		
							صيـد	ابحار	وقوف
برنيـــس	٨٦٦	٤٧٨	١٠٥١	٢٣٩٥	١٥٤١٣	٤ر٦	١ر٣٦	٢٠	٩ر٤٣
الغردقة	٨٠٦	٣٩٧	١١٩٩	٢٤٠٢	١٤١٨٢	٩ر٥	٦ر٣٣	٥ر١٦	٩ر٤٩
رأس نباس	٩١١	٤٧٤	٩٨٠	٢٣٦٥	١٦٧٦٧	١ر٧	٥ر٣٨	٢٠	٥ر٤١
رأس البر	٤٣٤	٢٩٠	٦٥٦	١٢٨٠	١٥٥٨٦	٢ر١٢	٤ر٤١	٤ر١٧	٢ر٤١
بلطـيم	٥٣٠	٢٢٣	٥٢٧	١٢٨٠	١١٨٨٠	٣ر٩	٩ر٣٣	٨ر١٤	٣ر٥١
الاجمالى	٣٥٤٧	١٨٦٢	٤٤١٣	٩٧٢٢	٧٤٨٢٧	٧ر٧	٥ر٣٦	١ر١٩	٤ر٤٥

* المصدر : جمعت واحتسبت من الجداول رقم ١٠ ـ ١١ ـ ١٢ ـ ١٣ ـ ١٤

من الجدول السابق يتضح ان مدد التوقف فى الموانى خلال هذه الفترة قد بلغت ٤٤١٣ يوما من اجمالى ايام التشغيل والمقدرة بـ ٩٧٢٢ يوم ، وعلى اساس المعدل النمطى لوقت التوقف والمقدر بـ ٢٣٪ من اجمالى ايام التشغيل تكون ايام التوقف المسموح بها هى ٢٢٣٦ يوما ، وعلى هذا تكون الايام الضائعة هى ٢١٧٧ يوما ، والتى كان يمكن الاستفادة منها فى زيادة مدد الصيد ، وعلى اساس ان المعدل النمطى لوقت الصيد هو ٧٥٪ ، فان اجمالى ايام الصيد من اجمالى الايام الضائعة فى التوقف هى حوالى ١١٠ ايوم

ولما كان معدل الانتاج اليومى النمطى الموضوع بمعرفة الشركة هو ٢٠ طن / يوم بالنسبة للسفينة من طراز أكسا ٦٧ ، بالنسبة لثلاث سفن ٦٠ طن / يوما ، ٢٥ طن / يوم بالنسبة للسفينة من طراز تاسبا ٩٦ بالنسبة لسفينتين ٥٠ طن / يوما فيكون الاجمالى ١١٠ طن / يوما .

وبذلك يكون متوسط الانتاج اليومى = ١١٠ ÷ ٥ = ٢٢ طن / يوم
وبذلك يكون اجمالى الانتاج الضائع على الشركة نتيجة التوقف فى الموانى اكثر من المعدل النمطى = ١١١٠ x ٢٢ = ٢٤٤٢٠ طن .

وعلى اساس سعر البيع الاجبارى للانتاج والمقدر بـ ١١٠ جنيه للطن اذا تصبح قيمة الانتاج الضائع بسبب التوقف = ٢٤٤٢٠ طن x ١١٠ ح = ٢٦٨٦٢٠٠ جنيه تقريبا . وذلك دون الاخذ فى الاعتبار زيادة معدلات الانتاج اليومية نتيجة تطوير معدات الانتاج واستخدام الجر السطحى ذو الكفاءة الانتاجية العالية بالنسبة لمناطق الصيد الحالية فى الاعوام الاخيرة على السفن من طراز تاسبا ٩٦ .

وترجع اسباب زيادة معدلات وقت التوقف فى الموانى الى العوامل الاتية :-
١ - بعض المشاكل الفنية (التكنيكية) فى الموتور الرئيسى مما ادى الى انخفاض كفاءة عمليات الجر مما ترتب عليه انخفاض سرعة الجر على السفن طراز اكسا ٦٧ الى اقل من ٣ عقده فى الساعة بكثير ، كذلك ضعف كفاءة انابيب تبريد الموتور

والاوناش ، والمولدات الكهربائية وكذلك معدات
وأجهزة التحكم والاجهزة الملاحية بسبب نقص الصيانة ونقص الكفاءة الخاصة
بالاطقم الذين يتولون ادارة واستخدام هذه الاجهزة .

٢ - ان الشركة ليس لديها مخزون سلعى من قطع الغيار والمهمات اللازمة للسفن
في الميناء المتقدم (لاس بالماس) والذى يعتبر أقرب قاعدة للسفن .

٣ - ليس هناك رسومات أو نماذج لبعض الاجزاء الخاصة فى الموتور الرئيسى مما
يحتم فصل هذه الاجزاء عند تغييرها لارسالها لورش الاصلاح أو الصيانه مما
يسبب ضياع الوقت .

٤ - ازمة الطاقة خلقت صعوبات فى تموين السفن مقابل الدفع بالعملات الحرة فى
الموانى المتقدمة الاجنبية مما اضطر الشركة الى جعل السفن تعود الى ميناء
الاسكندرية بشحناتها مهما كانت لكى يتم تموينها بالوقود محليا .

٣ر٢ر٣ : معدلات الانتاج

يعتبر معدل الانتاج اليومى لوحدات الانتاج فى مصايد اعالى البحار ، احد المؤشرات الاساسية فى تحديد كفاءتها ، فمع ثبات وقت الصيد تتزايد الكفاءة الانتاجية للسفن كلما زاد معدل الانتاج اليومى ، لذا كان تحقيق اكبر معدل صيد ممكن من الامور الهامة عند التخطيط لرحلات الصيد ، حيث عليه يتوقف طول مدة الصيد اللازمة للسفينة لاستكمال شحنتها .

وعند تحديد معدلات الانتاج اليومية النمطية على اساس ٢٠ طن/ يوم للسفينة طراز أكسا ٦٧ ، ٢٥ طن/ يوم للسفينة طراز تاسبا ٩٦ اخذ فى الاعتبار العوامل التالية :

- الظروف الطبيعية الخاصة بمنطقة الانتاج الحالية .
- نقص خبرة العاملين بالوحدات الانتاجية على اساس ان هذا النشاط الانتاجى يعتبر حديثا بالنسبة لمصر .
- نقص خبرة الادارة المصرية بادارة مثل هذا النوع من النشاط الانتاجى للاسباب السابقة .

وعلى هذا تم تحديد المعدلات السابقة بحيث تكون اقل من المعدلات الاستيعابية للسفن والتى تصل فى الطراز الاول الى ٣٠ طن/ يوم ، وفى الطراز الثانى الى ٤٠طن/يوم

وبدراسة معدلات الانتاج الفعلية وجد انها اقل من المعدلات المخططة ، الامر الذى اثر على انتاجية الوحدات كما يتضح من العرض التالى :

أ — بالنسبة لوحدات الانتاج طراز أكسا ٦٧ : فانه باستخدام مقدار الانتاج وعدد ايام الصيد خلال الفترة من ١٩٦٨ حتى ١٩٧٣ لهذه الوحدات ثم تحديد معدل الانتاج اليومى لها خلال هذه الفترة كما يتضح من الجدول رقم (١٦) .

جدول رقم (١٦) *

متوسط الانتاج اليومى بالنسبة للسفن طراز أكسا ٦٧ عن الفـــترة

١٩٦٨ ــ ١٩٧٤

السنة	برنيـــس			الفودقـــة			رأس نبـــاس		
	الانتاج	ايام الصيد	متوسط الصيد اليومى	الانتاج	ايام الصيد	متوسط الصيد اليومى	الانتاج	ايام الصيد	متوسط الصيد اليومى
١٩٦٨	١٢٠٤	٨٣	١٤ر٥	١٠٣٨	٨٥	١٢ر٢	١١١٥	٨٠	١٣ر٩
١٩٦٩	٢٥٧٠	١٤٥	١٧ر٧	٢٢٣٥	١٣٥	١٦ر٦	٢٤٨٥	١٣٣	١٨ر٧
١٩٧٠	٢٦٦٢	١٥٣	١٧ر٤	٣٣٢٣	١٧٣	١٩ر٢	٣٢١٧	١٨١	١٧ر٨
١٩٧١	٢٠٧٨	١٤٠	١٤ر٨	١٨٣٧	١٢١	١٥ر٢	٢٤٧٥	١٣٤	١٨ر٥
١٩٧٢	٢٣٤٥	١١٠	٢١ر٣	٣٩٣٣	١٧٨	٢٢ر١	٢٨٤٨	١٥٣	١٨ر٦
١٩٧٣	٢٩٠٦	١٣١	٢٢ر٢	٢١٧٧	٧٤	٢٩ر٤	٢٧٠٢	١١٥	٢٣ر٥
١٩٧٤	١٦٤٨	١٠٤	١٥ر٨	٦٣٩	٤٠	١٦	١٩٢٥	١١٥	١٦ر٧
الاجمالى	١٥٤١٣	٨٦٦	١٧ر٨	١٤١٨٢	٨٠٦	١٧ر٦	١٦٧٦٧	٩١١	١٨ر٤

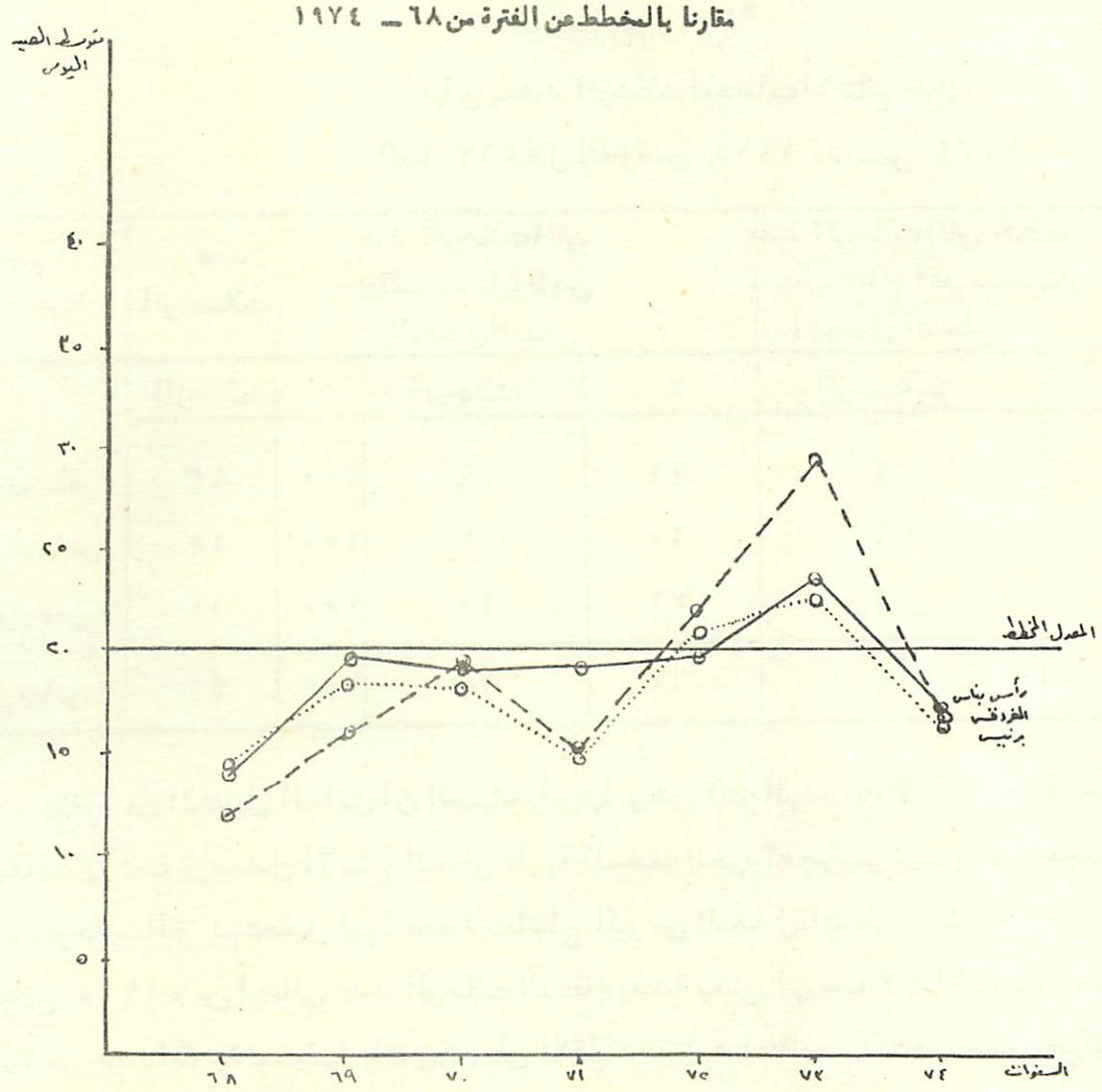
* المصدر : جمعت واحتسبت من الجداول رقم (٧) ، (٩) ، (١٠) ، (١١) .

ويتضح من دراسة بيانات الجدول السابق ان معظم السفن من طراز أكسا ٦٧ قد فشلت فى تحقيق المعدلات النمطية ٢٠ طن / يوم فى معظم سنوات الفترة من الدراسة باستثناء عامى ٧٢ ، ٧٣ بالنسبة للسفينتين برنيس والغردقة ، عام ١٩٧٣ فقط بالنسبة للسفينة رأس نباس حيث كان المعدل الفعلى للانتاج اليومى اكبر من المعدل النمطى الا أن معدل الانتاج اليومى عام ١٩٧٤ بالنسبة للثلاث وحدات قد عاد الى الانخفاض عن المعدل المخطط وقد انعكس هذا على كفاءة تشغيل المعدات التكنولوجيا للسفن (التجميد) حيث بلغت الطاقة المعطلة فى وحدات التجميد حوالى ثلث الطاقة الاجمالية لهذه المعدات ٠

والشكل البيانى التالى رقم (٥) يوضح معدلات الانتاج اليومى الفعلية مقارنة بالمعدل النمطى خلال الفترة من ١٩٦٨ ــ ١٩٧٤ للسفن من طراز أكسا ٦٧ ٠

وبدراسة معدل الصيد فى كل رحلة من رحلات السفن خلال الفترة من ١٩٦٨ الى ١٩٧٤ وجد أن متوسط الانتاج اليومى لبعض السفن قد تعدى المعدل النمطى ووصل الى حوالى ٢٥ طن / يوم ، بل أن السفينة رأس نباس حققت معدل انتاج قدره ٣٤ طن / يوم فى رحلتها رقم (١١) فى الفترة من يونيو الى نوفمبر ١٩٧٢ ٠

شكل رقم (٦)
متوسط الصيد اليومى للسفن طراز أكسا ٦٧
مقارنا بالمخطط عن الفترة من ٦٨ ـ ١٩٧٤



وبحصر عدد الرحلات خلال الفترة محل الدراسة وجد أن عدد الرحلات التى قامت بهـــا وحدات الانتاج من طراز أكسا ٦٧ وبلغت ٤٢ رحلة وان ٦٧٪ من اجمالى الرحلات لـــم تحقق معدل الانتاج النمطى ، كما يتضح ذلك من الجدول رقم (١٧) والشكل البيانـــى رقم (٦) .

جدول رقم (١٧)*

بيان بعدد الرحلات لوحدات الانتاج طراز

أكسا ٦٧ خلال الفترة من ١٩٦٨ الـــى ١٩٧٤

اسم السفينة	عدد الرحـــلات		عدد الرحلات التى حققت معدل اقل من المعدل النمطى		عدد الرحلات التى حققت معدل انتاج اكبر مـــن المعدل النمطى	
	الرحلات	٪	الرحلات	٪	الرحـلات	٪
الغردقة	١٣	١٠٠	٩	٦٩	٤	٣١
رأس نباس	١٥	١٠٠	٩	٦٠	٦	٤٠
بنونيـس	١٤	١٠٠	١٠	٧١	٤	٢٩
الاجمالى	٤٢	١٠٠	٢٨	٦٧	١٤	٣٣

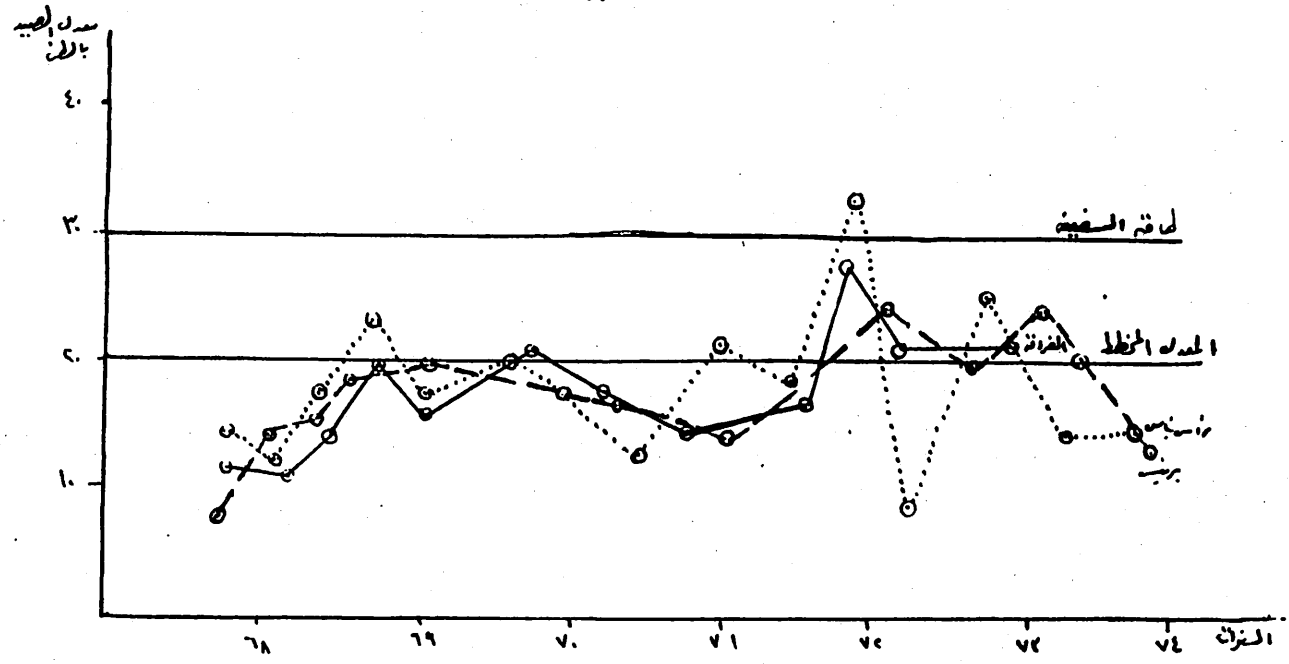
يتضح من الجدول السابق ان السفينة رأس نباس هى اكثر الوحدات كفاءة من حيث نسبـــة الرحلات فى تحقيق معدل الانتاج النمطى تليها السفينة الغردقة وبرنيس حيث بلغت نسبـــة عدد الرحلات التى تم تحقيق فيها معدلات انتاج اكبر من المعدل النمطى ٤٠٪ ، ٣١٪ على التوالى ، ٢٩٪ من اجمالى عدد الرحلات المحققة وهذا يعنى ان معدلات الانتاج النمطيـــة مقبولة من حيث امكانية تحقيقها وانه يمكن على الاقل تحقيق هذه المعدلات عن طريق رفع كفـــاءة

* المصدر : الشركة المصرية لمصايد اعالى البحار ـ دفاتر عمليات الصيد

عمليات الصيد عن طريق :

- رفع كفاءة عمليات انزال ورفع الشباك لاختصار الوقت المنفق فى هذه العمليات .
- توفير معدات شباك صيد تتناسب مع ظروف مناطق الانتاج ونوع الاسماك .
- رفع كفاءة عمال الصيد عن طريق التدريب .
- استخدام الاجهزة الخاصة بالكشف من تجمعات الاسماك
- مد قناطنه السفن بالمعلومات الكافية عن مناطق تجمعات الاسماك وانواعها حسب المواسم المختلفة .

شكل رقم (٧)
معدلات الصيد الفعلى وعدد الرحلات
للسفن طراز أكسا ٦٧ عن سنة
١٩٧٤/١٩٦٨



ب ـ بالنسبة لوحدات الانتاج طراز تاسبا ٩٦ : فانه تم حساب معدل الانتاج اليومى الفعلى لها خلال فترة تشغيلها بناءا على بيانات الانتاج وعدد ايام الصيد كما هو موضح بالجدول رقم (١٨) التالى :

جدول رقم (١٨)*

متوسط الانتاج اليومى لطراز تاسبا ٩٦ عن

الفترة من ١٩٧١ الى ١٩٧٤

السنة	رأس البر			بلطيم		
	الانتاج	ايام الصيد	متوسط الصيد اليومى	الانتاج	ايام الصيد	متوسط الصيد اليومى
١٩٧١	(٢٠٧٠ **)	٢٧٥	٢٥ر٠	(٢٣٢١ **)	٢١٢	٢٤ر٩
١٩٧٢	(٤٨١١)			(٢٩٤٦)		
١٩٧٣	٣٨٤٢	١٢٠	٣٢ر٠	٣٠٠٢	١١٤	٢٦ر٣
١٩٧٤	٤٨٦٣	١٣٥	٣٦ر٠	٣٦١١	١٠٨	٣٣ر٤
الاجمالى	١٥٥٨٦	٥٣٠	٢٩ر٤	١١٨٨٠	٤٣٤	٢٧ر٤

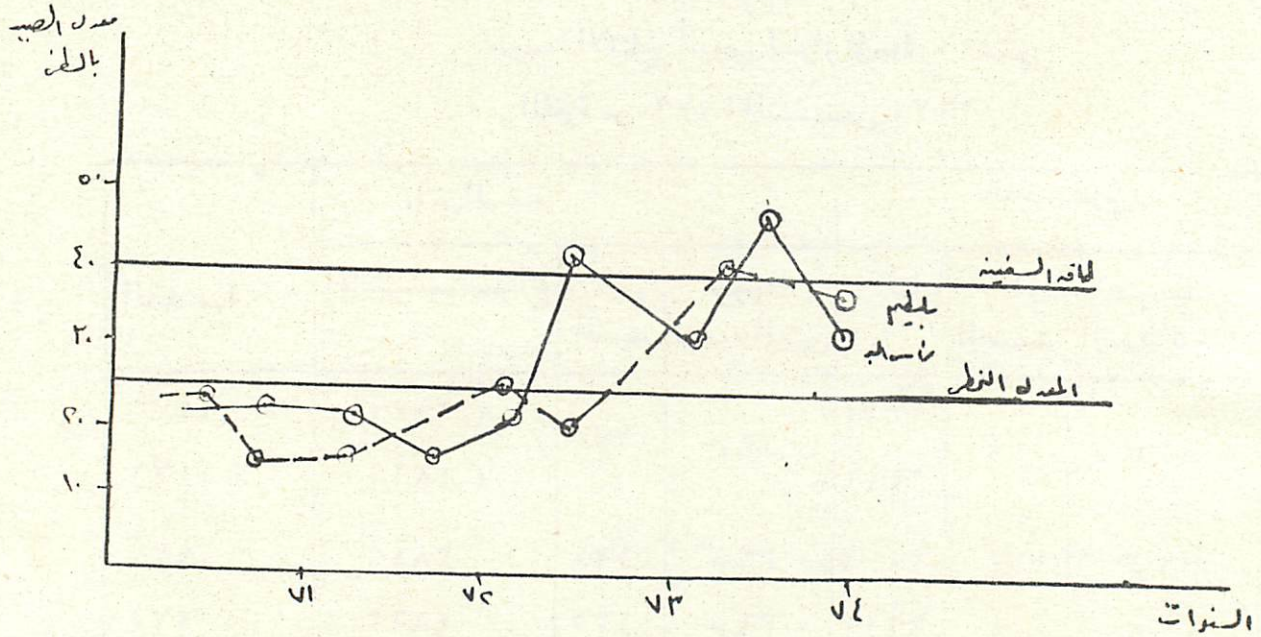
وبمقارنة معدل الانتاج الفعلى لكل من المعدل النمطى الموضوع بمعرفة الشركة والمقدر بـ ٢٥ طن / يوم والطاقة الاستغلالية اليومية للسفينة والمقدرة بـ ٤٠ طن أسماك مجمدة + ١٠ طن فيليه ودقيق سمك ، يتضح ان وحدات هذا الطراز قد حققت المعدل النمطى

---

* المصدر : جمعت واحتسبت من الجداول رقم (٧) ، (١٢) ، (١٣) .

** متوسط الصيد اليومى لعام ٧١ ـ ١٩٧٢ محسوب على اساس سنه ونصف لنفس السبب السابق ذكره .

شكل رقم (٨)
معدل الصيد اليومى للسفن طراز ناسبا ٩٦
مقارنا بالمخططة عن الفترة من ١٩٦٨ ـ ٧٤



بل وتخطته خلال السنوات ٧٣ ، ١٩٧٤ الا انه بدراسة معدلات الانتاج في كل رحلة من رحلات هذه السفن على حده وجد ان عدد الرحلات التي حققت اكثر من المعدل النمطي (٢٥ طن / يوم) تمثل فقط حوالي ٣٣٪) من اجمالي الرحلات كما يتضح ذلك من الجدول التالي رقم (١٩) .

جدول رقم (١٩)*
بيان بعدد الرحلات لوحدات الانتاج طراز تاسبا ٩٦
خلال الفترة من ١٩٧١ الى ١٩٧٤

اسم السفينة	الرحلات		الرحلات التي حققت معدل انتاج اقل من المعدل النمطي		الرحلات التي حققت معدل انتاج اكبر من المعدل النمطي	
	عدد	%	عدد	%	عدد	%
بلطيم	٧	١٠٠	٤	٥٧	٣	٤٣
راس البر	٨	١٠٠	٤	٥٠	٤	٥٠
الاجمالي	١٥	١٠٠	٨	٥٣	٧	٤٧

ولا شك ان تحقيق معدل الانتاج النمطي في ما يقرب من نصف رحلات يعني ان المعدل النمطي مقبول من حيث امكانية تحقيقه وذلك باتباع الاجراءات اللازمة لرفع كفاءة عمليات الصيد والتي تناولتها في الجزء السابق .

والمنحنى رقم (٧) يوضح مدى انحراف معدل الانتاج الفعلي عن كل من المعدل النمطي والطاقة الاستغلالية اليومية للسفن .

---

* المصدر : الشركة المصرية لمصايد اعالي البحار - دفاتر عمليات الصيد .

ولحساب مقدار الخسارة الناتجة عن عدم تحقيق معدل الانتاج النمطى فاننا نستخرج متوسط الانتاج اليومى الفعلى ومتوسط الانتاج النمطى للوحدات الخمسة وذلك لحساب مقدار انحراف الفعلى عن النمطى كما هو مبين بالجدول التالى رقم (٢٠) ٠

جدول رقم (٢٠)*

متوسط الانتاج اليومى للسفن خلال الفترة من

١٩٧٤/٦٨ مقارنا بالمعدل المخطط

والطاقة اليومية التكنولوجية للسفينة

اسم السفينة	الانتاج	ايام الصيد	المتوسط الفعلى	معدل الانتاج اليومى المخطط
برنيس	١٥٤١٣	٨٦٦	١٧٫٨	٢٠ طن
الغردقة	١٤١٨٢	٨٠٦	١٧٫٦	٢٠ طن
رأس نباس	١٦٧٦٧	٩١١	١٨٫٤	٢٠ طن
رأس البر	١٥٥٨٦	٥٣٠	٢٩٫٤	٢٥ طن
بلطيم	١١٨٨٠	٣٤٣	٢٧٫٤	٢٥ طن
المتوسط الفعلى	٧٤٨٢٧	٣٥٤٧	٢١٫١	٢٢ طن

من الجدول السابق يتضح ان متوسط الانتاج اليومى الفعلى للسفن الخمس هو ٢١٫١ طن / يوم وهو اقل من المتوسط النمطى المقدر بـ ٢٢ طن / يوم اى ينقص قدره حوالى ٤٪ ٠

---

* المصدر : جمعت واحتسبت من الجداول رقم (٨) ، (١٦) ، (١٨) ٠

وعلى هذا يصبح الانتاج الذى كان من المفروض تحقيقه فى حالة تحقيق معـــدل الانتاج النمطى حتى عام ١٩٧٤ .

$$\frac{٧٤٨٢٧ \text{ (الانتاج الفعلى حتى عام ١٩٧٤)} \times ١٠٠}{٩٦} = ٧٧٩٤٥ \text{ طـن}$$

وعلى هذا يكون الانتاج الضائع نتيجة انخفاض معدلات الانتاج =

٧٧٩٤٥ - ٧٤٨٢٧ = ٣١١٨ طـن

وعلى هذا يكون قيمة الانتاج الضائع نتيجة انخفاض معدلات الانتاج =

٣١١٨ × ١١٠ = ٣٤٢٩٨٠ جنيـــــه

٣ر٢ر٤ : مدى استخدام الطاقة الانتاجية لمعدات التصنيع على السفينة

تتمثل وحدات التصنيع على السفن طراز اكسا ٦٧ ، طراز تاسبـــا ٩٦ فى الآتـــى :-

١ - وحدات تجميد الاسماك وهى مشتركة بالنسبة للطرازين اكسا وتاسبا حيث تمثل ٣٠ طن ، ٤٠ طن / يوم على الترتيب .

٢ - وحدات لصنع الفيلية وهى موجودة فقط على السفن طراز تاسبـا ٩٦ تبلغ الطاقة الانتاجية لها ١٠ طن / يوم .

٣ - وحدات تصنيع دقيق السمك على السفن طراز تاسبا ٩٦ ، حيث يقدر انتاجية الرحلة ٣٠ طن .

وجميع هذه الوحدات لاتعمل بطاقتها الكاملة ولا بالكفاءة المطلوبة وذلك للاسباب الاتيـــــة :

أ — ان وحدات التجميد والتبريد تعمل فى درجات حرارة اقل من المطلوب ، كذلـــك فان عملية Glazing لاتتم فى معظم الاحوال مما يؤثر على جـــــودة الاسماك .

ب — لم يتم استخدام وحدات تصنيع الفيلية على الاطلاق بسبب :—

* انه لم يتم صيد الاصناف الصالحة للتصنيع فى هذه الوحدات .
* ان سياسة الشراء التى تتبعها الشركة المصرية لتسويق الاسماك التى تقوم بشراء كل الانتاج يهمنا الكم وليس الكيف .
* نقص الخبرة اللازمة لتشغيل وحدات تصنيع الفيلية .
* واخيرا تم فك وحدتين للتصنيع تمهيدا لبيعهما .

حـ — بالنسبة لوحدات انتاج دقيق السمك لم يتم استخدام هذه الوحدات الا لفـــترات قليلة جدا وذلك للاسباب الاتية :

* عدم كفاية الانتاج بدرجة كبيرة .
* عدم توفر المخلفات من تصنيع الفيلية نتيجة لعدم تصنيع هذا المنتج .
* نقص الخبرة اللازمة لتصنيع دقيق السمك .

والجدول التالى رقم (٢١) يبين مدى استخدام الطاقة الانتاجية لمعدات تصنيـــع دقيق السمك على السفن طراز تاسبا ٩٦ .

جدول رقم (٢١)*

انتاجية السفن طراز تاسبا ٩٦ من دقيق السمـــــك

السنـــة	انتاج دقيق السمـــــك	
	الطـــــن	القيمة بالجنيـــة
٧١/٧٠	—	—
٧٢/٧١	٦٠ر	٧٢٤٢
٧٣/٧٢	٣ر٦	٧٢٦
الاجمالى	٦٣ر٦	٧٩٦٨

من الجدول السابق نستطيع ان نستنتج مقدار الانتاج الضائع نتيجة عدم استخدام الطاقة الانتاجية الكاملة لوحدات تصنيع دقيق السمك كمايلى :ـ

ـ على اساس ان معدل انتاج الرحلة من دقيق السمك هو ٣٠ طن

∴ عدد الرحلات التى حققتها السفنتين بلطيم وراس البر هى ١٥ رحلـــة منـذ بدء تشغيلهما فى عام ١٩٧١ حتى نهاية ١٩٧٤ وعلى هذا يكون اجمالى الطاقـــة الانتاجيـــة = ٣٠ × ١٥ = ٤٥٠ طن

بطرح ماتم انتاجه فعلا وقـــــدره = ٦٣ر٦ طن

وعلى هذا يكون الانتاج الضائع = ٣٨٦ر٤ طن

وعلى فرض ان قيمة الطن الواحد من دقيق السمك هو ١٢٠ جنيه

∴ تكون قيمة الانتاج الضائع لعدم تشغيل وحدات تصنيع دقيق السمك لطاقتها الكاملة

= ٣٨٦ر٤ × ١٢٠ = ٤٦٣٦٨ جنيه

---

* المصدر : ميزانية الشركة المصرية لمصايـد اعالى البحار عام ٧٠ ـ ١٩٧٣ .

النتائـــــج

٣ر٢ر النتائج والتوصيات :

١ - تقدر الايرادات الضائعه على الشركه نتيجه ارتفاع معدلات التوقف بالموانى عن المعدل النمطى ونتيجه انخفاض معدلات الصيد وعدم استخدام الطاقه الكامله لوحدات التصنيع بحوالى ٧٠٨٣٩٧ جنيه بيانها كاتى :-

قيمة الانتاج الضائع نتيجة التوقف = ٢٤٤٢٠ طن × ١١٠ جنيه = ٢٦٨٦٢٠٠ جنيه

قيمة الانتاج الضائع نتيجة انخفاض معدلات الصيد

= ٣١١٨ طن × ١٩٠ = ٣٤٢٩٨٠

قيمة الانتاج الضائع نتيجة عدم استخدام الطاقه الكامله لوحدات التصنيع

= ٣٨٦ر٤ طن × ١٢٠ = ٤٦٣٦٨

مقدار الانتاج الضائع = ٢٧٩٢٤ر٤ طن قيمته ٣٠٧٥٥٤٨ جنيه (١)

ولما كان نصيب الطن من التكلفه المتغير الفعليه تقدر بـ ٨٤ر٧٧ جنيه (كما سيأتى فيما بعد عند تحليل الجزء الخاص بتكاليف الانتاج) .

∴ تصبح التكلفه المتغيره للأنتاج الضائع = ٢٧٩٢٤ر٤ × ٨٤ر٧٧ جنيه = ٢٣٦٧١٥١ جنيه (٢)

∴ صافى الايراد الضائع = (١) ٣٠٧٥٥٤٨ - (٢) ٢٣٦٧١٥١ = ٧٠٨٣٩٧ جنيه

٢ - أنه يمكن تحقيق معدلات الانتاج النمطى ، بل ويمكن وضع معدلات أفضل على اساس معدلات الانتاج المحقق فى بعض الرحلات ، ونرى أن تحديد معدل انتاج نمطى للسفن طراز اكسا ٦٧ قدره ٢٢ر٥ طن /يوم ، ٣٢ طن /يوم للسفن طراز تاسبا ٩٦ يعتبران معدلان مقبولان ، خاصه وأن هذه المعدلات حققتها هذه السفن خلال بعض رحلاتها عن الفتره محل الدراسه .

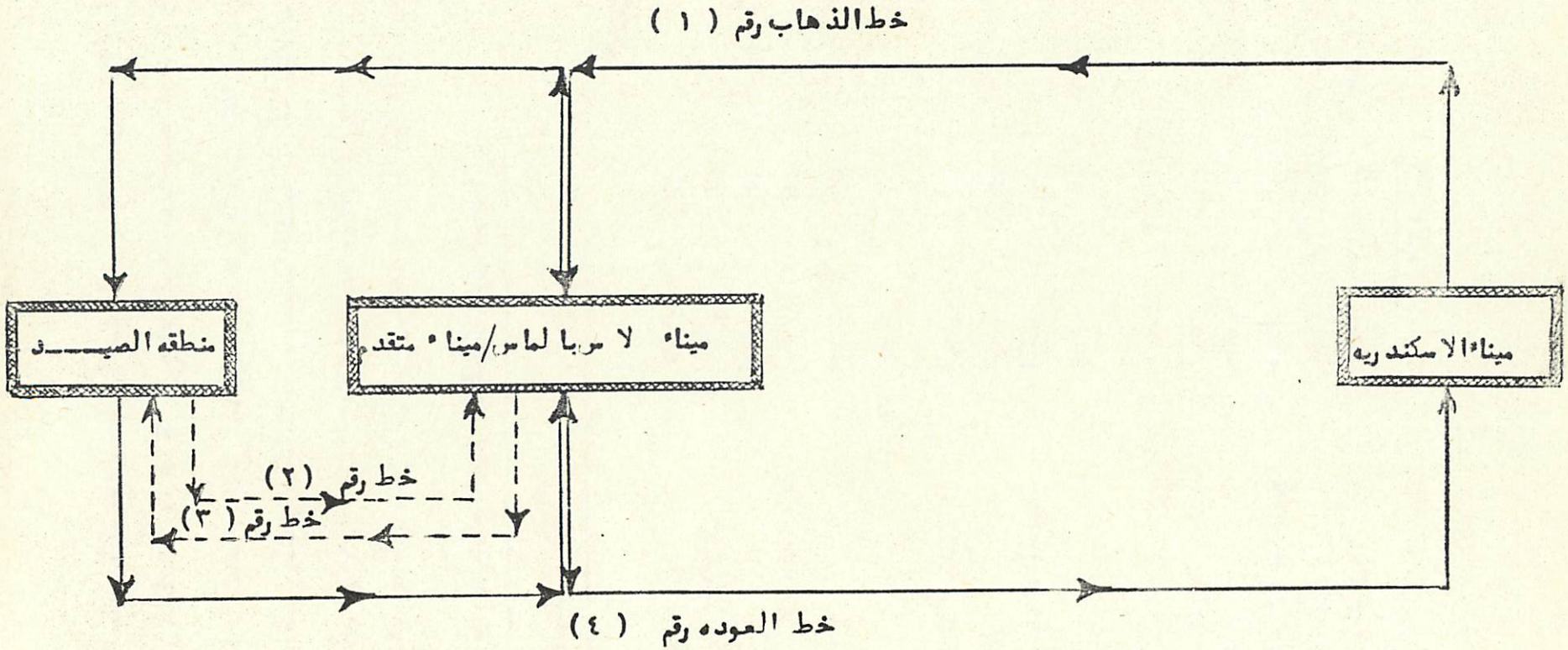
٣ — من الممكن زيادة معدلات أيام الصيد لتصبح ٤٥٪ من جمله أيام السنه بالنسبه للسفن طراز اكسا ٦٧ ، ٦٣٪ من جمله أيام السنه بالنسبه للسفن طراز تاسبا ٩٦ .

وذلك باستخدام برنامج تشغيل يعتمد على استخدام ميناء لاس بالماس كميناء متقدم للامداد والتموين وتفريغ شحنات الصيد تمهيدا لنقلها الى الاسكندريه بواسطه سفن نقل متخصصه على أن تعود سفن الصيد مره أخرى الى مناطق الصيد ، ثم تعود بعد ذلك الى ميناء الاسكندريه مارة بميناء لاس بالماس كما هو موضح بالشكل التالى رقم (٩) .

وفيما يلى بيان البرنامج الزمنى للتشغيل سفن كل طراز :

أولا : البرنامج الزمنى لرحلات السفن طراز اكسا ٦٧ :

				صيانه وتجهيز
الاسكندريه	توقف	١٥	يوم	
الاسكندريه / بالماس	ابحار	١٠	يوم	
لاس بالماس	توقف	٢	يوم	للتموين بالمياه والمستلزمات المختلفه
لاس بالماس/ منطقه الصيد	ابحار	٢	يوم	
منطقه الصيد	صيد	٢٨	يوم	بمتوسط صيد يومى ٢٢ر٥ طن
منطقه الصيد / بالماس	ابحار			
لاس بالماس	توقف	٩	يوم	تفريغ الشحنه (أ) والتجهيز .
بالماس / منطقه الصيد	ابحار	٢	يوم	
منطقه الصيد	صيد	٢٨	يوم	بمتوسط صيد يومى ٢٢ر٥ طن
منطقه الصيد /لاس بالماس	ابحار	٢	يوم	
لاس بالماس	توقف	٢	يوم	للتموين بالوقود والمياه والاغذيه
لاس بالماس / اسكندريه	ابحار	١٠	يوم	
ميناء اسكندريه	توقف	٥	يوم	لتفريغ الشحنه (ب)
ميناء الاسكندريه	توقف	١٥	يوم	تصحيبها من الخوص والحمره .
		١٣٢	يوما	باجمالى رصيد قدره ١٣٠٠ طن فى الرحله



شكل رقم (٩) برنامج سير ـ فن الصيد

(رحله ثنائيه)

∴ عدد الرحلات فى السنه ٣٦٥ ÷ ١٣٢ = ٢٫٧ رحله

∴ الانتاج السنوى لسفينه طراز اكسا ٦٧ = ١٣٠٠ × ٢٫٧ = ٣٥١٠ طن

∴ الانتاج السنوى للعدد ٣ سفن = ٣٥١٠ × ٣ = ١٠٥٣٠ طن

ثانيا : البرنامج الزمنى لرحلات السفن طراز ناسبا ٩٦ :

اسكندريه / بالماس	ايحار	٨ يوم	
بالماس	توقف	٢ يوم	تموين
بالماس / منطقه الصيد	ايحار	٢ يوم	
منطقه الصيد	صيد	٥٣ يوم	بمتوسط يومى ٣٢ طن
منطقه الصيد / بالماس	ايحار	٢ يوم	
بالماس	توقف	٩ يوم	تفريغ الشحنه (٢) وتجهيز
بالماس / منطقه الصيد	ايحار	٢ يوم	
منطقه الصيد	صيد	٥٣ يوم	بمتوسط يومى ٣٢ طن
منطقه الصيد / بالماس	ايحار	٢ يوم	
بالماس	توقف	٢ يوم	تموين
بالماس / اسكندريه	ايحار	٨ يوم	
اسكندريه	توقف	٩ يوم	تفريغ الشحنه (ب)
اسكندريه	توقف	٢١ يوم	اصلاح وتجهيز
احتياطى طوارئ	توقف	٥ يوم	
		١٧٨ يوما	يوما باجمالى ٢٤٠٠ طن

∴ عدد الرحلات السنوية = ٣٦٥ ÷ ١٧٨ = ٢٫١ رحله

∴ الانتاج السنوى للسفن ناسبا ٩٦ = ٣٤٠٠ × ٢٫١ = ٧١٤٠ طن

∴ اجمالى انتاج عدد سفن ٢ = ٧١٤٠ × ٢ = ١٤٢٨٠ طن

وعلى هذا يكون الانتاج السنوى لعدد خمسة سفن طبقا لنظام التشغيل المقترح هو :

١٠٥٣٠ طن	انتاج	٣ عدد	صفن طراز اكسا ٦٧
١٤٢٨٠ طن	انتاج	٢	سفينه طراز تاسبا ٩٦
٢٤٨١٠ طن	اجمالى الانتاج السنوى		

وعلى هذا تصبح مؤشرات تشغيل السفن ، كما هى موضحه بالجدول التالى رقم (٢٢) ، ونظرا لاختلاف مناطق الصيد الفرعيه (Fishing Grounds) ، فمن المتوقع تبعا لذلك اختلاف عناصر الرحله ، مما يجب اخذه فى الاعتبار عند متابعه تنفيذ البرامج المقترحه .

جدول رقم (٢٢) بيان برامج التشغيل والانتاج لسفن الصيد
طراز اكسا ٦٧ ، تسابا ٩٦

الطراز	اجمالى أيام السنه		عدد الأيام						انتاج السفن بالطن	الانتاج الكلى لكل طراز	
			صيد		ايجار		توقف				
	يوم	%	يوم	%	يوم	%	يوم	%		طن	%
اكسا ٦٧	٣٦٥	١٠٠	١٥٦	٤٢,٧٤	٨٧	٢٣,٨٣	١٢٢	٣٣,٤٣	٣٥١٠	١٠٥٣٠	٤٢,٤٤
تاسبا ٩٦	٣٦٥	١٠٠	٢٢٣	٦١,١	٥١	١٣,٩٧	٩٠	٢٤,٩٣	٧١٤٠	١٤٢٨٠	٥٧,٥٦
الاجمالى										٢٤٨١٠	١٠٠٪

٣ر٣ تكاليف الانتاج :

٣ر٣ر١ تمهيد :

تعتبر تكاليف الانتاج الجانب الاخر المحدد لنتائج نشاط المشروع من ربح او خساره حيث يرتبطان ارتباطا مباشرا بالتكاليف .

وتنقسم تكاليف الانتاج الى : تكاليف ثابته وتكاليف متغيره ، حيث ترتبط التكاليف الثابته ارتباطا عكسيا مع الانتاج ، اذ كلما زاد الانتاج انخفض نصيب الوحده من الناتج من التكاليف الثابته ، بعكس الحال فى التكاليف المتغيره التى ترتبط ارتباطا طرديا مع الانتاج ، حيث تزيد تكلفه الوحده من الناتج كلما زاد الانتاج ، لذا كان العامل الاساسى فى خفض تكلفه انتاج الوحدة من الناتج هو زياده الانتاج فى حدود نطاق انتاجى .

وبتحليل عناصر تكلفه الانتاج فى مصايد أعالى البحار من واقع سجلات الاداره العاليه للشركه المصريه لمصايد أعالى البحار وجد أن التكلفه الثابته تتمثل ٤٩ ٪ ، والتكلفه المتغيره تتمثل ٥١٪ ، الا أنه تتجه الزياده فى الاسعار العالميه لمستلزمات الانتاج خاصه بعد اكتوبر ١٩٧٣ ، فقد زادت بنود التكاليف المتغيره لتمثل ٦٠ ٪ من تكلفه الانتاج مقابل ٤٠ ٪ للتكلفه الثابته .

ونظرا لكون بيانات ١٩٧٤ لا تعكس الظروف العاديه لتشغيل وحدات الانتاج ، بسبب خروج احداهما (السفينه الغرنيقه) والتى تعتبر اكثر الوحدات الانتاجيه كفاءه من حيث معدلات التشغيل والانتاج من خط الانتاج معظم عام ١٩٧٤ ، لذا فعند تحليلنا لتكلفه الانتاج سنقتصر على بيانات ١٩٧٣ باعتبارها أخر سنه توفرت عنها بيانات كامله .

وبتحليل تكلفه الانتاج خلال الفتره من ١٩٦٨ الى ١٩٧٤ تبين أن هناك ارتفاع مستمر فى تكلفه انتاج الطن خلال هذه الفتره ، حيث زادت تكلفه الطن باكثر من خمسه مرات عام ١٩٧٤ عما كانت عليه عام ١٩٦٨ ، كما أن معدل الزياده فى تكاليف الانتاج بلغ حوالى ٧٣٢٪ ، ٩٥٩٪ عامى ١٩٧٤،٧٣ على الترتيب مقابل معدل زياده فى الانتاج حوالى ١٣١٪ ، ١٠٠٪ عن نفس العامين .

جدول التالى رقم (٢٣) يوضح تطور الزياده فى الانتاج والتكاليف .

جدول رقم (٢٣) تطور الزياده فى الانتاج والتكاليف من ٦٨ ـ ١٩٧٤

السنه المالية	اجمالى الانتاج بالطن	معدل الزياده فى الانتاج	التكاليف الكلية	معدل الزياده فى التكاليف %	متوسط تكلفه الطن بالجنيه	معدل الزياده فى متوسط تكلفه الطن %
٦٩/٦٨	٦٣٣٧	ـ	٢٩٠٦١٦	ـ	٤٥٫٨٦٠	ـ
٧٠/٦٩	٩٤٣٤	٤٨٫٨٧	٣٧٣٩٠٨	٢٨٫٦٦	٣٩٫٦٣٤	ـ١٣٫٥٧
٧١/٧٠	٨٨٣٢	٣٩٫٣٧	٣٩٩٨٦٦	٣٧٫٥٩	٤٥٫٢٧٤	ـ١٫٥٧
٧٢/٧١	١٢٠٦٣	٩٠٫٣٥	٥٠٠٠٧٢	٧٢٫٠٧	٤١٫٤٥٥	ـ٩٫٦
(بقيه ٧٢)	١٠٨٤٦	ـ	٤٤٩٦٥٣	ـ	ـ	ـ
١٩٧٣	١٤٦٢٩	١٣٠٫٨٥	٢٤٣١٥٦٢	٧٣٦٫٦٩	١٦٦٫٢١٦	٢٦٢٫٤٤
١٩٧٤	١٢٦٨٦	١٠٠٫٢	٣٠٧٧٤٣٧	١٥٨٫٩٤	٢٤٢٫٥٨٥	٤٢٩٫٠
الاجمالى	٧٤٨٢٧		٧٥٢٣١١٤			

وطبقا للنظام المحاسبى الموحد فان بنود التكاليف هى :ـ

ـ الأجـــور :

ـ المستلزمات السلعية :

ـ المستلزمات الخدميه :

ـ التصروفات التحويليه الجاريه :

المصدر : جمعت واحتسبت من الشركه المصريه لمصايد أعالى البحار ـ الحسابات الختاميه .

وقد بلغت التكلفه الفعليه للانتاج عام ١٩٧٣ حوالى ٢٤٣١٥٦٤ر٢ جنيه وهى أقل بحوالى ٢٦٧٨٩٢ جنيه عن التكلفه التقديريه (النمطيه) عن نفس العام مما يدل على الفعالاه عن تخطيط التكاليف ، كما يتضح من الجدول التالى رقم (٢٤) .

جدول رقم (٢٤)

اجمالى التكاليف الفعليه مقارنا بالتكاليف النمطيه لوحدات الانتاج عن عام ١٩٧٣

البيان	التكاليف الفعليه		التكاليف التقديريه	
	بالجنيه	%	بالجنيه	%
عناصر التكلفه :				
اجور	١٠٥١٤١٢	٤٣ر٢	١١٦٧٢٥٦	٤٣ر٢٥
مستلزمات سلعيه	٥٥١٧٢٨	٢٢ر٧	٦٤٢٠٩٥	٢٣ر٧٨
مستلزمات خدميه	٤٧٠٦٦٠	١٩ر٤	٥٢٧٨٦٥	١٩ر٥٥
مصروفات تحويليه جاريه	٣٥٧٧٦٢	١٤ر٠٧	٣٦٢٢٤١	١٣ر٤٢
اجمالى التكلفه بالجنيه	٢٤٣١٥٦٤	١٠٠	٢٦٩٩٤٥٦	١٠٠
كميه الانتاج بالطن	١٤٦٢٩		١٨٩٣٠	
تكلفه الطن بالجنيه	١٦٦ر٢١٦		١٤٢ر٦٠٢	

المصدر : الحسابات الختاميه للشركه المصريه لمصايد اعالى البحار عن عام ١٩٧٣ .

تمثل

من الجدول السابق يتضح أن الأجور أكثر من ٤٣٪ من اجمالى التكلفه وهى بلاشك نسبة مرتفعه فيما لو قارناها بمثلها فى تكلفه الانتاج على سفن الصيد فى الدول الأخرى ، حيث يمثل عنصر الأجور فى سفن الصيد السوفيتيه حوالى ٢٤ — ٣٣ ٪ (١) من اجمالى التكلفه رغم الميزات المادية والعينيه التى يتمتع العاملين على هذه السفن والتى تدخل ضمن عنصر الاجور .

---

(١) المصدر : مجموعة ابحاث المؤتمر الثالث لتطوير اسطول الصناعة السمكية للدول الاشتراكية الجزء الاول — ١٩٦٩ — ص ١٥١ . باللغة الروسية .

وسوف نتناول بالتحليل عناصر التكاليف السابقه مقارنتها بالتكاليف التقديريه الموضوعة لسفن كل طراز على حده باستثناء عنصر الاجور الذى سوف نتناوله أجمالا دون تفصيل ، حيث لم نستطيع من واقع البيانات المتاحه لدينا من توزيعه على السفن المختلفه .

٢,٣,٢ الأجور:

من الجدول رقم (٣١) السابقه يتضح أن الأجور تمثل اكبر عنصر من عناصر التكلفه الكليه حيث تمثل أكثر من ٤٣٪ من اجمالى التكلفه . وعنصر الاجور يتضمن البنود الآتية :

١ — المرتبات .
٢ — بدلات (ملابس — طعام) .
٣ — مكافآت (أجور اضافيه — تشجيعية — حصه انتاج) .
٤ — مزايا عينية .
٥ — تامينات اجتماعية .

ويرجع تضخم عنصر الأجور بالنسبه للتكاليف الكليه الى الطريقه التى يتم على أساسها حساب مكافأه الانتاج . حيث تقوم الشركه بصرف مكافاه انتاج للعاملين على السفن بواقع ١٠٪ من قيمه الانتاج . (على أساس تكلفه الطن ٨٦ جنيه) بصرف النظر عن المده التى تحقق فيها الصيد وبغض النظر عن تحقيق الانتاج المستهدف ويصل حافز الانتاج بين ٨٠٪ الى ٩٠٪ من اجمالى الأجور . فعلى سبيل المثال فى كل من العامين ٧٢/٧١ ، ١٩٧٣ قدر النقص فى الانتاج الفعلى عن الانتاج المستهدف بنسبه ٢٣٪ ولذا نرى أنه لابد من ربط منحه الانتاج بما يزيد عن كمية الانتاج المستهدفه مقرونا بالتكلفه المخططه وكذلك ربط حافز الانتاج بالوقت الذى يتم فيه الصيد . وقد أدى هذا أن اعتبرت هيئه التأمينات الاجتماعية منحه الانتاج جزءا مكملا للأجر وطالبت الشركه بتسديد التأمينات المستحقه على ما تم صرفه للعاملين بواقع ١٩٪ وبذلك فان جميع المبالغ التى تم صرفها كمنحه انتاج بالاضافه للتأمينات الاجتماعيه هى مبالغ تم تحميل حسابا لتشغيل بها والامر الذى أدى لزياده تكلفه الانتاج .

وقدرت المبالغ التى دفعت كحافز انتاج منذ عام ٦٨/٦٩ حتى عام ١٩٧٣ بـ ٤٩٦ر٩٠٦ جنيه بيانها كالاتى :ـ

عام ٦٨/٦٩	٤٣٥٣٥
عام ٦٩/٧٠	٧٩٦٨٤
عام ٧٠/٧١	٧٦٠٣٤
عام ٧١/٧٢	١٧٦٨٧٠
عام ١٩٧٣	١٢٠٧٨٣
	٤٩٦٩٠٦

وبأضافه التأمينات الاجتماعية بواقع ١٩٪ فيكون ٩٤٤١٢ جنيه • وبذلك يكون الأجمالـــى ٥٩١ر٣١٨ جنيه •

٣ر٣ر٣ ـ وحدات الانتاج طراز اكسا ٠٦٧

٣ر٣ر١ر٣ المستلزمات السلعيـــه •

جدول رقم (٢٥)

المستلزمات السلعيه للسفن طراز اكسا ٦٧ عـــــــام ١٩٧٣

البيـــان	التكلفه التقديريه		التكلفه الفعليه							
	جنبيه	%	برنهيس	%	الفردقه	%	راس تباس	%	جملـه	%
خامات فيرون وتوريد	٤٧٩٠	٥ر١	١٧٠٩	٦ر١	٥٦٥	١ر١	٣٥٤٠	٣ر٧	٥٨١٤	٢ر٣
ســـولار	٩١٣٣٠	٨ر٢٨	٣٥١٥٢	٤ر٣٣	١٥١٣٥	٦ر٣٠	٣٠٤٨٩	٣٢ر٣	٨٠٧٧٦	٣٢ر٤
زيـــوت	١٢٦٤٠	٠ر٤	٤١٨٢	٠ر٤	٤٨٢٦	٧ر٩	٦٥٨٧	٧ر٠	١٥٥٩٥	٦ر٣
قطـع غيـار	١٢٩٠٠	٤ر١	٩١٥٦	٧ر٨	٢٢٥٦	٦ر٤	٦١٤٣	٦ر٥	١٧٥٥٥	٧ر٠
مواد ومهمات وباقى قطع غيار	٢٨٥٩٠	٠ر٩	٢٢٥٨٠	٤ر٢١	١٠٣٣١	٨ر٢٠	٢١٤٢٤	٢٢ر٦	٥٤٣٣٥	٢١ر٨
مواد تعبئه وتغليف	٦٦٨٨٥	٠ر٢١	٢٠٢٧١	٢ر١٩	١١٩٠٥	٩ر٢٤	١٧٤٣٧	١٨ر٥	٤٩٦١٣	١٩ر٩
ميـــاه	٤٥٠	٠ر١	١٢٨	٠ر١	١٣٢	٣ر٠	١٦٣	٢ر٠	٤٢٣	٠ر٢
مهمات بحريه وصيد	٥٣٦٢٠	١٦ر١	١٢١٨٦	٦ر١١	٤٣٣٥	٨ر٨	٨٦٦٠	٩ر٢	٢٥١٨١	١ر١٠
أغذيه وأدويـــه	٤٦٥٤٠	١٤ر٧	—	—	—	—	—	—	—	—
اجمالى المستلزمـــات	٣١٧٧٤٥	١٠٠	١٠٥٣٦٤	١٠٠	٤٩٤٨٥	١٠٠	٩٤٤٤٣	١٠٠	٢٤٩٢٩٢	١٠٠
اجمالى الانتـــاج	٩٧٠٠		٢٩٠٦ر٤		٢١٧٦ر٥		٢٧٠١ر٩		٧٧٨٤ر٨	
نصيب الطـــن	٣٢ر٥٩٩		٣٦ر٢٥٧		٢٢ر٢٣١		٣٤ر٩٥٣		٣٢ر٠٢٢	

المصدر : شعبة الثروة المائيه — بوزارة التخطيط • تقرير عن الشركة المصرية لصايد أعالى البحار — استنسل •

ويلاحظ من الجدول السابق ما يلى :

١ — متوسط نصيب الطن من التكلفه الفعليه من المستلزمات السلعيه بلغ ٢٢ ٠ر٣٢ جنيه فى حين التقديرى هو ٩٩ ٥ر٣٢ جنيه ومع استبعاد تكلفه الاغذيه والأدوية حيث أنها أدرجت فى بند المزايا العينية والتى تبلغ ٤٦٥٤٠ جنيهها وتشكل نسبه ٧ر١٤٪ من اجمالى المستلزمات وبواقع ٤ر٧٧٣ جنيه للطن ٠ ويصبح نصيب الطن من المستلزمات السلعيه هو : ٩٩ ٥ر٣٢ — ٤ر٧٣٣ = ٢٧٨٢٦ جنيها ٠

٢ — نصيب الطن من المستلزمات السلعيه الفعليه لسفينة الفردقه ٢٢ ٧٣١ر٢٢ جنيه بينما بلغ ٢٥٧ر٣٦ جنيه للسفينه برنيس و ٩٥٣ر٣٤ جنيه للسفينه رأس تباس أى بزيادة قدرها ٥ر٥٩٪ ٥ ٨٠ر٥٣ ٪ على التوالى ٠ فى حين أن انتاجهما لم يزد عن انتاج السفينه الفردقه الا بنسبه ٥ر٣٣٪ ٥ ٩ر٢٤ ٪ على التوالى ٠ وذلك بالرغم من أن السفن الثلاث من نفس الطراز والعمر ٠ وبهذا يتضح امكانية خفض التكاليف بالنسبه للسفينه رأس بناس وذلك على الأقل بنسبه ٥٣ — ٥٩ ٪ عما هى عليه الان ٠

٣ — قدرت الشركه لبند المهمات والمواد وباقى العناصر ٠ مبلغ ٢٨٥٩٠ جنيه بواقع ٢ر٩٣١ للطن فى حين أن المنصرف الفعلى بلغ ٥٤٣٣٥ جنيه بواقع ٦ر٩٦٦ للطن أى بزياده قدرها ٨ر٣٧٪ الامر الذى أدى الى وجود زيادة فى المصروف على الشراء واستخدام هذه المهمات والمواد ٠ ويربط الانتاج للثلاث سفن بالمعدل النمطى لنصيب الطن كان المفروض تحميل حسابا التشغيل بمبلغ ٢٢٨١٨ جنيه فى حين أن المنصرف الفعلى بلغ ٥٤٣٣٥ جنيه بزياده قدرها ٣١٥١٧ جنيه ٠

٤ — قدر نصيب الطن من — مواد التعبئه والتغليف بمبلغ ٦ر٨٦٠ جنيه فى حين بلغ نصيب الطن الفعلى فى السفن برنيس والفردقه ورأس تباس ٦ر٩٧٥ ، ٥ر٤٦٨ ، ٦ر٤٥٣ جنيه على التوالى ٠ ونظرا لان المصروف يتعلق بالانتاج فالاختلاف يرجع للمبالغه فى تقدير نصيب الطن من هذا البند علاوة على أن المعدل النمطى يتضمن زيادة فى المنصرف على شراء واستخدام مواد التعبئه والتغليف عند حسابه ٠

٥ - بلغت التكلفه المقدره لقطع الغيار مبلغ ١٢٩٠٠ جنيه في حين أن الفعلي بلغ ١٧٥٥٥ جنيه بزياده قدرها ٥٤٥٥ جنيها بنسبه ٣٦٪ وبما أن المنصرف على قطع الغيار يجب أن يرتبط أساسا بعدد الابحار والصيد . والتي تؤثر في استهلاك العدد والآلات والماكينات . ولقد تبين أن العدد المقدره بطراز أكسا ٦٧ هي ٧٥٠ يوم (وذلك على اساس أن نسبه الأبحار تشكل ٣٣ ٪ والصيد ٦٧٪) وبذلك يكون المعدل النمطي لقطع الغيار هو ١٧٫٢ جنيه لكل يوم صيد وأبحار . وبالرجوع الى أيام الصيد الفعليه خلال عام ١٩٧٣ تبين ما يلي .

اسم السفينه	أيام الابحار	أيام الصيد	المجموع
برنيس	٧٨	١٣١	٢٠٩
الغردقه	٤٩	٧٤	١٢٣
رأس تباس	٧٣	١١٥	١٨٨
	٢٠٠	٣٢٠	٥٢٠

وحيث أن المنصرف الفعلي للسفن الثلاث هو ٤٣٫٨٠٩ جنيه لكل يوم صيد وأبحار بالنسبه لبرنيس ١٨٫٣٤١ ، ٣٢٫٦٧٦ جنيه لكل يوم أبحا وصيد بالنسبه للغردقه ورأس تباس على التوالي يتضح زيادة معدل السفينه برنيس ورأس تباس . وبحساب المبلغ المفروض تحميله لحسابات التشغيل طبقا للمعدل النمطي على أساس ١٧٫٢ جنيها لكل يوم صيد وأبحار يبلغ ٨٩٤٤ جنيها في حين أن المنصرف الفعلي بلغ ١٧٥٥٥ جنيها أي بزيادة قدرها ٨٦١١ جنيها .

٦ - قدر لبند الوقود (سولار - زيوت) مبلغ ١٠٣٩٧٠ جنيها كتكلفه تقديريه في حين أن المنصرف الفعلي بلغ ٩٦٣٧١ أي بنقص قدره ٧٫٣ ٪ . وحيث أن المنصرف على الوقود يجب أن يرتبط بعدد الأبحار والصيد حيث أنها العامل الاساسي في استهلاك الوقود زياده ونقصا . ويتطبق الطريقه المستخدمه عند حساب معدل استهلاك قطع الغيار فيكون المعدل النمطي لمتوسط الاستهلاك الوقود هو $\frac{١٠٣٩٧٠}{٧٥٠}$ = ١٣٨٫٦٢٧ جنيها . لكل يوم صيد وابحار . ولما كان التصرف الفعلي للسفن الثلاث هو .

برنيس ٣٩٣٣٤ جنيه بمعدل ٢٠١ر١٨٨ لكل يوم صيد وأبحار .

الغردقه ١٩٩٦١ جنيه بمعدل ٢٨٥ر١٦٢ لكل يوم صيد وأبحار .

رأس تباس ٣٧٠٧٦ جنيه بمعدل ٣١٣ر١٩٧ لكل يوم صيد وأبحار .

فتكون مقدار الزياده فى المصروف الفعلى على هذا البند عن المعدل التقديرى هو ٨ر٣٥٪ ، ١٧٪ ٣ر٤٢٪ بالنسبه للسفن الثلاثه طبقا للترتيب السابق وكذلك يتضح مما تقدم ارتفاع استهلاك السفينه رأس تباس عن السفينه برنيس بنسبه ١ر٦٪ فى حين أبحارها يقل عن برنيس بنسبه ١٠٪ أى أن استهلاك الوقود يتناسب عكسيا مع مدد الأبحار والصيد وهذا غير معقول . مما يدل على التلاعب فى أمداد السفن بالوقود .

وبحساب المبلغ المفروض تحميله لحسابات تشغيل الشركه على اساس المعدل النمطى وقدره ٦٢٧ر٣٨ لكل يوم صيد وأبحار لتصبح ٢٢٠٨٦ جنيه فى حين أن المنصرف الفعلى ٩٦٣٧١ جنيه أى بزياده قدرها ٢٤٢٨٥ جنيه .

والجدول رقم (٢٦) التالى يوضح مدى انحراف عناصر المستلزمات السلعيه الفعليه عن المخططه لطراز اكسا ٦٧

جـــدول رقـــم (٣٦)

مقدار الانحراف فى المنصرف الفعلى عن التقديرى من المستلزمات السلعيه للسفن

طراز اكـــا ٦٧ عن عـــام ١٩٧٣

البيـــان	المنصرف التقديرى		المنصـــرف الفعـــلى										جمله الفـــروق	
	الجمله	نصيب الطن	برنـــس			الفـــروق		الفردقـــه			رأس تيـــاس			
			جمله المنصرف	النمطى طبقا للكميه المصيده	جمله المنصرف	+	—	النمطى طبقا للكميه المصيده	الفـــرق +	الفـــرق —	جمله المنصرف	النمطى طبقا للكميه المصيده	الفرقـــه +	الفرقـــه —	+	—
خامات (فريون / كلوريد)	٤٧٩٠	٤٩١ر	١٧٠٩	١٤٢٧	٢٨٢	—		٥٦٥	١٠٦٩	—	٥٠٤	٣٥٤٠	١٣٢٧	٢٢١٣	—	٥٠٤
الوقود (سولار — زيوت)	١٠٣٩٧٠	١٣٨ر٦٢٧	٣٩٢٣٤	٢٨٩٧٣	١٠٣٦١	—		١٩٩٦١	١٧٠٥١	٢٩١٠	—	٣٧٠٧٦	٢٦٠٦٢	١١٠١٤	—	٢٤٢٨٥
قطع غيـــار	١٢٩٠٠	١٧ر٢٠	٩١٥٦	٣٥٩٥	٥٥٦١	—		٢٢٥٦	٢١١٥	١٤١	—	٦١٤٣	٣٢٣٤	٢٩٠٩	—	٨٦١١
مواد ومهمات وباقى العناصر	٢٥١٣٠	٧ر٧٠٥	٢٢٥٨٠	٢٢٣٩٠	١٩٠	—		١٠٣٣١	١٦٧٧٣	—	٦٤٤٢	٢١٤٢٤	٢٠٨١٩	٦٠٥	—	٦٤٤٢
مواد تعبئه وتغليـــف	٦٦٨٨٥	٦ر٨٦٠	٢٠٢٧١	١٩٩٣٥	٣٣٦	—		١١٩٠٥	١٤٩٣٤	—	٣٠٢٩	١٧٤٣٧	١٨٥٣٦	—	١٠٩٩	٤١٢٨
ميـــاه	٤٥٠	٠٤٦ر	١٢٨	١٣٤	—	٦		١٣٢	١٠٠	٣٢	—	١٦٣	١٢٤	٣٩	—	٦
مهمات بحريه وصيـــد	٥٣٦٢٠	٥٠١ر٥	١٢١٨٦	١٥٩٨٣	—	٣٧٩٧		٤٣٣٥	١١٩٧٤	—	٧٦٣٩	٨٦٦٠	١٤٨٦١	—	٦٢٠١	١٦٦٣٧
اجمالـــى	٣١٧٧٤٥	—	١٠٥٣٦٤	٩٢٤٣٧	١٦٧٣٠	٣٨٠٣		٤٩٤٨٥	٦٤٠١٦	٣٠٨٣	١٧٦١٤	٩٤٤٣	٨٤٩٦٣	١٦٧٨٠	٧٣٠٠	٣٦٤٩٣
انتـــاج	٩٧٥٠	—	٢٩٠٦	—	—	—		٢١٧٧	—	—	—	٢٧٠٢	—	—	—	—
أيام الابحار والصيـــد	٧٥٠	—	٢٠٩	—	—	—		١٢٣	—	—	—	١٨٨	—	—	—	—

ملحوظه : تم احتساب النمطى لبند الوقود وقطع الغيار على اساس عدد ايام الابحار والصيد الفعلى .

المصدر : جمعت واحتسبت من الجدول رقم (٢٥) .

جدول رقم (٢٧)

المستلزمات الخدميه للسفن طراز اكا ٦٧ عام ١٩٧٣

بيان	التكلفه التقديريه		العنصر الفعلي							
	جنيه	%	برنيس	%	الغردقه	%	رأس تباس	%	جملة	%
صيانه واصلاح	٥٨٦٠٠	١٨	٣٨٣٥٣	٣٦ر٦	١٤٦٣٩	٢٠ر٩	٣٦٥٢٧	٤٠ر٩	٨٩٥١٩	٣٣ر٧
تجارب وأبحاث	٢٩٥٥٠	١ر٩	—		—		—		—	
تأمين	٦٣٢٥٠	١٩ر٤	١٤٧٨٣	١٤ر١	١٤٧٩٧	٢١ر٢	١٤٨٥٢	١٦ر٥	٤٤٤٣٢	١٦ر٧
تليفون / بريد	١٥٠٠	٥ر	١٦٩	٠ر٢	٦	—	٣٦٧	٠ر٤	٥٤٢	٠ر٢
نقل وانتقالات	٣٠٠٠	٩ر	٧٨٧	٠ر٨	٧٦٦	١ر١	١٩٢٣	٢ر١	٣٤٧٦	١ر٣
ضرائب ورسوم	٤٩٨٧٠	١٥ر٣	١٠١٨٣	٩ر٦	٣٧٦	٠ر٥	١٠٣٩٠	١١ر٥	٢٠٩٤٦	٧ر٩
عمولة وكيل	١٤٢٠	٠ر٤	١٠١٣	١ر٠	٣٧٣	٠ر٨	١٠٥٤	١ر٢	٢٦١٢	١ر٠
مكافآت لغير العاملين	٢٢٥٠	٠ر٧	٨٨٠	٠ر٨	٥٤٥		٩١	٠ر١	٩٧٩	٠ر٤
تأجير وسائل النقل	١٣٥٠	٠ر٤	—	—	—	—	—	—	—	
متنوعه	١٠٤٢٥	٣ر٢	٩١٩٢	٨ر٧	١٥١٩٨	٢١ر٧	١١٨٣٢	١٣ر١	٣٦٢٢٢	١٣ر٦
نولون نقل الاسماك	٨٢٨٥٠	٢٥ر٥	٢٩٥٣٥	٢٨ر٢	٢٣٧٠١	٣٣ر٨	١٣٦٢١	١٥ر٠	٦٦٨٥٧	٢٥ر٢
تفريغ وتصنيف اسماك	٢١٤٥٠	٦ر٦	—		—		—		—	
اجمالي المستلزمات	٣٢٥٥١٥	١٠٠	١٠٤٩٠٤	١٠٠	٦٩٩٢٥	١٠٠	٩٠٦٥٧	١٠٠	٢٦٥٤٨٦	١٠٠
اجمالي الانتاج	٩٧٥٠		٢٩٠٦ر٤		٢١٧٦ر٥		٢٧٠١ر٩		٧٧٨٤ر٨	
نصيب الطن	٣٣ر٣٨٦		٣٦ر٠٩٩		٣٢ر١١٩		٣٣ر٥٥١		٣٤ر١٠٢	

المصدر : شعبه الثروة المائيه بوزارة التخطيط ، مصدر سابق .

ويتضح من الجدول السابق ما يلى :

١ — أن مبلغ التجارب والأبحاث قيمته ٢٩٥٥٠ جنيه ادرج ضمن التكلفه التقديريه فى حين لم ينصرف منه أى مبلغ حيث قدر نصيب الطن منه ٣٫٠٣٠ مليم جـ ويجب استبعاده من التكلفه التقديريه وبذلك تصبح ٣٣٫٣٨٦ — ٣٫٠٣٠ = ٣٠٫٣٥٦ مليم جـ للطن

٢ — زيادة نصيب الطن الفعلى من المستلزمات الخدميه حيث بلغت ٣٤٫١٠٢ عن التقديريه (٣٠٫٣٥٦) أى بزياده قدرها ١٢٫٣ ٪ .

٣ — قدرت الشركه بالنسبه للصيانه والاصلاح مبلغ ٥٨٦٠٠ جنيه كتكلفه تقديريه فى حين ان المنصرف الفعلى بلغ ٨٩٥١٩ جنيه بزيادة قدرها ٣٠٩١٩ جنيه بنسبه ٥٢٫٧ ٪ ويربط المنصرف على الصيانه والأصلاح بعدد الأبحار والصيد . حيث هى التى تؤثر على أستهلاك العدد والآلات — والماكينات وبذلك يكون المعدل التقديرى $\frac{٥٨٦٠٠}{٧٥٠}$ = ٧٨٫١٣٣ لكل يوم صيد وأبحار

ولما كان المنصرف الفعلى على الثلاث سفن هو .

	جنيه	مليم جنيه
برنيس	٣٨٣٥٣	بمعدل ١٨٣٫٥٠٧ لكل يوم صيد وأبحار .
الغردقه	١٤٦٣٩	بمعدل ١١٨٫٩٣٥ لكل يوم صيد وأبحار .
رأس نباس	٣٦٥٢٧	بمعدل ١٩٤٫٢٩٣ لكل يوم صيد وأبحار .

فيكون مقدار الزياده فى المنصرف الفعلى على هذا البند عن التقديرى هو ١٣٤٫٩ ٪ ٢٥٫٥٢ ٪ ، ١٤٨٫٨ ٪ للسفن الثلاثه طبقا للترتيب السابق .

وبحساب المبلغ المفروض تحميله لحسابات التشغيل طبقا للمعدل التقديرى (وقدره ٧٨٫١٣٣ جنيه لكل يوم صيد وأبحار) وجد أنه يساوى ٤٠٦٢٩ جنيه مقابل ٨٩٥١٩ جنيه منصرف فعلى اى بزياده قدرها ٤٨٨٩٠ جنيه . وهذا ما يثير الكثير من التساؤلات والشكوك حول عملياتها والأصلاح والصيانه والتى تمثل أكثر من $\frac{١}{٣}$ المصاريف الخدميه .

٤ — يلاحظ وجود أختلاف فى قيمة المستلزمات الخدميه المنصرفه على السفن الثلاث بالرغم من أنها متماثله فى العمر والحموله والمواصفات .

— والجدول رقم (٢٨) التالى يوضح مدى أنحراف عناصر المستلزمات الخدميه الفعليه عن المخططه بالنسبه لطراز اكسا ٦٧ .

جـــدول رقـــم (٢٨)

مقدار الانحراف فى المنصرف الفعلى عن التقديرى من المستلزمات الخدمية للسفن طراز اكسا ٦٧ عن عـام ١٩٧٣ .

البيان	التقديرى		المنصرف الفعلى										جمله الفروق	
			برنيس			الفردقه			رأس تباس					
	الجمله	نصيب الطن	جمله المنصرف	الفروق		النمطى طبقا للكميه المصيده	جمله المنصرف	الفروق		النمطى طبقا للكميه المصيده	جمله المنصرف	الفروق		
				+	—			+	—			+	—	
صيانه وأصلاح	٥٨٦٠٠	٧٨ر١٣٣	٣٨٣٥٣	٢٢٠٢٣	—	١٦٣٣٠	١٤٦٣٩	٥٠٢٩	—	٩٦١٠	٣٦٥٢٧	٢١٨٣٨	—	٤٨٨٩٠
تجارب وأبحاث	٢٩٥٥٠	٣ر٠٧١	لم يصرف شيئا										—	—
تأمين	٦٣٣٥٠	٦ر٤٨٧	١٤٧٨٣	—	٤٠٦٨	١٨٨٥١	١٤٧٩٧	٦٧٥	—	١٤١٢٢	١٤٨٥٢	—	٢٤٧٦	٦٧٥
تليفون / بريد	١٥٠٠	٠ر١٥٤	١٦٩	—	٢٧٩	٤٤٨	٦	—	٣٢٩	٣٣٥	٣٦٧	—	٤٩	—
نقل وانتقالات	٣٠٠٠	٠ر٣٠٨	٧٨٧	—	١٠٨	٨٩٥	٧٦٦	٩٥	—	٦٧١	١٩٢٣	١٠٩١	—	١١٨٦
ضرائب ورسوم	٤٩٨٧٠	٥ر١١٥	١٠١٨٣	—	٤٦٨١	١٤٨٦٤	٢٧٣	—	١٠٨٦٢	١١٢٣٥	١٠٣٩٠	—	٣٤٣١	١٨٩٧٤
عمولة وكيل	١٤٢٠	١ر٠٤٢	١٠٢٢	٥٩٧	—	٤٢٥	٢٤٥	٢٢٧	—	٣١٨	١٠٥٤	٦٦٠	—	١٤٨٤
مكافآت لغير العاملين	٢٢٥٠	٢٣١ر	٨٨٠	٢٠٩	—	٦٧١	—	—	٥٥٣	٥٠٣	٩١	—	٥٣٣	٢٠٩	١٠٣٦
تأجير وسائل النقل	١٣٥٠	١٣٨ر	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
متنوعه	١٠٤٢٥	١ر٠٦٩	٩١٩٢	٦٠٨٥	—	٣١٠٧	١٥١٩٨	١٢٨٧١	—	٢٣٢٧	١١٨٣٢	٨٩٤٤	—	٢٧٩٠٠
نولون نقل الاسماك	٨٢٨٥٠	٨ر٤٩٧	٢٩٥٥٣٥	٤٨٤٣	—	٢٤٦٩٢	١٣٧٠١	٥٢٠٣	—	٨٤٩٨٨	٢٢٩٥٩	—	٩٣٣٨	١٠٠٤٦	٩٣٣٨
تفريخ وتستيف أسماك	٢١٤٥٠	٢ر٢٠٠	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
اجمالى	٣٣٥٥١٥	—	١٠٤٩٠٤	٣٣٧٥٧	٩١٣٦	٨٠٢٨٣	٦٩٩٢٥	٤٤١٠٠	١١٦٩٤	٥٧٥١٩	٩٠٦٥٧	٣٢٥٣٣	١٦٠٢٧	٩٠٣٩٠	٣٦٨٥٧
انتاج	٩٧٥٠	—	٢٩٠٦	—	—	—	٢١٧٧	—	—	—	٢٧٠٢	—	—	—	—
أيام الابحار والصيد	٧٥٠	—	٢٠٩	—	—	—	١٢٣	—	—	—	١٨٨	—	—	—	—

ملحوظة : تم احتساب النمطى لبند الصيانه والاصلاح على أساس عدد أيام الأبحار والصيد الفعليه .

* المصدر : جمعت واحتسبت من الجدول رقم (٢٦) .

٣ر٣ر٣ المصروفات التحويليه الجاريه لطراز أكسا ٦٧ ٠

والجدول رقم (٢٩) التالى يوضح المصروفات التحويليه الجاريه المخططه والفعليه للسفن فى طراز أكسا بالنسبه لعام ١٩٧٣ ٠

جدول رقم (٢٩)
المصروفات التحويليه الجاريه للسفن طراز اكسا ٦٧
لعام ١٩٧٣

البيان	التقديرى		الفعلى	
	جنيه	%	جنيه	%
اهلاك سفن	١٣١٦٤٠	٧٥ر٢ %	١٣١٦٥٣	٧٦ر٤
اهلاك أثاث	١٢٠٠	٠ر٧ %	١٤٢٦	٨ر
اهلاك موازين	٣٠٠	٠ر٢ %	٢٠٠	ار
أهلاك تجارب بدون تشغيل	٣٧٤٢٠	٢١ر٣ %	٣٧٤٢٣	٢١ر٦
الضرائب والرسوم	٤٥٠٠	٢ر٦ %	١٩٢٦	١ر١
الاجمالى	١٧٥٠٦٠	١٠٠ %	١٧٢٤٢٨	١٠٠ %
اجمالى الانتاج	٩٧٥٠		٧٧٨٤٨ر	
نصيب الطن	١٧ر٩٥٥		٢٢ر١٤٨	

* المصدر : شعبه الثروة المائيه بوزارة التخطيط ، مصدر سابق ٠

من الجدول السابق يتبين الاتى :—

١— أن التكلفه الفعليه لكافة البنود فى حدود التكلفه المقدره تقريبا فيما عدا بند الضرائب والرسوم نظرا لارتباطه بتواجد السفن فى الموانى الاجنبيه ٠

٢ — أن نصيب الطن الفعلى من هذه المصروفات بلغ ٢٢ر١٤٨ جنيه فى حين أن المقدر ١٧ر٩٥٥ مليم أى بزيادة قدرها ٤ر١٩٣ ويرجع ذلك لعدم تحقيق الشركه للانتاج التقديرى المستهدف وحيث أن المصروفات التحويليه الجاريه تعتبر مصروفات ثابته فان زياده الانتاج تؤدى الى نقص نصيب الطن فيها والعكس صحيح ٠

٣ر٣ر٤ طراز تاسبا ٩٦ ٠

— وفيما يلى تحليل لبنود مصروفات الشركه بالنسبه لطراز تاسبا ٩٦

— الأجور ٠ (وقد سبق تناولها أجمالا لكلا الطرازين) ٠

٣ر٣ر٤ر١ المستلزمات السلعيه للسفن طراز تاسبا ٩٦ (راس البر — بلطيم) ٠

جـــدول رقم (٣٠)

المستلزمات السلعيه الفعليه والتقديريه للسفن طراز تاسبـــا ٩٦ عام ٧٣

البيـــان	التكلفـــه التقديريـــه		المنصـــرف الفعلـــى					
		%	رأس البر	%	بلطـــيم	%	جملـــه	%
خامات وزيوت وكلوريد	٣٧٠٠	١ر١	٨١٥	٦ر	١٤٦٢	٩ر	٢٢٧٧	٨ر
ســـولار	١١٢٨٥٥	٣٤ر٨	٤٩٩٧٥	٣٣ر٨	٤٣٣٢٢	٢٨	٩٣٣٠٧	٣٠ر٩
زيـــوت	١٤٢٠٥	٤ر٤	٦٤١٧	٤ر٣	٦٩٤٩	٤ر٥	١٣٣٦٦	٤ر٤
قطـع غيـــار	١٢٩٠٠	٤	٦٩٣٤	٤ر٧	١٩٦٢١	١٢ر٧	٢٦٥٥٥	٨ر٨
مواد ومهمات وباقى قطع الغيـــار	٢٨١٩٠	٨ر٧	٢٩١٠٠	١٩ر٧	٢٦٩٨١	١٧ر٤	٥٦٠٨١	١٨ر٥
مواد تعبئه وتغليف	٦٧٤٢٠	٢١ر٨	٢٦١٨٩	١٧ر٧	٢٢٠٠٥	١٤ر٢	٤٨١٩٤	١٥ر٩
ميـــاه	٤٠٠	١ر٠	٢٩١	٠ر٢	٢٣٤	٠ر٢	٥٢٥	٠ر٢
مهمات بحريه وصيد	٥٠٤٩٠	١٥ر٦	٢٧٩٦١	١٩	٣٤١٧٠	٢٢ر١	٦٢١٣١	٢٠ر٥
أغذيه وأدويه	٣٤١٩٠	١٠ر٥	—	—	—	—	—	—
اجمالى المستلزمات	٣٢٤٣٥٠	١٠٠	١٤٧٦٨٢	١٠٠	١٥٤٧٥٤	١٠٠	٣٠٢٤٣٦	١٠٠
اجمالى الانتاج	٩١٨٠		٣٨٤٢		٣٠ ٢		٦٨٤٣ر١	
نصيب الطـــن	٣٥ر٣٣٢		٣٨ر٤٣٩		٥١ر٥٥٠		٤٤ر١٩٦	

المصدر :— شعبه الثروة المائيه بوزارة التخطيط و مصدر سابق ٠

يلاحظ من الجدول السابق ما يلى :

١ — زياده نصيب الطن من المستلزمات السلعيه حيث بلغ ١٩٦ر٤٤ جنيها فى حين أن التقديرى هو ٣٣٢ر٣٥ جنيه • أى بزياده قدرها ٢٥٪ وحيث أن مستلزمات الانتاج ترتبط أرتباطا وثيقا بالانتاج فكان يتطلب عدم زيادتها ما دام لم يزد الانتاج الا بمقدار الارتفاع فى أسعار المستلزمات السلعيه •

٢ — أن مبلغ الاغذيه والادويه قدره ٣٤١٩٠ جنيها ويشكل نسبة ٥ر١٠ ٪ من جمله المستلزمات السلعيه التقديريه • وقد أدرج فى بند مستقل وقدر نصيب الطن منه بـ ٧٢٤ر٣ جنيها فى نفس الوقت أدرج المنصرف الفعلى ضمن بند المواد والمهمات وباقى العناصر وفى هذا تكرار لهذا البند مما يزيد من التكلفه •

٣ — زيادة المنصرف الفعلى على قطع الغيار بنسبه ٨ر١٠٥٪ •

٤ — زيادة المنصرف الفعلى على المواد والمهمات وباقى العناصر بنسبه ٥ر٩٨٪ •

٥ — المهمات البحريه والصيد وتتمثل فى استهلاك الشباك وقدرتبة بمبلغ ٥٠٤٩٠ جنيه بنسبه ٦ر١٥٪ من جمله التكلفه التقديريه وبواقع ٥٠٠ر٥ للطن فى حين أن الاستهلاك الفعلى بلغ ٦٢١٣١ جنيه بنسبه ٥ر٢٠٪ من جمله التكلفه الفعليه بواقع ٨٠ر٩ للطن حيث بلغ نصيب السفينه رأس البر ٢٧٩٦١ جنيه بنسبه ١٩٪ من جمله التكلفه الفعليه وبواقع ٧٢٧٨ طن ونصيب السفينه بلطيم ٣٤١٧٠ جنيه وبنسبه ١ر٢٢٪ من جمله التكلفه الفعليه وبواقع ٣٨٢ر١١ للطن •

ولما كان من المفروض أن تتناسب طرديا كمية المصيد مع أستهلاك الشباك الا أنه قد نلاحظ عكس بالنسبه للسفينه رأس البر حيث نصيب الطن من أستهلاك الشباك نقص عن السفينه بلطيم رغم زياده كميه المصيد الفعليه بـ ٤٨٠ جنيه •

٦ — قدرت نسبه الزياده فى المنصرف الفعلى لقطع الغيار عن التكلفه المقدره بنسبه ٨ر١٠٥٪ فى حين أن المنصرف على قطع الغيار يجب أن يرتبط بعدد الابحار والصيد حيث تؤثر فى استهلاك العدد والالات والماكينات • وحيث أن العدد المقدره بالنسبه لأبحار وصيد السفن طراز تاسبا ٩٦ هى ٤٦٠ يوم وبذلك يكون المعدل التقديرى لقطع الغيار هو $\frac{١٢٩٠٠}{٤٦٠}$ = ٠٤٠ر٢٨ لكل يوم

صيد وأبحار . وبالرجوع الى أيام الصيد الفعليه خلال عام ١٩٧٣ تبين ما يلى :

اسم السفينه	أيام الأبحار	أيام الصيد	المجموع
رأس البر	٧٠	١٢٠	١٩٠
بلطيم	٤٩	١١٤	١٦٣
			٣٥٣

وحيث أن المنصرف الفعلى للسفينه رأس البر ٦٩٣٤ جنيه بمعدل قدره ٣٦ر٤٩٥ ملجم لكل يوم صيد وأبحار وبزياده قدرها ٣٠٪ عن المعدل المقدر و ١٩٦٢١ جنيه للسفينه بلطيم بمعدل ١٢٠ر٣٧٤ ملجم لكل يوم صيد وأبحار بزياده قدرها ٣٢٩٪ عن المعدل المقدر . وبزياده قدرها ٢٣٠٪ عن معدل السفينه رأس البر . بالرغم من أن مدد الصيد والأبحار تزيد بنسبه ١٦ر٦٪ فقط عن مثيلها للسفينه رأس البر . نجد أن هناك زياده المنصرف على كلا السنتين مقارنا بالمعدل المقدر وخاصه بالنسبه للسفينه بلطيم .

وبأحتساب المبلغ المفروض تجميله لحسابات التشغيل على أساس المعدل النمطى (٢٨ر٠٤٠ ملجم) فيكون ٩٨٩٨ر١٢٠ ملجم فى حين المنصرف الفعلى بلغ ٢٦٥٥٥ جنيه أى بزياده قدرها ١٦٦٥٦ر٨٨٠ ملجم

٢ — بتطبيق نفس الطريقه التى أحتسب بها معدل استهلاك قطع الغيار على بند الوقود (سولار — زيت) فيكون المعدل النمطى لاستهلاك الوقود هو ١٢٧٠٦٠ / ٤٦٠ = ٢٧٦ر٢١٧ لكل يوم صيد وأبحار وحيث ان المنصرف الفعلى لسفينه رأس البر ٥٦٣٩٢ جنيه بمعدل ٢٩٦ر٨٠٠ جنيه لكل يوم أبحار وصيد وبزياده قدرها ٥ر٧ ٪ ، ٥٠٢٨١ جنيه للسفينه بلطيم بمعدل ٣٠٨ر٤٧٢ لكل يوم صيد وأبحار وبزياده قدرها ٧ر١١٪ عن المعدل النمطى . وبزياده قدرها ٤٠٪ عن معدل السفينه رأس تباس ، بالرغم من أن مدد الصيد والأبحار تزيد فقط بنسبه ١٦ر٦٪ عن مثيلها فى السفينه رأس البر . مع العلم أن معدل استهلاك السولار للسنتين هو ١٥ طن / يوم أبحار ، ١٤ طن يوم صيد وبالنسبه للزيوت ٢٠٠ كجم / يوم أبحار وصيد . وبأحتساب المبلغ المفروض تحميله لحسابات التشغيل طبقا للمعدل النمطى على أساس ٢٧٦ ر١٢٧ لكل يوم صيد وأبحار بلغ ١٧٥٠٥ جنيه فى حين أن المنصرف بلغ ١٠٦٦٧٣ جنيه بزياده قدرها ٩١٦٨ بنسبه ٩ر٤٪ .

٨ — المهمات والمواد وباقى العناصر والمقصود بها مهمات النظافه وأدوات الطبخ والأثاث والأدويه الصحية والاخشاب وأجهزة الاطفاء والمواد الكيماوية والملبوسات والمفروشات ومهمات الطبخ والتداول والبويات والأوراق الحاسه والأدوات والكتب والخرائط الملاحيه والأغذيه والأدويه وتبين أن التكلفه النمطيه لهذه العناصر ٦٢٣٨٠ جنيه للسفينين بواقع ٦٫٧٩٥ للطن بنما المنصرف الفعلى ٥٦١٨١ جنيه. ويربط انتاج السفينتين بالمعدل النمطى لنصيب الطن فكان من المفروض تحميل حساب التشغيل بمبلغ ٤٦٥٠٥ جنيه فى حين المنصرف الفعلى بلغ ٥٦٠٨١ جنيه اى بزياده قدرها ٩٥٧٦ جنيه .

٩ — مواد التعبئه والتغليف قدرت لها الشركة ٦٧٤٢٠ جنيه بواقع ٧٫٣٤٤ للطن ويعبّر هذا المعروف مرتبطا بالانتاج فيزداد بزيادته وينقص بنقصانه وقد أتضح أن المصروف على السفينه بلطيم هو ٢٢٠٠٥ جنيه لانتاج قدره ٣٠٠٢ طن بواقع ٧٫٣٣٠ للطن فى حين أن المنصرف على السفينه رأس البر بلغ ٢٦١٨٩ جنيه لانتاج ٣٨٤٢ طن بواقع ٦٫٨١٧ للطن أى أنه بالرغم من نقص الانتاج فى السفينه بلطيم عن السفينه رأس البر فقد زاد نصيب الطن من مواد التعبئه والتغليف لها وهذا أمر غير منطقى بالنسبه لمصروف يرتبط بحجم الانتاج .

والجدول رقم (٣١) التالى يوضح مدى أنحراف المستلزمات السلعيه الفعليه عن المخططه بطراز ناسبا ٩٦ .

جـــدول رقم (٣١)

مقدار الانحراف في المنصرف الفعلي عن المخطط من المستلزمات السلعيه للسفن طراز

تـابـــا ٩٦ عـــــن عـــام ١٩٧٣

البيـــان	تقديـــرى			المنصـــرف الفعلـــى						جملـه الفـروق	
		نصيب الطن		رأس البـــر			بلطـــم				
	الجمله	ملم	جنيه	جملـه المنصرف	النطى طبقا للكميه المصحده	الفـــرق +	الفـــرق -	جملـه المنصرف	النطى طبقا للكميه المصحده	الفـــرق +	الفـــرق -	+	-
خامات (فريون /كلورين	٣٧٠٠	٤٠٣	-	٨١٥	١٥٤٨	-	٧٣٣	١٤٦٢	١٢٠٩	٢٥٣	-	٢٥٣	٧٣٣
الوقود (سولار- زيوت)	١٢٧٠٦٠	٢١٧	٢٧٦	٥٦٣٩٢	٥٢٤٨١	٣٩١١	-	٥٠٢٨١	٤٥٠٢٣	٥٧٥٨	-	٩١٦٩	-
قطـــع غيـــار	١٢٩٠٠	٠٤٠	٢٨	٦٩٣٤	٥٣٢٨	١٦٠٦	-	١٩٦٢١	٤٥٧١	١٥٠٥٠	-	١٦٦٥٦	-
مواد ومهمات وباقى العناصر	٦٢٣٨٠	٧٩٥	٦	٢٩١٠٠	٢٦٢٠٦	٢٩٩٤	-	٢٦٩٨١	٢٠٣٩٩	٦٥٨٢	-	٩٥٧٦	-
مواد تعبئه وتغليف	٦٧٤٢٠	٣٤٤	٧	٢٦١٨٩	٢٨١١٦	-	٢٠٢٧	٢٢٠٠٥	٢٢١٩٤	١٨٩	-	١٨٩	٢٠٢٧
مهمات بحريه وصيد	٥٠٤٩٠	٥٠٠	٥	٢٧٩٦١	٢١١٣١	٦٨٣٠	-	٣٤١٧٠	١٦٥١١	١٧٦٥٩	-	٢٤٤٨٩	-
ميـــــاه	٤٠٠	٠٤٤	-	٢٩١	١٦٩	١٢٢	-	٢٣٤	١٣٢	١٠٢	-	٢٢٤	-
اجمالـــــى	٣٢٤٣٥٠	-	-	١٤٧٦٨٢	١٣٤٩٧٩	١٥٤٦٣	٢٧٦٠	١٥٤٧٥٤	١١٠٠٣٩	٤٥٠٩٣	-	٦٠٥٥٦	٢٧٦٠
الانتـــــاج	٩١٨٠طن			٣٨٤٢				٣٠٠٢					
أيام الابحار والصيد	٤٦٠			١٩٠				١٦٣					

ملحوظه : تم أحتساب النطى لبندى الوقود وقطع الغيار على أساس عدد أيام الابحار والصيد الفعليه .

المصدر : جمعت وأحتسبت من الجدول رقم (٣٠) .

٣ر٣ر٤ر٢ المستلزمات الخدمية للسفن طراز تاسبا ٩٦ (رأس البر — بلطيم) :

الجدول ارقم (٣٢)

المستلزمات الخدميه للسفن طراز تاسبا ٩٦ عن عام ١٩٧٣

	التكلفه التقديريه		المنصرف الفعلي عام ١٩٧٣					
	جنيه	%	رأس البر	%	بلطيم	%	بلطيم	%
صيانه وأصلاح	٣٧٧٥٠	١٨ر٧	٤١٠٧٢	٢٩ر٢	٤٣٥٥٠	٥٤ر٤	٩٢٦٢٢	٤٥ر١
تجارب وأبحاث	٢٧٩٤٠	١٣ر٨	—		—		—	
تامين	٧٤١٠٠	٣٦ر٦	٢٦٢٥٦	٢١ر١	٢٦٦٢٢	٣٣ر٣	٥٢٨٧٨	٢٥ر٧
تليفون / بريد	١٠٠٠	٥ر٠	١٠٧	١ر٠	٧٧٧	١ر٠	٨٨٤	٠ر٤
نقل وانتقالات	٣٠٠٠	١ر٥	٢٠٤٣	١ر٦	٢٢٢٦	٢ر٨	٤٢٦٩	٢ر١
ضرائب ورسوم	٤٧٠٣٠	٢٣ر٢	١٠٣٤٥	٨ر٣	٢٢٠٤	٢ر٨	١٢٥٤٩	٦ر٩
عمولات وكيل	٦٨٠	٠ر٣	١٢٠٨	١ر٠	١٢٧٧	١ر٦	٢٤٨٥	١ر٢
مكافآت لغير العاملين	١٦٢٠	٠ر٨	١٠٥	٠ر١	—		١٠٥	٠ر١
تأجير وسائل نقل	١٤١٠	٠ر٧	٢٦٤٤٦	٢١ر١	٩٢	٠ر١	٢٦٥٣٨	١٣ر٠
نشر وطباعه	—		٨٣	٠ر١	٢٥	—	١٠٨	٠ر١
متنوعه	٧٨٢٠	٣ر٩	٩٥١٩	٧ر٥	٣٢١٧	٤ر٠	١٢٧٣٦	٦ر٢
	٢٠٢٣٥٠	١٠٠	١٢٥١٨٤	١٠٠	٧٩٩٩٠	١٠٠	٢٠٥١٧٤	١٠٠
اجمالي الانتاج بالطن	٩١٨٠		٣٨٤١ر١		٣٠٠٢		٦٨٤٣ر١	
نصيب الطن	٢٢ر٠٤٢		٣٢ر٥٨٣		٢٦ر١٤١		٢٩ر١٨٣	

المصدر : شعبه الثروة السمكيه بوزارة التخطيط ، مصدر سابق .

ويتضح من الجدول :

١ — هناك زيادة كبيرة فى نصيب الطن الفعلى حيث بلغ ٢٩٫١٨٣ مليم جـ فى حين ان النمطى ١٨٫٩٩٩ مليم جـ أى بزيادة قدرها ٥٧٫٨ % .

٢ — أن هناك مبلغ للتجارب والأبحاث قيمته ٢٧١٤٠ جنيه أدرج من ضمن التكلفة التقديرية فى حين لم يصرف منه اى مبلغ وقدر نصيب الطن منه بمبلغ ٣٫٠٤٣ مليم جـ لهذا يجب أستبعاده من التكلفة التقديرية لدقة المقارنة فيكون نصيب الطن الفعلى :

٢٢٫٠٤٢ — ٣٫٠٤٣ = ١٨٫٩٩٩ مليم جـ

٣ — قدرت الشركة لبند الصيانة والأصلاح مبلغ ٣٧٧٥٠ جنيه فى التكلفة التقديرية فى حين أن المنصرف الفعلى بلغ ٩٢٦٢٢ جنيه بزيادة قدرها ٥٤٨٧٢ جنيه بنسبة ١٤٥ % وحساب المنصرف على الصيانة والاصلاح بالنسبة لعدد الابحار والصيد : حيث هى التى تؤثر على استهلاك العدد والالات والماكينات فيكون المعدل النمطى $\frac{٣٧٧٥٠}{٤٦٠}$ = ٨٢٫٠٦٥ لكل يوم أبحار وصيد . وحيث أن المنصرف الفعلى لسفينه رأس البر ٤٩٠٧٢ جنيه بمعدل ٢٧٤٫٢٥٨ مليم جـ لكل يوم صيد وأبحار تكون هناك زيادة قدرها ٢١٤٫٧ % عن النمطى وبالنسبه لبلطيم ٤٣٥٥٠ جنيه بمعدل ١٧٨٫٢٧٦ جنيه لكل يوم صيد وأبحار وزيادة قدرها ٢٣٦٫٥ % عن النمطى .

وبأحتساب المبلغ المقروض تجميله لحساب التشغيل طبقا للمعدل النمطى وقدره ٨٢٫٠٦٥ لكل يوم أبحار وصيد فيكون ٢٨٩٦٩ جنيه فى حين أن المنصرف الفعلى ٩٢٦٢٢ جنيه أى أن الزيادة قدرها ٦٣٦٥٣ جنيه .

٤ — بالنسبه لتأجير وسائل النقل فقد قدرت الشركة لهذا البند مبلغ ١٤١٠ جنيه بواقع ١٥٢٫ للطن وهذا المبلغ مقابل انتقالات أفراد الطاقم وتأخير وسائل النقل لتموين السفن وقد بلغ المنصرف الفعلى ٢٦٥٣٨ جنيه بزيادة قدرها ٢٥١٢٨ جنيه بنسبه قدرها ١٧٨٢ % .

— والجدول رقم (٣٢) التالى يوضح مدى أنحراف عناصر المستلزمات الخدمية الفعلية عن المخططة بالنسبه لطراز تاسيا ٩٦ .

جـــدول رقـــم (٣٣)

الانحراف فى المنصرف الفعلى المقدر من المستلزمات الخدميه للسفن طراز تاسبا ٩٦ عن عام ١٩٧٣

البيـــان	التقديـــرى		المنصـــرف الفعلـ						جملـة الفـروق	
			رأس البـــر			بلطـــيم				
	الجملـه	نصيب الطـن	جملـه المنصرف	النمطى طبقا للكميه المصيده	الفـرق +	جملـه المنصرف	النمطى طبقا للكميه المصيده	الفـرق +	+	—
صيانه واصلاح	٣٧٧٥٠	٨٣ر٠٦٥	٤٩٠٧٢	٩٥٥٩٢	٣٣٤٨٠	٤٣٥٥٠	١٣٣٧٧	٣٠٧٣	٦٣٦٥٢	—
تجارب وأبحاث	٢٧٩٤٠	٣ر٠٤٤	—	لـــم يصرف شيئا		—	لـم يصـرف شيئا		—	—
تأمـــين	٧٤١٠٠	٨ر٠٧١	٢٦٢٥٦	٣١٠٠٩	٣١٦	٢٦٦٢٢	٢٤٢٢٩	٢٣٩٣	٢٣٩٣	٤٧٥٣
تليفون / بريد	١٠٠٠	٠ر١١٠	١٠٧	٤٢٣	٣١٦	٧٧٧	٣٣٠	٤٤٧	٤٤٧	٣١٦
نقل وانتقالات	٣٠٠٠	٠ر٣٢٧	٢٠٤٣	١٢٥٦	٧٨٧	٢٢٢٦	٩٨٢	١٢٤٤	٢٠٣١	—
ضرائب ورسوم	٤٧٠٣٠	٥ر١١٣	١٠٣٤٥	١٩٦٨٣	٩٣٣٨	٢٢٠٤	١٥٣٧٩	١٣١٧٥	—	١٢٥١٣
عمولات الوكيل	٦٨٠	٠ر٠٧٤	١٢٠٨	٢٨٤	٩٢٤	١٢٧٧	٢٣٢	١٠٤٥	١٩٦٩	—
مكافات لغير العاملين	١٦٢٠	٠ر١٧٦	١٠٥	٦٧٠	٥٦٥	—	٥٢٨	٥٢٨	—	١٠٩٣
تأجير وسائل نقل	١٤١٠	٠ر١٥٣	٢٦٤٤٦	٥٨٨	٢٥٨٥٨	٩٢	٤٥٩	٣٦٧	٢٥٨٥٨	٣٦٧
نشر وطباعة			٨٣		٨٣	٢٥		٢٥	١٠٨	
متنوعه	٧٨٢٠	٨٥٢ر	٩٥١٩	٣٢٧٣	٦٢٤٦	٣٢١٧	٢٥٥٨	٦٥٩	٦٩٠٥	—
اجمالـــى	٢٠٢٣٥٠		١٢٥١٨٤	٧٢٧٧٨	٦٧٣٧٨	٧٩٩٩٠	٥٨٠٧٤	٣٥٩٨٦	١٠٣٣٦٤	٢٩٠٤٢
الانتـــاج	٩١٨٠		٣٨٤١			٣٠٠٢				
أيام الابحار والصيد	٤٦٠		١٩٠			١٦٣				

ملحوظه : تم احتساب النمطى لبند الصيانه والاصلاح على أساس عدد أيام الابحار والصيد الفعليه .

المصدر : جمعت وأحتسبت من الجدول رقم (٣٢) .

٣ر٣ ر٤ ر٣٠ المصروفات التحويلية الجارية لطراز تاسبا ٩٦٠

والجدول رقم (٣٤) التالى وضح المصروفات التحويلية الجارية التقديرية والفعلية للسفن فى طراز تاسبا عن عام ١٩٧٣٠

الجدول رقم (٣٤) المصروفات التحويلية الجارية لسفن طراز تاسبا ٩٦

بيان	تقديرى		فعلى	
	جنيه	%	جنيه	%
اهلاك سفن	١٦٦٥٠٠	٨٩	١٦٦٧٥٦	٩٠
" اثاث	١٤٠٠	٧ر	٨٢٧	٥ر
" موازين	٢٠٠	١ر	—	—
اهلاك تجارب بدون تشغيل	١٤٣٤٠	٧ر٧	١٤٢٤٠	٧ر٧
الضرائب والرسوم	٤٧٤٠	٥ر٢	٣٤١٣	١ر٨
الاجمالى	١٨٧١٨٠	١٠٠	١٨٥٣٣٦	١٠٠
اجمالى الانتاج	٩١٨٠		٦٨٠٣ر٦	
نصيب الطن	٢٠ر٣٨٩		٢٧ر٢٣٩	

المصدر : شعبة الثروة المائية بوزارة التخطيط ، مصدر سابق ٠

من الجدول السابق يتبين الاتى :

١ — ان التكلفة الفعلية لكافة البنود فى حدود التكلفة النمطية فيما عدا بند الضرائب والرسوم نظرا لارتباطه بترددات السفن على الموانى الاجنبية ٠

٢ — ان نصيب الطن الفعلى من هذه المصروفات بلغ ٢٧ر٢٣٩ مليمجم فى حين ان التقديرى هو ٢٠ر٣٨٩ مليمجم أى بزيادة قدرها ٦ر٨٥٠ ويرجع ذلك الى عدم تحقيق الشركة للانتاج التقديرى الموضوع ٠

الخلاصـــة :—

— وبناء على ما سبق نجد ان التقديرات الموضوعات بمعرفة الشركة لتحديد التكلفة للطن المليمتر ب ٢ر١٤٢ر٦٠٢ هى تقديرات مبالغ فيها والدليل على ذلك ٠

١ — انخفض المصروف الفعلى على بعض البنود عن التقديرى الموضوع بمعرفة الشركة بعد ربطة بالانتاج الفعلى وذلك بالرغم من ارتفاع الاسعار بعد اكتوبر سنة ١٩٧٣ على النحو التالى ٠

— المستلزمات السلعيـــة :

السفن طراز آكسا ٦٧ (جدول رقم (٢٥))	٢٧٦٠	
" " تاسبا ٩٦ "جدول رقم (٣٠) "	٢٨٧١٧	٣١٤٧٧

— المستلزمات الخدميـــة :

السفن طراز آكسا ٦٧ "جدول رقم (٢٧) "	٢٩٠٤٢	
" " تاسبا ٩٦ "جدول رقم (٣٢) "	٣٦٨٥٧	
	٦٥٨٩٩	
	٩٧٣٧٦	جنيه

٢ — المنصرف الفعلى على الوقود (سولار + زيت) للسفينتين رأس البر وبلطـــيم لم يتجاوز النمطى المحتسب على اساس مدد الابحار والصيد الا بنسبة ٤ر٩ ٪ ٠ بالرغم من ارتفاع اسعار السولار بنسبة ١٥٠٪ والزيوت بنسبة ٧٥٪ بعد اكتوبـــر ١٩٧٣ ٠

٣ — البنود المدرجة ضمن التكلفة التقديرية والتى لم يتم انفاق اى مبلغ منها خـــلال العام المالى ١٩٧٣ وهى :

أ — التجارب والابحـــاث	٥٧٤٩٠	
ب — تفريغ وتستيف الاسماك	٢١٤٥٠	
جـ — تأجير وسائل النقل	١٣٥٠	
	٨٠٢٩٠	جنيه

وبحصر المبالغ المنصرفة بالزيادة عن التكلفة التقديرية بمعرفة الشركة وقدرها ٢ر١٤٢ مليم
بعد ربطها بالانتاج الفعلى ومدد الابحار والصيد وذلك بالنسبة للاجور والمستلزمات السلعية والخدمية .

بأعتبارها مصروفات ترتبط بحجم الانتاج ومدد الابحار والصيد والتى كان يمكن للشركة يجنبها ← عن طريق ترشيد الانفاق وزيادة الانتاج ، وجد انها تصل الى ٤٣٤٥٣٥ جنيه كما يلى :—

١ — الاجور :

حافز الانتاج	١٢٠٧٨٣
١٩٪ تأمينات اجتماعية	٢٢٩٤٩
	١٤٣٧٣٢ جنيه

٢ — المستلزمات السلعية :

السفن طراز آكسا ٦٧ (جدول رقم "٢٥")	٦٠٥٥٦
" " تاسبا ٩٦ (جدول رقم "٣٠")	٣٦٤٩٣
	٩٧٠٤٩ جنيه

٣ — المستلزمات الخدمية :

السفن طراز اكسا ٦٧ (جدول رقم "٢٧")	١٠٣٣٦٤
" " تاسبا ٩٦ (جدول رقم "٣٢")	٩٠٣٩٠
	١٩٣٧٥٤ جنيه
	٤٣٤٥٣٥ "

٣ر٣ر٠٥ النتائج والخلاصة :

من الفرض السابق يتضح انه كان يمكن تخفيض تكلفة الطن الفعلية بمبلغ قدره ٤ ٧٠ر٢٩ = مليمحـ

٤٣٤٥٣٥ جنيه / ١٤٦٢٩ طن وبذلك تصبح التكلفة الفعلية لانتاج الطن ١٢ر٥ر١٣٦ جنيه بدلا من ٢١٦ر١٦٦ جنيه . الا انه نتيجة لزيادة الاسعار العالمية فى نهاية عام ١٩٧٣ ، فقد زادت بنود التكاليف المتغيرة بالنسب الموضحة فى الجدول التالى رقم (٣٥) طبقا لسجلات الشركة

جدول رقم (٣٥) نسبة الزيادة فى اسعار بعض مستلزمات الانتاج

١ ـ كربون وكلوريد الكالسيوم	٢٥٪	٨ ـ ملبوسات ومفروشات	٢٥٪
٢ ـ سولار	١٥٠٪	٩ ـ مهمات نظافة	٢٥٪
٣ ـ زيوت	٧٥٪	١٠ ـ ادوية	٢٥٪
٤ ـ قطع غيار ومواد صيانة	٣٥٪	١١ ـ مواد تعبئه وتكليف	٤٠٪
٥ ـ مهمات صيد وبحرية	٨٠٪	١٢ ـ مواد غذائية	٤٠٪
٦ ـ مهمات تداول سطح	٢٥٪	١٣ ـ تأجير سفن لنقل الاسماك	١٠٨٪
٧ ـ بويات	٢٥٪		

المصدر : الشركة المصرية لمصايد اعالى البحار ـ سجلات الادارة المالية

وبالاضافة لهذه الزيادة فى الاسعار الى التكلفة التقديرية عام ١٩٧٣ وهى ٦٠٢ر١٤٢ مليمحـ للطن تصبح التكلفة التقديرية الجديدة عام ١٩٧٤ هى ٧٥٠ر١٧٤ جنيه للطن ، اى ان الزيادة فى التكلفة تقدر بنسبة ٥٢ر٢٢٪ وباضافة نسبة الزيادة هذه الى التكلفة الفعلية التى توصلنا اليها بعد ترشيد تشغيل السفن وكذلك الانفاق والتى قدرناها بـ ١٢ر٥ر١٣٦ جنيه للطن ، تصبح التكلفة الفعلية بعد الزيادة فى اسعار مستلزمات الانتاج تساوى ٢٢٧ر١٦٧ جنيه للطن ، وهى تعادل تقريبا تكلفة الطن للسفينة رأس البر عام ١٩٧٤ كما هو موضح بالجدول رقم (٣٦) .

جدول رقم (٣٦) التكلفة التقديرية والفعلية للسفن عام ١٩٧٤

عناصر التكلفة	اجمالى التكلفة التقديرية		اجمالى التكلفة الفعلية		متوسط تكلفة الطن	متوسط تكلفة الطن الفعلية حسب السفن			
	جنيه	%	الاجمالى جنيه	%	متوسط تكلفة الطن التقديرية	برنيس	الغردقة	راس تباس	راس البر	بلطيم
١ـ الاجور	٦٠٩٨٨٠	١٨٫٨٥	٥٨٤٣٥٨	١٨٫٩٨	٣٢٫٩٣٨	٦١٫٢٥٨	٨٩٫٥٦٣	٥١٫٠٩٥	٣٥٫٥٤٩	٤٢٫٩٠٦
٢ـ المستلزمات السلعية	١١٤٩٠١٠	٣٥٫٥٢	٧٦١٧٧١	٢٤٫٧٦	٦٢٫٠٥٥	٨٩٫٣٣١	١٣٣٫١٩٣	٧٤٫٢٩١	٤١٫٦٦٦	٥٠٫٨٩٧
٣ـ « الخدمية	٦٤٢١٧٢	١٩٫٨٤	٥٨٤٤٨٧	١٨٫٩٩	٣٤٫٦٨٢	٥٥٫٢٩٣	٩١٫٦٣٠	٥١٫٠٩١	٣٠٫٩١٩	٥١٫٥٣٨
٤ـ المصروفات التحويلية الجارية	٨٣٤٦٠٩	٢٥٫٧٩	١١٤٦٨٢١	٣٧٫٢٧	٤٥٫٠٧٥	٩٤٫١٥٤	٣٩٧٫١٧٢	٨٢٫٧٤٨	٦٠٫٤٤٠	٧٨٫٨٢٨
اجمالى التكلفة	٣٢٢٥٦٧١	١٠٠	٣٠٧٧٤٣٧	١٠٠		٤٩٤٤٥٩	٤٥٤٦٨٦	٤٩٩٢٦٧	٨١٩٧٧٥	٨٠٩٢٥٠
كمية الانتاج (طن)	١٨٥١٦	—	١٢٦٨٦	—	—	١٦٤٨	٦٣٩	١٩٢٦	٤٨٦٣	٣٦١٠
تكلفة الطن	١٧٤٫٧٥٠		٢٤٢٫٥٨٥		١٧٤٫٧٥٠	٣٠١٫٠٣٦	٧١١٫٥٥٨	٣٠٩٫٢٢٥	١٦٨٫٥٧٤	٢٢٤٫١٦٩

المصدر : الحسابات الختامية للشركة المصرية لمصايد اعالى البحار

ومن الجدول السابق يتضح ان جميع السفن باستثناء السفينة رأس البر قد تعدت التكلفة الموضوعه بمعرفة الشركة او التكلفة التقديرية التى احتسبت بمعرفتنا على اساس التكلفة الفعلية عام ١٩٧٣ بعد ترشيد الانفاق واضافة الزيادة فى اسعار مستلزمات الانتاج حيث بلغ متوسط تكلفة الطن عام ١٩٧٤ حوالى ٦ر٢٤٢ جنيه ، وترجع اسباب ذلك الى عدم تحقيق الانتاج المستهدف لكل الوحدات مما ادى الى زيادة التكلفة الثابتة للطن ، كذلك خروج السفينة الغردقة من خط الانتاج عام ١٩٧٤ بسبب الاصلاحات علاوة على الاسباب الاخرى المتعلقة بالتشغيل .

٣ر٤ • سعر البيـــــع :

يعتبر سعر البيع هو احد العناصر الهامة المحدد • لحجم ايرادات المشروع وبالتالـــى نتيجة نشاطه من ربح او خسارة وذلك عند حجم انتاجى معين ، لذا كان تخطيـــط الاسعار لها اهمية خاصة عند التخطيط لاى مشروع اقتصادى •

وبالنسبة لمشروع الصيد فى اعالى البحار فقد تحدد سعر البيع للطن الى الشركـــة المصرية لتسويق الاسماك (قطاع عام) بمبلغ ١١٠ جنيه ، وذلك بناء على قرار وزيـــر التموين والتجارة الخارجية (١) • ولا شك ان مقارنة هذا السعر سواء بالتكلفة التقديريـة الموضوعة بمعرفة الشركة والمقدره بـ ١٤٢ر٦٠٢ مليمـ للطن ، او التكلفة الفعلية لعـــام ١٩٧٣ والتى بلغت ١٦٦ر٢١٦ مليمـ للطن ، نجد ان سعر البيع المنخفض كان احد العوامل الرئيسية فى خسارة الشركـــة •

وعلى اساس ان هامش الربح المخطط لهذا المشروع هو بواقع ١٠٪ من اجمالـــى التكلفة فأننا نستطيع ان نحدد سعر البيع على اساس تكاليف الانتاج التقديرية للشركـــة والمقدرة بـ ١٤٢ر٦٠٢ + ١٠٪ ربح = ١٥٧ جنيه للطن •

وبتحليل عناصر التكلفة الفعلية عام ١٩٧٣ والتى بلغت ٢ر٤٣١ر٥٦٤ جنيه لانتـــاج ١٤٦٢٩ طن من واقع سجلات الادارة المالية للشركة المصرية لمصايد اعالى البحـــار وجد ان :—

أ — التكلفـــة الثابتـــة : تمثل ٤٩٪ بواقع ١١٩١٤٦٦ جنيه

ب — التكلفـــة المتغيرة : « ٥١٪ « ١٢٤٠٠٩٨ جنيه حيث بلغ نصيب الطن ٨٤ر٧٧ جنيه

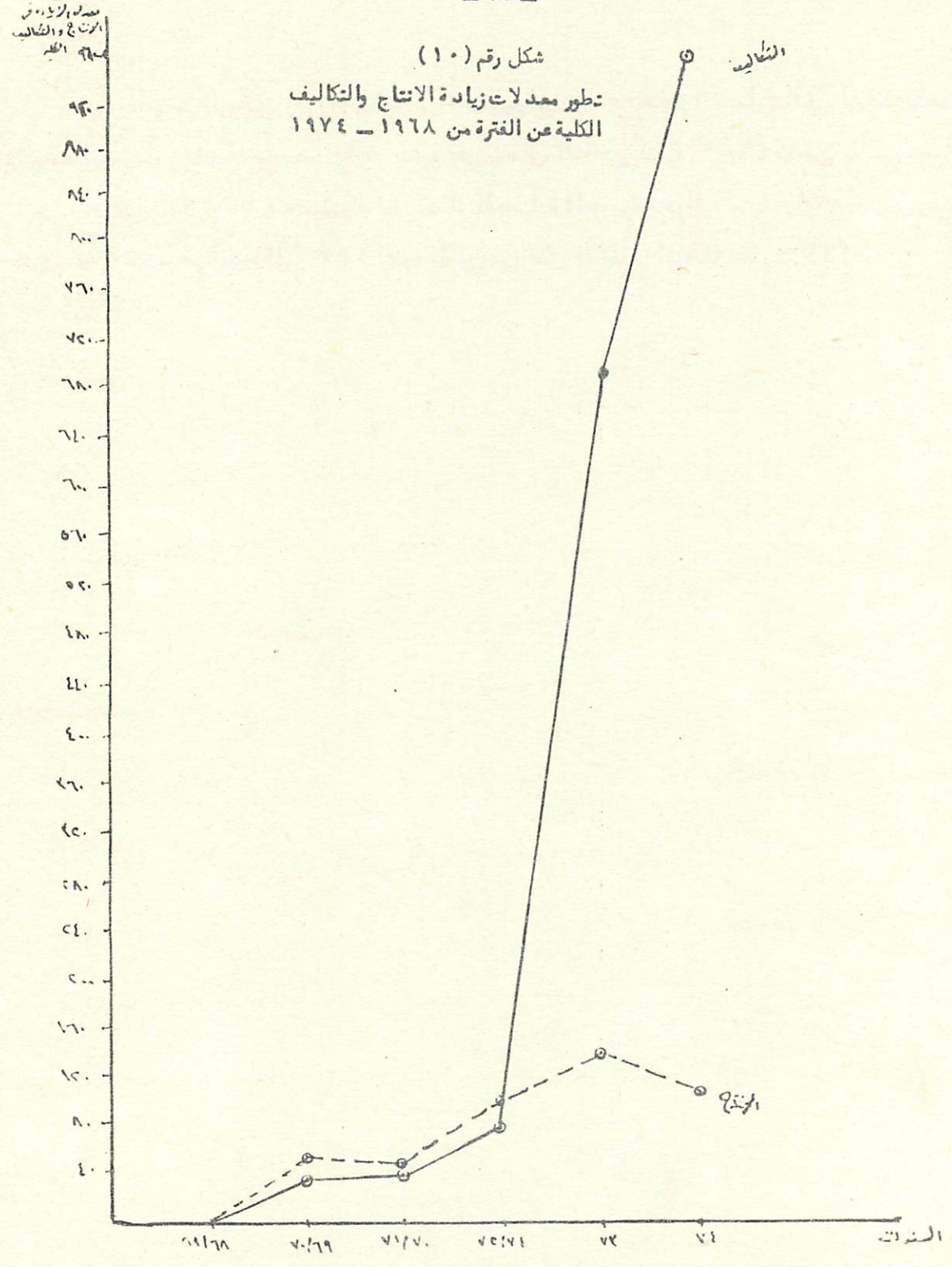
---

(١) قرار رقم ١٦ لسنة ١٩٧٠ •

ومن الرسم البيانى رقم (١١) التالى نستطيع ان نحدد حجم الخسارة التى لحقت بالشركة نتيجة لتحديد سعر البيع بـ ١١٠ جنيه وفى نطاق انتاجى قدره ١٤٦٢٩ طن والتى بلغت حوالى ٨٢٢٫٣٧٤ جنيه وكذلك مقدار الخسارة المقدرة بحوالى ١٣٤٨١١ جنيه حتى لو ارتفع سعر البيع الى ١٥٧ جنيه للطن فى ظل الانتاج المحقق عام ١٩٧٣ .

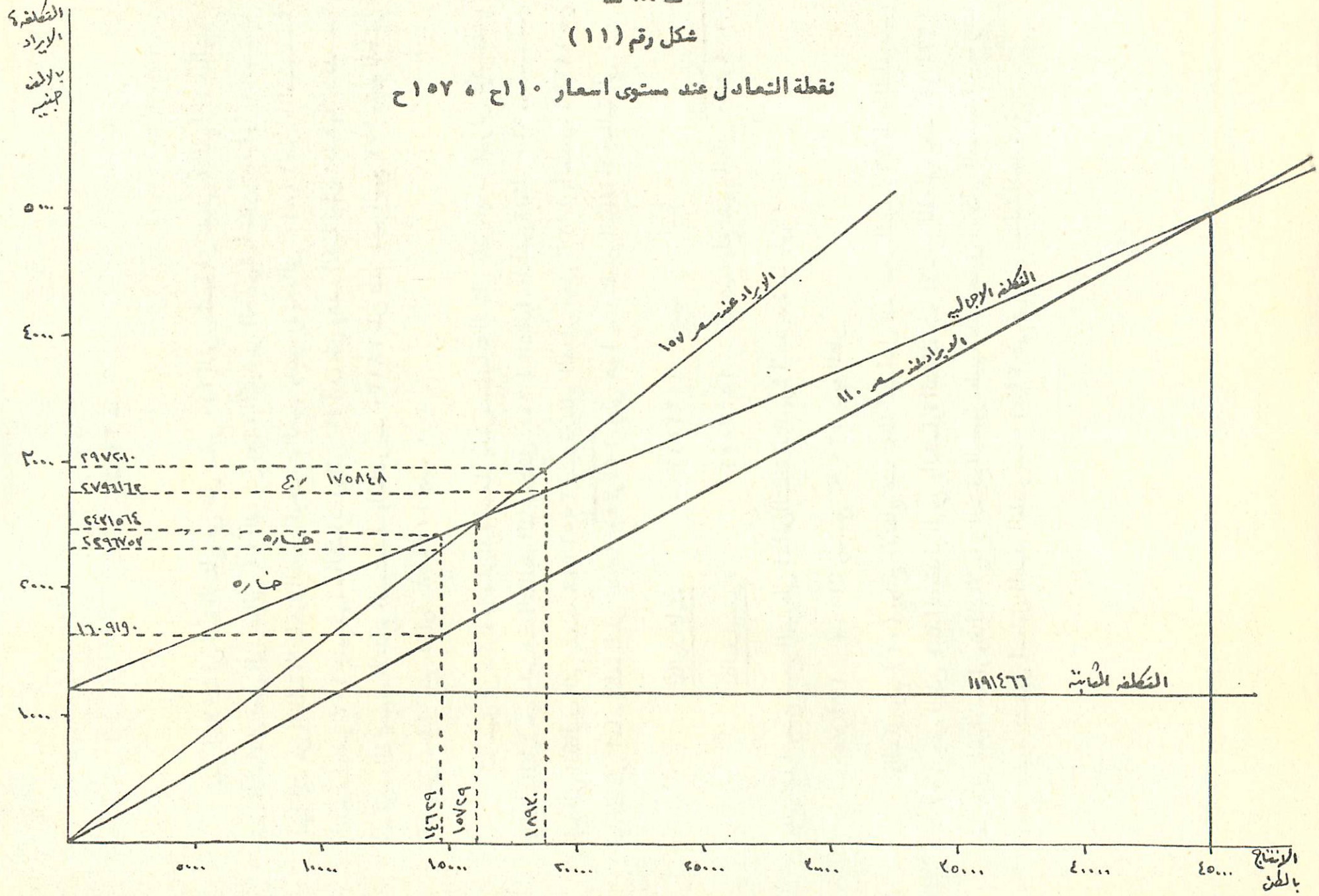
شكل رقم (١٠)

تطور معدلات زيادة الانتاج والتكاليف الكلية عن الفترة من ١٩٦٨ - ١٩٧٤



شكل رقم (١١)

نقطة التعادل عند مستوى اسعار ١١٠ ح ، ١٥٧ ح



ومن الملاحظ ان كمية الانتاج فى ظل سعر ١١٠ التى يمكنها ان تغطى تكالفها الاجمالية نقطة التعادل تصل الى حوالى ٤٤ آلف طن وهذه الكمية من الصعوبة بمكان تحقيقها ٠ حيث انها اكثر من الطاقة الانتاجية القصوى لوحدات الصيد والمقدرة بحوالى ٢٤٨١٠ طن ، اما بالنسبة لسعر ١٥٧ جنيه فهذه الكمية تصل الى ١٦ آلف طن وهذه الكمية يمكن تحقيقها ٠ كما انه فى حالة تحقيق الانتاج المستهدف والمقدر بـ ١٨٩٣٠ طن عند سعر البيع ١٥٧ جنيه للطن فانه يمكن تحقيق ربح مقداره ١٧٥٨٤٨ جنيه ٠

وكما سبق ان ذكرنا فانه لزيادة اسعار بعض مستلزمات الانتاج فقد حدث تغير فى تركيب التكلفة الكلية حيث اصبحت التكاليف الثابته تمثل ٤٠٪ ، التكاليف المتغيرة تمثل ٦٠٪ من اجمالى التكاليف التى بلغت ٢٥٥٦٤١٨ جنيه للانتاج الفعلى لعام ١٩٧٣ والمقدر بـ ١٤٦٢٩ طن وذلك على اساس تكلفة للطن قدرها ١٧٤٫٧٥٠ مليم وعلى هذا يمكن تقسيم التكلفة الاجمالية الى :

تكاليف ثابته ١٠٢٢٥٦٧ جنيه

تكاليف متغيرة ١٥٣٣٨٥١ ، حيث بلغ نصيب الطن ١٠٤٫٨٥٠ مليم

وعلى هذا يصبح سعر البيع على اساس التكلفة التقديرية الجديدة كما يلى :

١٧٤٫٧٥٠ + ١٠٪ ربح = ١٩٠ جنيه للطن

والشكل رقم (١٢) يوضح الانتاج عند نقطة التعادل عند سعر البيع ١٩٠ جنيه للطن ، ١٥٧ جنيه للطن ، كذلك مقدار الربح والخسارة المحققة عند الانتاج الفعلى لعام ١٩٧٣ فى ظل نفس الاسعار وكذلك الارباح المتوقع الحصول عليها عند تحقيق الانتاج المستهدف بمعرفتنا بعد ترشيد تشغيل اسطول الصيد المقدر بـ ٢٤٨١٠ طن فى ظل التكلفة الجديدة ٠

السعر	الانتاج عند نقطة التعادل بالطن	صافى الايراد عند الانتاج المستهدف وهو ٢٤٨٠٠ طن = (الانتاج المستهدف × السعر) - الانتاج المستهدف × التكلفة المتغيرة للطن + اجمالى التكاليف الثابته
١٥٧	١٩١٠٨	(٢٤٨٠٠) - (٢٤٨٠٠ × ١٠٤٫٨٥٠ + ١٠٢٢٥٦٧ = ٢٧٠٧٥٣ جنيه
١٩٠	١١٥٧٩	(٢٤٨٠٠ × ١٩٠) - (٢٤٨٠٠ × ١٠٤٫٨٥٠ + ١٠٢٢٥٦٧ = ١٠٨٩١٥٣ جنيه

ومن الشكل السابق يتضح ان نقطة التعادل التى لا تحقق للشركة اى خسارة او ربح فى ظل السعر ١٧٥ جنيه للطن تقدر بـ ١٩١٠٨ طن ، كذلك بالنسبة للسعر ١٩٠ جنيه للطن تقدر بـ ١١٥٧٩ طن كما ان الارباح كان من الممكن ان تحققها الشركة فى ظل سعر ١٩٠ جنيه للطن لعام سنة ١٩٧٣ مقدار بحوالى ٢٢٣٠٩٢ جنيه . كما ان مقدار الخسارة التى كانت سوف تتكبدها الشركة فى حالة البيع بسعر ١٥٧ جنيه للطن تقدر بحوالى ٢٥٩٦٦٥ جنيه

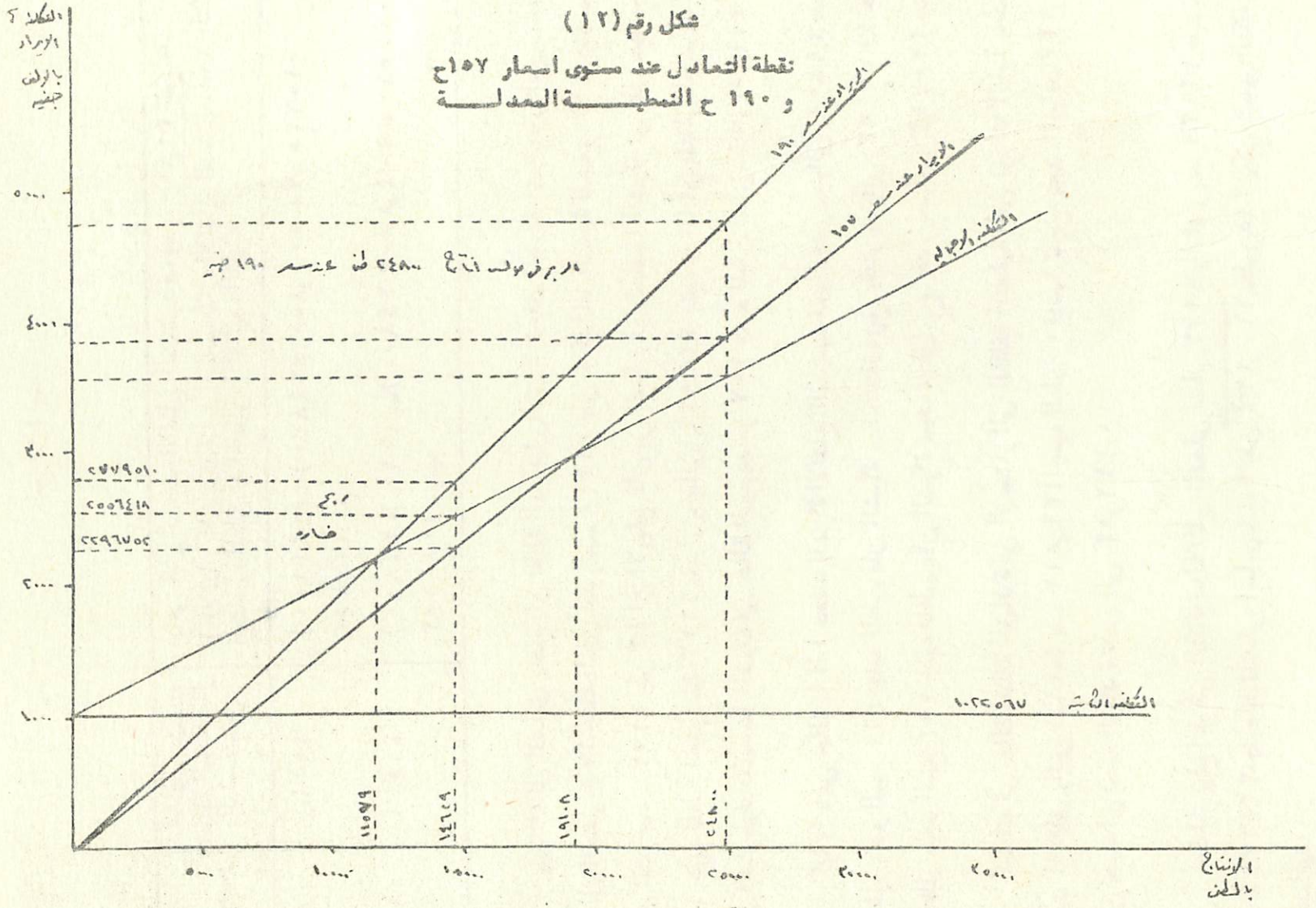
كما وانه فى حالة ما اذا حققت الشركة الانتاج المستهدف والمقدر بحوالى ٢٤٨٠٠ طن فى ظل سعر البيع ١٩٠ جنيه للطن فان الشركة سوف تحقق ربح يقدر بحوالى ١٠٧٩١٥٣ جنيه وفى ظل سعر البيع ١٥٧ جنيه للطن فان الشركة سوف تحقق ربح يقدر بحوالى ٢٧٠٧٥٣ جنيه

كما انه فى حالة اضافة الزيادة فى الاسعار الى التكلفة الفعلية التى توصلنا اليها بعد ترشيد الانفاق والتى قدرناها بـ ١٢ هـ ١٣٦ جنيه للطن . فانها تصبح بعد الزيادة ١٦٧٫٢٢٧ للطن حيث ان نسبة الزيادة تصل الى ٢٢٫٢ % .

وبذلك يبلغ اجمالى التكاليف للانتاج الفعلى لعام ١٩٧٣ والمقدر بـ ١٤٦٢٩ طن بـ ٢٤٤٦٣٦٤ جنيه وذلك على اساس تكلفة الطن ١٦٧٫٢٢٧ مليم وعلى هذا يمكن تقسيم التكلفة الاجمالية .

شكل رقم (١٢)

نقطة التعادل عند مستوى اسعار ١٥٧ ح
و ١٩٠ ح النطبة المعدلة



٤٠٪ تكاليف ثابته = ٩٧٨٥٤٦ جنيه

٦٠٪ « متغيرة = ١٤٦٧٨١٨ « حيث بلغ نصيب الطن ٣٣٦ر١٠٠ مليم

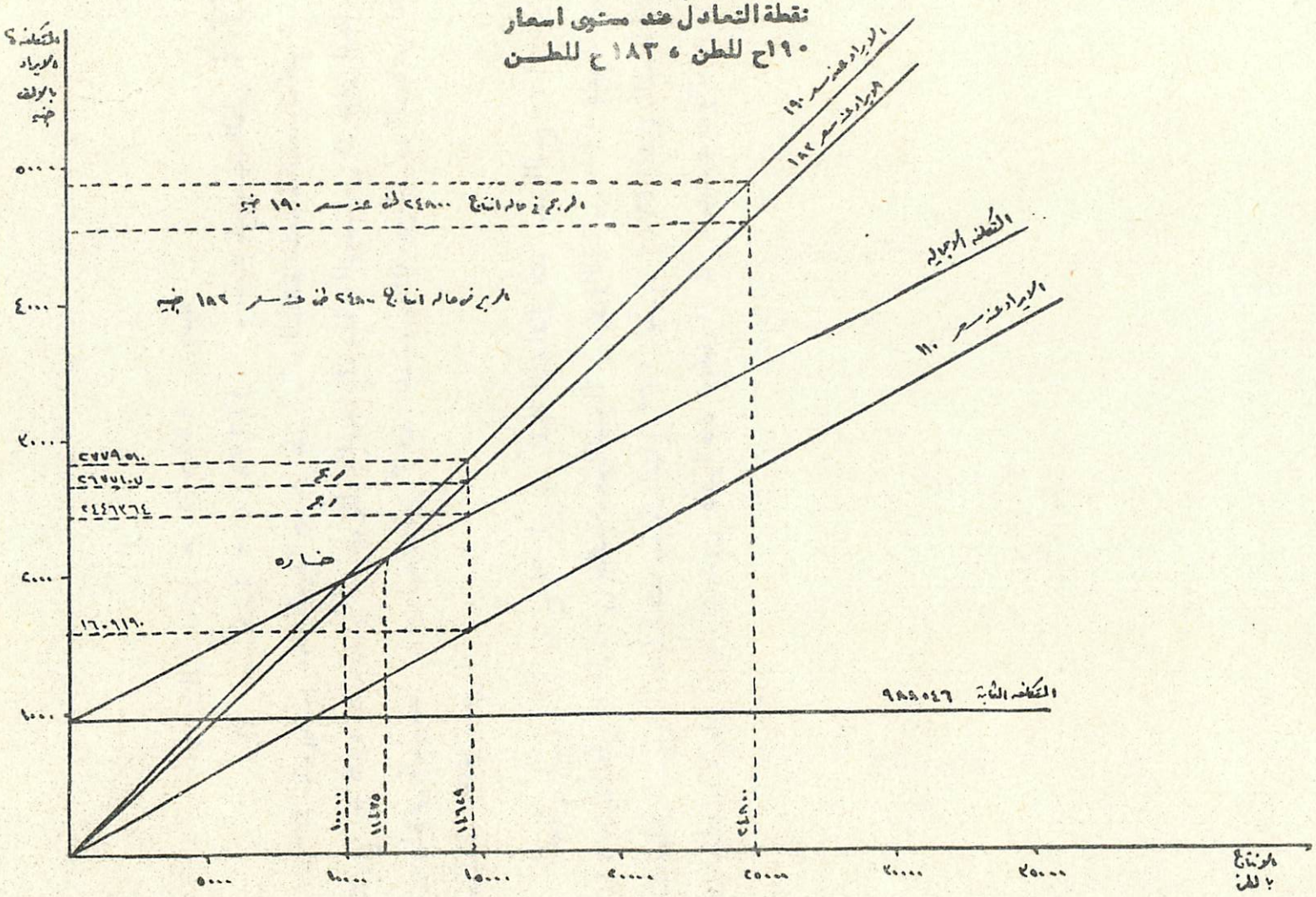
وعلى هذا الاساس يصبح سعر البيع الجديد على اساس التكلفة الفعلية المعدلة هو ١٦٧٫٢٢٧ +
١٠٪ ربح = ١٨٣ جنيه للطن ، وهو يقارب اسعار الاسماك الروسية فى الاسواق العالمية
والذى يبلغ فى المتوسط ١٨٠ جنيه للطن (هذا السعر يختلف عن السعر السياسى للاسماك
الروسية المسوقة فى مصر) .

الشكل رقم (١١) يوضح الانتاج عند نقطة التعادل عند سعر البيع ١٩٠ جنيه للطن
، ١٨٣ جنيه للطن . هذا الى جانب سعر البيع الاجبارى والمقدر بـ ١١٠ جنيه للطن
وكذلك قياس البربح والخسارة عند مستوى انتاج ١٩٧٣ وقدره ١٤٦٢٩ طن بالنسبة للاسعار
الثلاثة وكذلك الارباح المتوقع الحصول عليها عند تحقيق الانتاج المستهدف والمقدر بـ ٤٨٠٠ طن

شكل رقم (١٢)

نقطة التعادل عند مستوى اسعار

١٩٠ ج للطن ، ١٨٣ ج للطن



السعر	الانتاج الحدى بالطن	صافى الايراد عند الانتاج المستهدف وهو ٢٤٨٠٠ طن = (الانتاج المستهدف × السعر) ـ الانتاج المستهدف × التكلفة المتغيرة للطن + اجمالى التكاليف الثابته ٠
١١٠	ـ	ـــــــ
١٨٣	١١٤٧٥	(٢٤٨٠٠ × ١٨٣) ـ (٢٤٨٠٠ × ٣٣٦ر١٠٠ + ٩٨٨٥٤٦) = ١٠٦١٥٢٦ جنيه
١٩٠	١٠٠٠٠	(٢٤٨٠٠ × ١٩٠) ـ (٢٤٨٠٠ × ٣٣٦ر١٠٠ + ٩٨٨٥٤٦) = ١٢٣٥١٢١ جنيه ٠

ومن الشكل السابق يتضح انه فى ظل السعر ١٨٣ جنيه للطن يجب الا يقل الانتاج عن ١٩١٠٨ طن (انتاج التعادل) وكذلك بالنسبة للسعر ١٩٠ جنيه وهو الحد الذى يضمن تغطية تكاليف الانتاج للطن يقدر بـ ١٠٫٠٠٠ طن ٠ كما ان الارباح التى يمكن ان تحققها الشركة فى ظل سعر ١٨٣ جنيه للطن لعام ١٩٧٣ تقدر بحوالى ٢٣٠٧٤٣ جنيه ، كذلك مقدار الربح فى ظل سعر ١٩٠ جنيه للطن تقدر بحوالى ٣٣٣١٤٦ جنيه ، كما ان مقدار الخسارة التى كانت سوف تتكبدها الشركة فى حالة البيع بسعر ١١٠ جنيه للطن تقديره بحوالى ٨٣١١٧٤ جنيه ٠

كما انه فى حالة ما اذا حققت الشركة الانتاج المستهدف والمقدر بحوالى ٢٤٨٠٠ جنيه فى ظل سعر البيع ١٨٣ جنيه للطن فان الشركة سوف تحقق ربح يقدر بحوالى ١٠٦١٥٢٦ جنيه وفى ظل السعر ١٩٠ جنيه للطن فانها سوف تحقق ربح يقدر بحوالى ١٢٣٥١٢١ جنيه ٠

ومن العرض السابق يتضح انه من الممكن ان يحقق المشروع ارباحا كبيرة بعد ترشيد كل من الانفاق والتشغيل كما سبق ان اوضحنا ٠

وعلى الرغم من حجم الخسائر التى حققتها الشركة للاسباب المتعدده السابق ذكرها الا انه لايمكن الموافقة على الدعوة الى توقف الشركة عن نشاطها لان ذلك سيؤدى الى خسائر كبيرة تتمثل فى المصروفات الثابته التى تتحملها الشركة والتى تبلغ ١٠٢٢٥٦٧ جنيه عام ١٩٧٣ . فى حين أن خسائر الشركة فى عام ١٩٧٣ ٩٣٩٥٥٩ جنيه .

كما ان انتاج اى طن زيادة يمثل تخفيفا للاعباء الثابته التى تتحملها الشركة بمعنى ان أى جهد بناء تبذله ادارة الشركة لزيادة معدلات الصيد وتجنب تعطيلات وتوقفات السفن سيؤدى الى زيادة الانتاج وبالتالى ايرادات الشركة الامر الذى كان سينعكس على تقليل خسائرها . وبالاضافه لزيادة خسائر الشركة فى حالة توقف نشاطها فان الاقتصاد القومى سيتحمل فقط حوالى ١٥ الف طن من الاسماك المجمدة الامر الذى سيتطلب قيام الدولة باستيرادها من الخارج .

الفصل الرابـــــع

اتجاهات تطوير الانتاج في مصايد اعالي البحار حتى عـام ١٩٨٠

نظرا للاهمية البالغة لاسطول الصيد فى تحقيق تنمية سريعة للانتاج السمكى وكذلـــك بالنسبة لرؤوس الاموال الضخمة التى يحتاجها الاستثمار فان تخطيط تطوير وتشغيل اسطـــول الصناعة السمكية يعتبر من المسائل الرئيسية فى تخطيط قطاع الصيد واصبح ضمان الربـــط المستمر بين خطط تطوير الاسطول وخطط تشغيله لها اهمية بالغة فى تحديد النتائـــج الاقتصادية للقطاع ٠

ولمواجهة الطلب المتزايد والوصول لمعدل استهلاكى للفرد قدره ١٠ كجم فى عـــام ١٩٨٠ فاننا يجب ان نصل بانتاجنا الصافى الى ٤٢٠ آلف طن وحيث انه من المتوقع ان يتـــم انتاج ٣٢٠ آلف طن من المصايد الحالية بعد ترشيد استغلالها فى عام ١٩٨٠ حسب تقديـرات المؤسسة المصرية العامة للثروة المائية (١) ٠ يصبح امام اعالى البحار مهمة توفير ١٠٠ آلف طـــن تستطيع الشركة ان تحقق منهم ٢٤٨٠٠ طن بامكانيتها الحالية ٠

المكونة من عدد ٣ سفن من طراز اكسا ٤٧ ، عدد ٢ سفينة من طراز تاسبا ٩٦ علاوة علـــى سفينة نقل سيناء (١) سعتها الانتاجية ١٦٠٠ طن ٠

وعلى هذا يجب على مصايد اعالى البحار خلال الفترة القادمة وحتى عام ١٩٨٠ رفـــع طاقتها الانتاجية بحوالى ٧٦ آلف طن بما يتطلب سرعة استكمال الاسطول وفى تصورنا انه يمكـــن تحقيق هذا الانتاج على ثلاث مراحل خلال عام ٧٧ ، ٧٨ ، ١٩٧٩ كما يلى ٠

عام ١٩٧٧	٣٥٠٠٠ طن
عام ١٩٧٨	٢٠٠٠٠ طن
عام ١٩٧٩	٢٠٠٠٠ طن

---

(١) خصائص الثروة السمكية فى ج ٠ع٠م حتى سنة ١٩٨٠
١ ــ المؤسسة المصرية العامة للثروة السمكية

وفى تصورنا انه لتحقيق هذا الانتاج نقترح استخدام سفن صيد جر سعة ١٠٠٠ طن وبمعدل صيد يومى ٢٥ طن / يوم وكذلك سفن نقل سعة ٢٠٠٠ طن وطبقا لنظام التشغيل الموضح فيما بعد تصبح اجمالى ايام التشغيل ٢٠٠ يوم فى السنة على اساس استخدام رحلات صيد ثنائية حيث تمثل ايام الصيد ٥٤٪ ، وهو ما يسمح بتحقيق انتاج سنوى لسفينة الصيد قدره ٥٠٠٠ طن سنويا .

اولا : دورة تشغيل سفن الصيد سعة ١٠٠٠ طن :

ذهاب من ميناء الاسكندرية الى الميناء المتقدم		١٠ يوم
« « الميناء المتقدم الى منطقة الصيد	٥ر٢ يوم	
عدد ايام الصيد بمعدل ٢٥ طن يوميا	٤٠ يوم	= ٥٠ يوم × ٣ رحلة = ١٥٠ يوم
عودة من منطقة الصيد الى الميناء المتقدم	٥ر٢ يوم	
تفريغ وتموين للرحلة	٥ يوم	

* وان الرحلات الفرعية سوف تتكرر ٣ مرات بنفس النظام

عودة من الميناء المتقدم الى ميناء الاسكندرية		١٠ يوم
صيانة واصلاح		٣٥ «
ذهاب من ميناء الاسكندرية الى الميناء المتقدم		١٠ «
ذهاب من الميناء المتقدم الى منطقة الصيد	٥ر٢ يوم	
عدد ايام الصيد بمعدل ٢٥ طن يوميا	٤٠ «	= ٥٠ يوم × ٢ رحلة = ١٠٠ يوم
عودة من منطقة الصيد الى الميناء المتقدم	٥ر٢ «	
تفريغ وتموين للرحلة	٥ «	

* وان الرحلات الفرعية سوف تتكرر ٢ مرة بنفس النظام

عودة من الميناء الى ميناء الاسكندرية	١٠ يوم
صيانة واصلاح	٤٠ «
المجموع	٣٦٥ يوم

ـ ويتضح مما سبق الاتـــى :

١ ـ ذهاب وعودة من ميناء المتقدم الى الميناء المحلى = ٢٠يوم × ٢مرة سنويا = ٤٠ يوم

٢ ـ صيانة واصلاح سنويا = ٧٥ يوم

١٥ ايوم

٣ ـ ذهاب وعودة من الميناء المتقدم الى منطقة الصيد للرحلة الفرعية = ٥يوم

٤ ـ عدد ايام الصيد بمعدل ٢٥ طن يوميا للرحلة الفرعية = ٤٥يوم

٥ ـ تفريغ وتموين للرحلة الفرعية = ٥ يوم

٥٠يوم

وبالتالى فان ايام التشغيل الخاصة بالرحلات الفرعية هى = ٣٦٥ - ١١٥ = ٢٥٠ يـــوم

اذا عدد الرحلات الفرعية لسفينة الصيد سنويا = $\frac{٢٥٠}{٥٠}$ = ٥ رحلات

ثانيا : دورة تشغيل سفن النقل الثلاجة سعة ٢٠٠٠ طن

ـ ايام التشغيل الفعلية هى = ٣٦٥ - ٤١ = ٣٢٤ يـــوم

١ ـ ذهاب وعودة من الميناء المتقدم الى الميناء المحلى ١٨ يوم

٢ ـ شحن وتفريغ وتموين ١٨ يوم

٣ ـ صيانة واصلاح وتوقفات طارئة طول العام ٤١ يوم

٣٦

اذا عدد الرحلات لسفينة النقل سنويا = $\frac{٣٢٤}{٣٦}$ = ٩ رحـــلات

وفى ظل الانتاجية المستهدفة وكذلك بالمواصفات الخاصة بالسفن من حيث السعـــــة الانتاجية يمكن تحديد العدد المطلوب منها كما موضحه بالجدول التالى :

سنة	الانتاج بالطن	عدد السفن	نوع الوحدة	القيمة بالالف جنيه
١٩٧٦	٣٥٠٠٠	٧	سفينة صيد ثلاجة	١٤٠٠٠
	٣٦٠٠٠ (نقل)	٢	« نقل «	٥٠٠٠
١٩٧٧	٢٠٠٠٠	٤	« صيد «	٨٠٠٠
	١٨٠٠٠ (نقل)	١	« نقل «	٢٥٠٠
١٩٧٨	٢٠٠٠٠	٤	« صيد «	١٠٠٠٠
	١٨٠٠٠ (نقل)	١	« نقل «	٢٥٠٠
	٧٥٠٠٠			
	٢٥٠٠٠ الانتاجية الحالية	١٥	سفينة صيد ثلاجة	٤٢٠٠٠ (اجنبى)
	١٠٠٠٠٠ جملة الانتاج	٤	سفينة نقل ثلاجة	

انتاجية عام ١٩٧٦ :

- السفن الخمس طراز اكسا وتاسبا ٢٥٠٠٠ طن
- يضاف ٥٠٪ من انتاج السفن المتعاقد عليها فى ١٩٧٦
  ٧ سفينة x ٥٠٠٠ طن x ٥٠٪ ١٧٥٠٠ «
  اجمالى ٤٢٥٠٠ «

انتاجية عام ١٩٧٧ :

- السفن الخمس طراز اكسا ، تاسبا ٢٥٠٠٠ «
- يضاف انتاج ٧ سفن المتعاقد عليها فى ١٩٧٦
  ٧ سفينة x ٥٠٠٠ طن ٣٥٠٠٠ «
- يضاف ٥٠٪ من انتاج السفن المتعاقد عليها فى ١٩٧٦
  ٤ سفن x ٥٠٠٠ x ٥٠٪ ١٠٠٠٠ «
  اجمالى ٧٠٠٠٠

انتاجية عام ١٩٧٨ :

- السفن الخمس طراز اكسا ، تاسبا ٢٥٠٠٠ طن
- يضاف انتاج السفن المتعاقد عليها فى ١٩٧٦ ، ١٩٧٧ ٥٥٠٠٠ "
  ١١ سفينة × ٥٠٠٠ طن
- يضاف ٥٠٪ من انتاج السفن المتعاقد عليها فى ١٩٧٨
  ٤ سفن × ٥٠٠٠ × ٥٠٪ ١٠٠٠٠ "

اجمالى ٩٠٠٠٠

انتاجية عام ١٩٧٩ :

- السفن الخمس اكسا ، تاسبا ٢٥٠٠٠ طن
  يضاف ١٥ سفينة × ٥٠٠٠ طن ٧٥٠٠٠ "

اجمالى ١٠٠٠٠٠ "

المصيد المنقول على سفن النقل الثلاجة :

سفينة سعة ١٦٠٠ طن = ١ سفينة × ٩ رحلات × ١٦٠٠ طن = ١٤٤٠٠ طن
" " ٢٠٠٠ " = ٤ " × ٩ " × ٢٠٠٠ " = ٧٢٠٠٠ "

اجمالى ٨٦٤٠٠ طن

ولحساب قيمة الانتاج حتى سنة ١٩٨٠ على اساس السعر المقترح ١٨٣ جنيه للطن وبأضافة ١٠٪ سنويا كمعدل زيادة فى الاسعار تصبح قيمة الانتاج سنة ١٩٨٠ حوالى ٢٢٢٠٠٠٠٠ جنيه كما هو موضح فيما بعد .

السنة	الانتاج بالطن	سعر الطن	القيمة بالجنيه
١٩٧٦	٤٢٥٠٠	١٨٣	٧٧٧٧٥٠٠
١٩٧٧	٧٠٠٠٠	٢٠١	١٤٠٧٠٠٠٠
١٩٧٨	٩٠٠٠٠٠	٢١١	١٨٩٩٠٠٠٠
١٩٧٩	١٠٠٠٠٠	٢٢٢	٢٢٢٠٠٠٠٠
١٩٨٠	١٠٠٠٠٠	٢٢٢	٢٢٢٠٠٠٠٠

ويبلغ اجمالى الاستثمارات المطلوبة لتوفير هذا العدد من سفن الصيد والنقل ٤٢ مليون جنيه وعند البدء فى تنفيذ مشروع التوسع يجب مراعات الاتى :—

١ — ضرورة الاستعانة بالمتخصيصين سواء لاختيار انسب انواع السفن واكثر مناطق الصيد كثافة بالاسماك مع تطوير اسلوب الصيد بما يتمشى والتقدم العلمى ٠

٢ — اعداد الكوادر الفنية اللازمة وذلك بتأهيل العدد اللازم لاحتياجات السفن عن طريق مراكز التأهيل الفنى وورش بناء السفن والاصلاح المحلية ٠

٣ — ضرورة دراسة المشروعات التكملية بالتخزين والنقل والتسويق الداخلى التى يجب ان تساير مشروعات التوسع فى اسطول الصيد فى اعالى البحار ٠

٤ — تعديل الهيكل التمويلى وتحقيق السيولة النقدية ورفع سعر تسليم المصيد وتوفير الحصص من النقد الاجنبى ٠

الخلاصة والتوصيات

تعتبر مصايد الاسماك باعالى البحار بأمكانياتها الضخمة ركيزة رئيسية للانتاج السمكى المصرى والتى تتمثل اهميتها فى كونها مصدرا اقتصاديا يمكن من خلاله تحقيق الاكتفاء الذاتى من الاسماك ، بل والاتجاه الى تنمية الصادرات المصرية السمكية .

وانطلاقا من اهمية مصايد اعالى البحار فقد تم انشاء الشركة المصرية لمصايد اعالى البحار فى عام ١٩٦٧ برأس مال اسمى قدره ١٤ مليون جنيه لامتلاك وتشغيل ٢١ سفينة صيد ونقل ، مصممه على اساس طرازات اسبانية على ان يتم التعاقد على بناء جزء منها تدريجيا فى اسبانيا فى نطاق البروتوكول الاسبانى الموقع بين مصر واسبانيا والجزء الاخر فى الترسانات المصرية التابعة لهيئة قناة السويس .

وبعد الاتفاق على التنفيذ تم تشكيل لجنة لدراسة اقتصاديات مشروع الصيد فى اعالى البحار طبقا لقرار السيد وزير التموين رقم ٢١٠ لسنة ١٩٦٧ .

وقد قامت اللجنة بدراسة ثلاثة بدائل مختلفة لتنفيذ المشروع تم اختيار اكثرها ملائمة طبقا لمجموعة من المعايير المختلفة ، واوصت فى النهاية بأن يبدأ المشروع بثلاث سفن جر كبيرة تعتبر نواه لتكوين اسطول الصيد المصرى فى اعالى البحار .

وقد بدأ فى بناء هذه السفن فى الترسانة الاسبانية وتم دخولها خط الانتاج تدريجيا اعتبارا من اواخر يونيو واوائل يوليو سنة ١٩٦٨ ، وفى عام ١٩٧١ انضم لاسطول الصيد عدد سفينتين جديدتين ليصبح اسطول الصيد المصرى مكونا من ٥ سفن جر كبيرة يبلغ سعتها ٥٥٠ طن

وقد حقق المشروع منذ بدء تشغيله عام ١٩٦٨ حتى عام ١٩٧٤ خسائر متزايد حتى بلغ اجمالى العجز المرحل عام ١٩٧٤ بـ ٤٠١٣٢٩٤ جنيه .

وترجع هذه الخسائر الى مجموعة من الاسباب متعلقة بالتخطيط المبدئى للمشروع واسلوب ادارة وتشغيل اسطول الصيد واسعار بيع الانتاج كما يتضح فيما يلى :—

١ — عند التخطيط للمشروع تم وضع الخطة والاتفاق على بناء السفن ، فى غياب دراسة اقتصادية علمية للمشروع حيث تم الاتفاق على البدء فى تنفيذ بناء السفن فى سنة ١٩٦٥ فى حين ان اللجنة المشكلة لدراسة اقتصاديات المشروع بدأت فى ٦٧/١٠/١٨ وانتهت اعمالها فى ٦٨/١/٢٢ ، اى فى نفس العام التى تم فيه التشغيل وهذا يعنى ان اختيار انواع السفن والتعاقد عليها تم دون دراسة اقتصادية وفنية تامة ، ولذا لم يكن لدى اللجنة الفرصة لابداء اى رأى فى افضلية هذه الطرازات على غيرها من العروض المقدمة من جهات اخرى ، كما ان تشكيل اللجنة كان خاليا من اى عضو مختص بهندسة بناء السفن .

٢ — عند دراسة البدائل الثلاثة التى تم على اساسها اختيار حجم وشكل سفينة الصيد لم تتضمن الدراسة اى معلومات عن نظام التشغيل المقترح رغم ما لذلك من اهمية بالغة حيث يتوقف على خطط التشغيل حجم الانتاج والتكاليف وبالتالى جميع المعايير التى على اساسها يتم اختيار البديل الامثل ، وقد كان لهذا القصور اثره والذى يتضح عند التشغيل الفعلى للسفن وما حققه المشروع من خسائر ومعدلات تشغيل بعيده تماما عما كان مقترحا .

٣ — عند تخطيط برامج التشغيل للسفن تمت دراسة بديل واحد فقط يعتمد على قيام السفن الثلاث برحلات فردية دون استخدام سفن نقل متخصصة للوصول الى ٣٠٠٠ طن للسفينة الواحدة فى السنة ، الا ان التطبيق العملى لهذا البرنامج اوضح عدم جدواه بدليل ان الشركة عادت الى استخدام الرحلات الثنائية مستخدمة سفن نقل بهدف زيادة الانتاج عن طريق زيادة مدد الصيد وتقليل مدد التوقف والابحار .

٤ — قدر الوقت الضائع فى التوقف فى الموانى عن المعدل الموضوع الفترة من ١٩٦٨ الى ١٩٧٤ بحوالى ٢١٧٧ يوما وعلى اساس متوسط انتاج يومى قدره ٢٢ طن للسفينة الواحدة يقدر الانتاج الضائع خلال هذه الفترة بحوالى ٢٤٤٢٠ طن بلغت قيمته اكثر من ٢٫٦ مليون جنيه وذلك على اساس سعر البيع ١١٠ جنيه للطن ، وذلك دون الاخذ فى الاعتبار الزيادة المتوقعة فى معدلات الانتاج نتيجة تعديل طرق الصيد (استخدام الصيد السطحى فى الاعوام الاخيرة) .

٥ — نتيجة لقصور سفن الصيد عن تحقيق معدلات الصيد الموضحة بالخطة والتى بدورها تقل عن المعدلات النموذجية حيث اخذ فى الاعتبار عند تحديد معدلات الصيد نقص الخبرة المصرية فى مجال الصيد ، ورغم ذلك فقد قدر الانتاج الضائع نتيجة ذلك بحوالى ٣١١٨ طن خلال الفترة من ٦٨ــ١٩٧٤ وهو ما يمثل ايرادا ضائعا قدره ٣٤٢٩٨٠ جنيه .

٦ — قدرت الايرادات الضائعة نتيجة عدم استخدام الطاقة التكنولوجية للسفن طراز تاسبا ٩٦ والخاصة بتضييع دقيق السمك بحوالى ٣٨٦٫٤ طن قدر ثمنها بحوالى ٤٦٣٦٨ على اساس ١٢٠ جنيه للطن .

٧ — وعلى هذا تكون اجمالى الايرادات الضائعة على الشركة لهذه الاسباب السابقة فقط خلال الفترة من ١٩٦٨ حتى ١٩٧٤ أكثر من ٣ مليون جنيه .

٨ — هناك زيادة فى تكاليف الانتاج نتيجة عدم تحقيق الانتاج المخطط وذلك بسبب سوء استخدام وقت السفينة بالنسبة للصيد والابحار والتوقف وكذلك بسبب تضخم عنصر الاجور حيث قدر عام ١٩٧٣ بحوالى ٤٣٤٥٣٥ جنيه وانه كان من الممكن تخفيض تكلفة الانتاج لو تم ضغط هذه الزيادة بواقع ٢٩٫٧ جنيه للطن الواحد .

٩ — يمثل عنصر الاجور اكثر من ٤٣٪ من التكاليف الاجمالية للانتاج ، ويرجع ذلك الى الطريقة التى يحتسب على اساسها حافز الانتاج ، حيث يتم صرف مكافآة انتاج

للعاملين بواقع ١٠٪ من قيمة الانتاج بغض النظر عن المدة التى تحقق فيها الانتاج وقد اعتبرت هيئة التأمينات الاجتماعية منحة الانتاج جزءا مكملا للأجر وطالبت الشركة بتسديد التأمينات الاجتماعية على ما تم صرفة للعاملين بواقع ١٩٪ مما ضاعف من تكاليف الانتاج ٠

١٠ — انخفاض سعر البيع الجبرى المفروض على الشركة والمقدر بـ ١١٠ جنيه للطن عن كل من تكلفة الانتاج الفعلية عام ١٩٧٣ وهى ١٦٦ جنيه للطن او المقدر بمعرفة الشركة والبالغة ١٤٢ جنيه للطن مما سبب خسائر للشركة بقيمة هذه الفروق دون حساب هامش للربح ٠

١١ — بدراسة وتحليل النشاط الانتاجى للمشروع وكذلك كل من التكاليف وسعر البيع وجد ان هناك امكانيات كبيرة لنجاح هذا المشروع سواء من حيث مضاعفة انتاجية بامكانياته الحالية وخفض تكلفة الانتاج الفعلية بل وتحقيق فائض يستخدم لتمويل التوسعات المطلوبة حتى يحقق المشروع الاهداف المطلوبة منه طبقا للتوصيات الاتية :—

أ — ان هناك امكانيات لرفع الطاقة الانتاجية لسفن الصيد الحالية لتصبح ٢٤٨٠٠ طن فى السنة وذلك عن طريق رفع معدلات الصيد اليومى لتصبح ٢ر٢٢ طن بالنسبة للسفن طراز اكسا ٦٧ ، ٣٢ طن بالنسبة للسفن تاسبا ٩٦ بدل من المعدلات الحالية وهى ٢٠ ، ٢٥ على التوالى ، كذلك زيادة نسبة ايام الصيد فى اجمالى وقت تشغيل السفن لتصبح ٤٥٪ ، ٦٣٪ لكل من سفن اكسا وتاسبا على التوالى ، وذلك طبقا لبرامج الرحلات المقترحة فى هذا البحث ٠

ب — ضرورة ربط حافز الانتاج بالزيادة المحققة عن الانتاج المخطط مقرونا بالتكلفة المخططة وكذلك بالوقت المخطط ٠

جـ — قدرت التكلفة الفعلية لانتاج الطن بعد ترشيد تشغيل سفن الصيد وكذلك ترشيد الانفاق آخذين فى الاعتبار الزيادة فى الاسعار العالمية للمواد الداخلة فى

الانتاج عام ١٩٧٣ بحوالى ١٦٧٫٢٢٧ جنيه فقط وليس ١٧٤٫٧٥٠ جنيه كما قدرتها الشركة وعلى اساس منح ١٠٪ هامش ربح للشركة وهى النسبة التى قدرت للمشروع عند تخطيطه يصبح سعر البيع المناسب للشركة هو ١٨٣ جنيه للطن وهذا السعر قابل للزيادة بنسبة الزيادة فى اسعار الخامات الداخلة فى تكلفة الانتاج .

د — فى حالة المحافظة على السعر الجبرى الحالى وهو ١١٠ جنيه للطن فيجب ان تمنح الدولة اعانة انتاج للشركة بقيمة الفروق بين السعر الاجبارى المنخفض والسعر المقترح على ان تضاف الى الاعانة اى زيادة فى تكاليف الانتاج نتيجة الزيادة فى اسعار الخامات المستخدمة .

هـ — على اساس رفع الطاقة الانتاجية الى ٢٤٨٠٠ طن دون اضافات جديدة لوحدات الانتاج وعلى اساس سعر البيع المقترح (١٨٣ جنيه للطن) فان الشركة تستطيع ان تحقق ربحا سنويا قدره ١٫٠٦١٫٥٢٦ جنيه تستطيع ان تغطى به العجز المرحل خلال سنتين ، ثم استخدام هذا الفائض بعد ذلك فى تمويل التوسعات الجديدة .

و — لزيادة الطاقة الانتاجية من مصايد اعالى البحار لتصبح ١٠٠ آلف طن عام ١٩٨٠ فان ذلك يتحقق عن طريق استخدام عدد ١٥ سفينة جر سعة ١٠٠٠ طن وكذلك عدد ٤ سفن نقل سعة ٢٠٠٠ طن على اساس معدل صيد يومى ٢٥ طن / يوم طبقا لنظام التشغيل المقترح فى الدراسة ص ١٠٩ — ١١١ . وهذا يتطلب استثمارات قدرها ٤٢ مليون جنيه قيمة هذه السفن موزعة على ثلاث سنوات هى ١٩٧٦ ، ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ ، وعلى ان يراعى ما يلى :—

— ضمان التناسق خلال مراحل حجم التوسع بين سفن الصيد والنقل وكل من موانى الصيد وسفن الخدمات وخدمات النقل والتخزين والاصلاحات .

— توفير الكوادر الفنية المتخصصة اللازمة لمراحل التوسع المقترحة .

المراجـــــع

مراجع منشورة :

١ ـ ابراهيم عبد الرحيم هميس ، " ادارة الاعمال الصناعية " مكتبة عين شمس ، ١٩٧٢ .

٢ ـ احمد عبد الوهاب برانيه دكتور ، " الاتجاهات الحديثه فى اقتصاديات الثروة السمكيـــة العالمية " معهد التخطيط القومى . مذكرة خارجية رقم (١٠٢٥) نوفمبر ١٩٧٢ .

٣ ـ احمد عبد الوهاب برانيه دكتور ، " مدخل فى اعداد خطط تطوير وتشغيل اسطـــول الصناعة السمكية فى المياه البعيده " معهد التخطيط القومى . مذكرة خارجيـــة رقم (١٠٤٣) اكتوبر ١٩٧٣ .

٤ ـ عادل يوسف عوض ، تحليل ايكرنومترى للمتغيرات المؤثره على الناتج السماكى لسفـــن موانى البحر الابيض المتوسط المصرية العاملة فى المياه العالمية للمحيط الاطلنطـــى (رسالة دكتوراه) . قسم الاقتصاد الزراعى ـ كلية الزراعة ـ جامعة الاسكندريـــة : الاسكندرية ١٩٧٣ .

٥ ـ عثمان احمد الخولى (دكتور) ـ واحمد احمد جويلى (دكتور) ـ " محاضرات فـــى الاقتصاد الشامل " ـ قسم الاقتصاد الزراعى ـ كلية الزراعة جامعة عين شمس القاهـــرة ١٩٧٠ .

٦ ـ اكاديمية البحث العلمى والتكنولوجيا ـ معهد علوم البحار والمصايد بالاسكندرية ـ " تقدير الانتاج السمكى بالجمهورية العربية المتحدة ١٩٦٠ ـ ١٩٧١ " .

٧ ـ رئاسة الجمهورية ـ الجهاز المركزى للتعبئة العامه والاحصاء . احصاءات الانتـــاج السمكى فى جمهورية مصر العربية ـ مرجع رقم ٤ ـ ٤٤٣ : يولية ١٩٧٢ .

٨ ـ مجموعة ابحاث المؤتمر الثالث لتطوير اسطول الصناعة السمكية للدول الاشتراكيه الجـــزء الأول ـ ١٩٦٩ ـ باللغة الروسية .

٩ ـ FAO, Year Book of Fishery Statistics Vol. 30, Rome, 1970

مراجـــع غير منشـــورة :

١ ــ الشركة المصرية لمصايد اعالى البحار ــ الادارة المالية ــ الميزانيات العامـــة للشركة (١٩٥٨ ــ ١٩٧٣) .

٢ ــ الشركة المصرية لمصايد اعالى البحار ــ الادارة المالية ــ دفاتر عمليات الصيـــد لرحلات ٥ سفن الصيد المصرية بأعالى البحار .

٣ ــ ملفات الشركة المصرية لمصايد اعالى البحار (وثائق اخرى مختلفة) .

٤ ــ المؤسسة المصرية العامة للثروة المائية ــ الادارة الاقتصادية ــ اقتصاديـــات مشروع الصيد بأعالى البحار .

٥ ــ ملفات وزارة التخطيط شعبة الثروة المائيـــة .