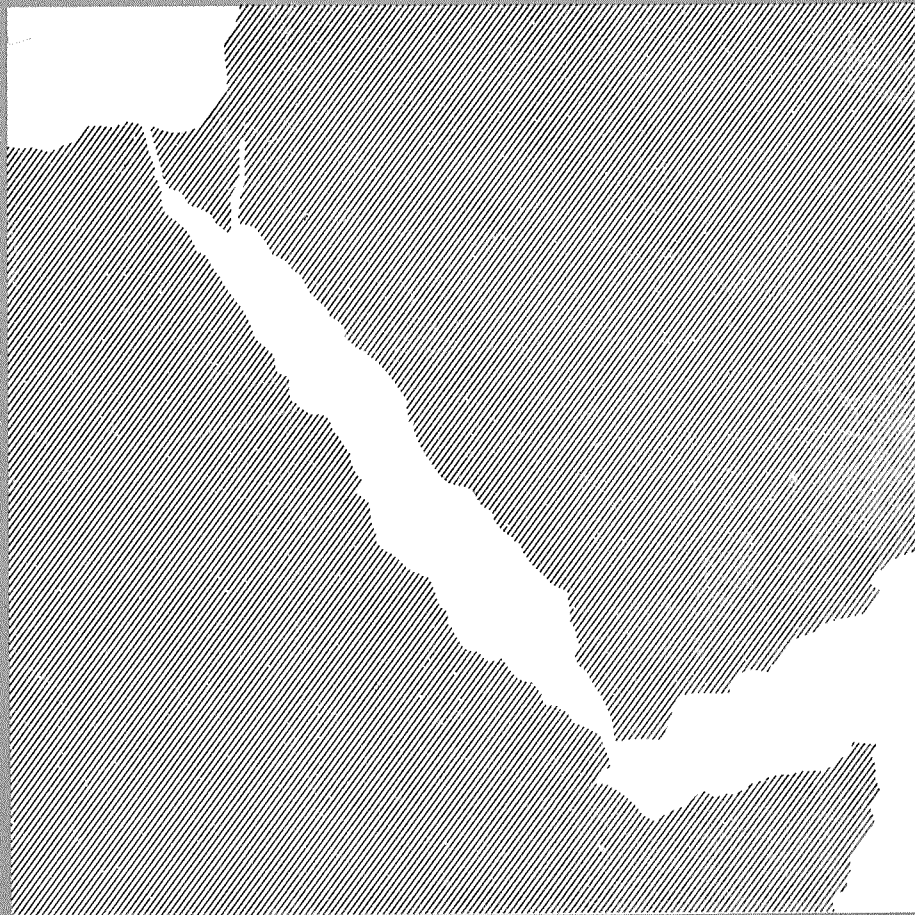


RAB 81/002

DEVELOPMENT OF FISHERIES IN AREAS
OF THE RED SEA AND GULF OF ADEN

دراسة عن
تكاليف ودخل المراكب المصرية
العامة بحرفة الجوفى ميساه
خليج السويس وجنوب البحر الاحمر
١٩٨٠ - ١٩٨١



UNITED NATIONS DEVELOPMENT PROGRAMME
FOOD AND AGRICULTURE ORGANIZATION
OF THE UNITED NATIONS

دراسة عن
تكاليف ودخل المراكب المصرية
العائمة بحرفة الجوف في ميسماه
خليج السويس وجنوب البحر الاحمر
١٩٨٠ - ١٩٨١

اعداد

ماجد هـ وديع عوض اللـــــــــــــــــه
باحثة اقتصادية بالمشروع

تحت اشراف

مايـــــــــــــــــكل سانـــــــــــــــــدرو
الخبير الدولي للبيولوجيا بالمشروع

شكرو

اتوجه بالشكر للعاملين بمديرية الزراعة وخاصة بقسم المصايد
ففى كل من محافظتى السويس والبحر الاحمر وكذلك العاملون
بمديرية التموين بمحافظة السويس * وايضا اتقدم بالشكر لكل من ساهم
فى الامداد بالبيانات اللازمة عن طريق المقابلات الشخصية وخاصة
اصحاب المراكب والصيداءين وكذلك وكلاء التسويق * كما أننى اتقدم بوافر
الشكر لزملائى فى العمل وخاصة الزميل / محمد عبده عبدالرحمن
الذى كان يقوم بتسهيل مقابلاتى بالمختصين *

ملخص

يتناول هذا التقرير وصفا تحليليا لكل من دخل وتكاليف المراكب المصرية العاملة بحرفة صيد الجوفى فى مياه خليج السويس وفى المنطقة الممتدة جنوبا على طول الساحل المصرى للبحر الاحمر وذلك خلال موسم الصيد ١٩٨٥ - ١٩٨٦ ومن المصادر الرئيسية لجمع البيانات ، تلك المقابلات الشخصية التى تمت مع كل من أصحاب المراكب وكذلك كبار الصيادين وذلك بالنسبة لثمانية عشر مركب صيد بنسبة ٢٤ ٪ من الاسطول الكلى .

ومن خلال بيانات العينة ، تم تقدير المتوسط الكلى للتكاليف الكلية على أنها ٥٢٥٠ الف جنيها مصريا وذلك بالنسبة لجميع المراكب . وبلغ متوسط اجمالى الدخل ٦١٥٠ الف جنيها مصريا ، أمكن من خلالها تقدير متوسط صافى الدخل والذي بلغ ٩ آلاف جنيها مصريا . وبلغ المتوسط العام لكل من التكاليف الكلية ، اجمالى الدخل و صافى الدخل بالنسبة لمراكب العينة ٦١ الف ، ٨٠ الف ، ١٩ الف جنيها مصريا على التوالى . هذا وقدرت معدلات العائد كنسبة مئوية من القيم الحالية لكل مركب من مراكب العينة (شاملة قيم المعدات) . على انها ٢٢ ٪ . ويتضح من نتائج هذا البحث وجود علاقة طردية بين طول المركب وكل من اجمالى الدخل والتكاليف الكلية . كما يتضح عدم وجود علاقة واضحة بين كل من صافى الدخل ومعدلات العائد على رأس المال من ناحية واطوال المراكب من ناحية أخرى .

ومن بين مظاهر ادارة المصايد التى تمت مناقشتها فى هذا التقرير ، تلك المتعلقة بضرورة احتجاز نسبة ١٠ ٪ من انتاج الجمبرى وثلاث باقى اصناف الاسماك التى يتم انزالها فى ميناء الاتكة وذلك لتسويقها بمحافظة السويس بدلا من القاهرة حيث ترتفع اسعار الاسماك هناك . ويتضح ايضا من هذا التقرير الاهمية النسبية لكل من الجمبرى والحارث حيث يشكلان ٣٣ ٪ ، ٤٤ ٪ على التوالى من اجمالى قيمة الانتاج .

الفهرس

<u>رقم الصفحة</u>	<u>الموضوع</u>
١	١ - مقدمة
٢	٢ - وصف عام للمصايد
٦	٣ - أسلوب الدراسة
٨	٤ - نتائج ومناقشات
٨	٤-١ - الانتاج
١٧	٤-٢ - الاسعار
٢٠	٤-٣ - اجمالي الدخل
٢٢	٤-٤ - تكاليف الرحلة
٢٦	٤-٥ - تكاليف المركب ومعدات الصيد
٢٨	٤-٦ - تكاليف الاهلاك
٣١	٤-٧ - التكاليف الادارية
٣٤	٤-٨ - تكاليف العمالة
٣٧	٤-٩ - التكاليف الكلية
٤١	٤-١٠ - صافى الدخل
٤٢	٤-١١ - معدلات العائد
٤٤	٥ - الخلاصة
٤٩	٦ - المراجع
٣	شكل (١) خريطة البحر الاحمر

فهرس الجسد اول

رقم الصفحة

٥	توزيع متوسط قوة المحرك بالحصان طبقا لاطوال المراكب (عدد المراكب فى كل فئة طول موضحا بين القوسين)	جدول رقم ١ : <u>جدول رقم ١</u>
٩	توزيع مراكب الصيد طبقا للانتاجية	جدول رقم ٢ : <u>جدول رقم ٢</u>
١٠	المتوسط السنوى للانتاجية موزعا حسب اطوال المراكب (عدد المراكب فى كل فئة طول موضحا بين القوسين)	جدول رقم ٣ : <u>جدول رقم ٣</u>
١١	متوسط عدد رحلات الصيد سنويا موزعا حسب اطوال المراكب (عدد المراكب فى كل فئة طول موضحا بين القوسين)	جدول رقم ٤ : <u>جدول رقم ٤</u>
١١	متوسط طول الشبكة موزعا حسب اطوال المراكب	جدول رقم ٥ : <u>جدول رقم ٥</u>
١٢	متوسط الانتاجية للمركب طبقا للشهور التى تتم فيها الصيد (عدد المراكب العاملة موضحا بين القوسين)	جدول رقم ٦ : <u>جدول رقم ٦</u>
١٣	توزيع المراكب طبقا للشهور التى تم فيها الصيد	جدول رقم ٧ : <u>جدول رقم ٧</u>
١٤	متوسط عدد مرات الانزال للمركب الواحد طبقا للشهور التى تم فيها الصيد (عدد المراكب العاملة موضحا بين القوسين)	جدول رقم ٨ : <u>جدول رقم ٨</u>
١٦	الانتاج الشهرى (بالطن) لكل صنف وحسب مواقع الانزال	جدول رقم ٩ : <u>جدول رقم ٩</u>
١٨	متوسط الاسعار شهريا (بالجنيه المصرى لكل صنف وق من الاسماك) بالنسبة للاصناف الرئيسية والمستخدم فى تقدير اجمالى الدخل	جدول رقم ١٠ : <u>جدول رقم ١٠</u>
٢١	توزيع المراكب طبقا لاجمالى الدخل	جدول رقم ١١ : <u>جدول رقم ١١</u>

- جدول رقم ١٢: متوسط اجمالي الدخل سنويا طبقا لطوال المراكب (عدد المراكب موضحا بين القوسين) * * * * *
- ٢١
- جدول رقم ١٣: تكاليف الرحلة (بالجنيه المصرى) طبقا لفئات اطوال المراكب - بالنسبة لمراكب العينة * * * * *
- ٢٢
- جدول رقم ١٤: تكاليف المركب ومعدات الصيد (بالجنيه المصرى) طبقا لفئات اطوال المراكب بالنسبة لمراكب العينة * * * * *
- ٢٧
- جدول رقم ١٥: تكاليف الاهلاك (بالجنيه المصرى) طبقا لفئات اطوال المراكب - بالنسبة لمراكب العينة * * * * *
- ٣٠
- جدول رقم ١٦: التكاليف الادارية (بالجنيه المصرى) طبقا لفئات اطوال المراكب بالنسبة لمراكب العينة * * * * *
- ٣٢
- جدول رقم ١٧: تكاليف العمالة (بالجنيه المصرى) طبقا لفئات اطوال المراكب بالنسبة لمراكب العينة (عدد الصيادين العاملين موضحا بين القوسين) * * * * *
- ٣٦
- جدول رقم ١٨: التكاليف الكلية (بالجنيه المصرى) طبقا لفئات اطوال المراكب - بالنسبة لمراكب العينة * * * * *
- ٣٨
- جدول رقم ١٩: متوسط التكاليف الكلية - الثابتة والمتغيرة - (بالجنيه المصرى) طبقا لكل عنصر وحسب فئات اطوال المراكب - بالنسبة لمراكب العينة * * * * *
- ٤٠
- جدول رقم ٢٠: توزيع مراكب العينة طبقا لعدد المشتركين فى ملكيتها * * * * *
- ٤١
- جدول رقم ٢١: القيم الحالية ومعدلات العائد على رأس المال طبقا لفئات اطوال المراكب - بالنسبة لمراكب العينة * * * * *
- ٤٣
- جدول رقم ٢٢: تقدير التكاليف الكلية (بالجنيه المصرى) طبقا لفئات اطوال المراكب - بالنسبة لمراكب الاسطول الكلى * * * * *
- ٤٦

بدأت هذه الدراسة في منتصف عام ١٩٨١ وهى تتناول الاقتصاديات الخاصة بالمراكب المصرية التى تعمل بحرفة الجر وذلك فى مياه خليج السويس وعلى امتداد الساحل الجنوبى للبحر الاحمر فى مصر* وفى نفس الوقت ، قامت دراسة خاصة باقتصاديات حرفة الشانشولا ، ارجع الى الدراسة التى قام بها نفس المؤلف عام ١٩٨٢*.

تعتبر تلك الدراسات مكملتين لدراسات تقديرات المخزون ، والتى يقوم بها ايضا خبراء مشروع تنمية مصايد البحر الاحمر وخليج عدن الممول من قبل كل من برنامج الامم المتحدة الانمائى (UNDP) ومنظمة السدول المصدرة للبترول (OPEC)، وتهدف هاتان الدراستان الى اعطاء صورة واضحة عن مصايد الجر والشانشولا فى المنطقة من الناحيتين البيولوجية والاقتصادية وكذلك امكانية العمل على زيادة الانتاج والكفاءة الاقتصادية من خلال اعتناق نظم ادارية بديله .

وتحتوى هذه الدراسة على تقدير عام لكل من الدخل والتكاليف المتعلقة بمراكب الجر العاملة خلال موسم ١٩٨٠ - ١٩٨١ ، وذلك من خلال مصادر متعددة مثل الاحصاء الرسمى للانزال اليومى وسجلات تراخيص الصيد وقد تم الحصول عليها من قسم المصايد بديرية الزراعة بالسويس . كذلك ، تمت عدة مقابلات شخصية مع وكلاء تسويق الاسماك للحصول على بيانات خاصة بالاسعار . هذا بالإضافة الى المقابلات الشخصية مع كل من اصحاب المراكب وكبار الصيادين للحصول على بيانات خاصة بالتكاليف والقيم الرأسمالية للمشروع . وبلغت نسبة هذه المقابلات الاخيرة حوالى ٢٤% من مجموع المراكب العاملة بالمنطقة . هذا الى جانب مصادر أخرى لجمع البيانات المختلفة من خلال زيارات عمدة ورش لبناء السفن ، متعهدى الامداد بالثلج ، السخ . ولقد تمت مراجعة البيانات التى تم الحصول عليها من المصادر المختلفة بمصادر أخرى بديله وذلك للتأكد من مدى صحتها ، وكلما اتاحت الفرصة لذلك .

* دراسة عن تكاليف ودخل المراكب المصرية العاملة بحرفة الشانشولا فى مياه خليج السويس وجنوب البحر الاحمر ١٩٨٠ ، ١٩٨١ .

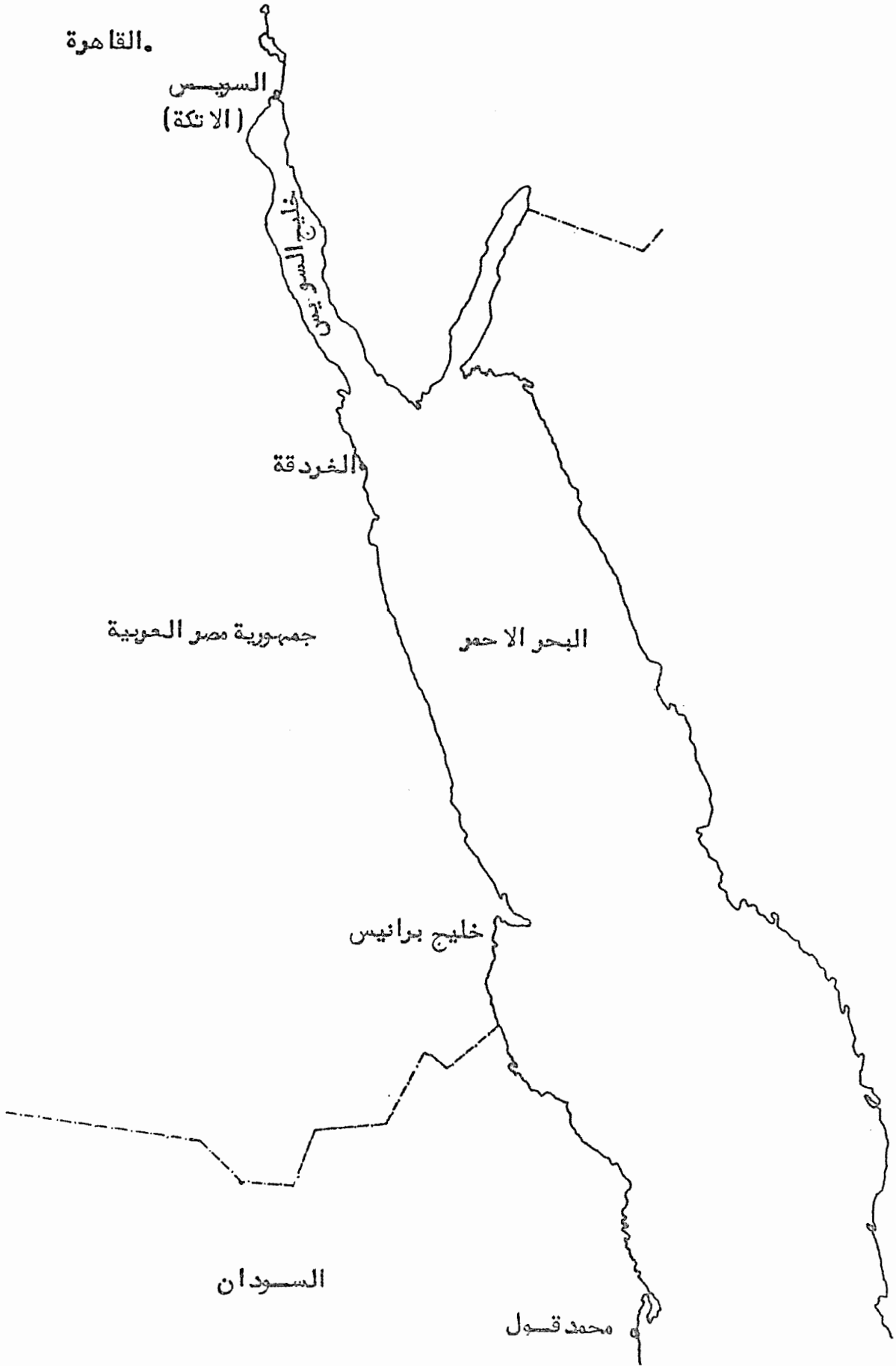
٢ - وصف عام للمصايد :

تعتبر هذه المصايد من أهم مصايد الجر وداخل منطقة البحر الاحمر . وبلغ انتاجها في موسم ١٩٨١/٨٠ نحو ٥٥٥ الف طن تم الحصول عليها من منطقة خليج السويس هذا بالمقارنة ب ٤٥٥ الف طن تم الحصول عليها في الموسم السابق . اما انتاج المنطقة الجنوبية الواقعة على طول الساحل المصري للبحر الاحمر فقد بلغ حوالي ٦٥ الف طن عام ١٩٨١/٨٠ بالمقارنة ب ٧ الف طن في العام السابق . ومن المعتقد أن نسبة الانتاج الذي يتم الحصول عليه من مصايد الجر خلال السنوات الحالية تبلغ حوالي ٦ % من الانتاج الكلى للبحر الاحمر وحوالى ٧٥ % من انتاج مصايد الجر في البحر الاحمر . ارجع الى دراسة Sanders and kedidi لعام ١٩٨١ .

وتعتبر اسماك الحارث (Lizard fish - Saurida Undosquamis) من أهم الاصناف المسجلة في الانتاج حيث بلغت نسبة انتاجها في موسم ١٩٨١ / ٨٠ حوالى ٤٢ % من كمية الانتاج الكلى وحوالى ٤٤ % من قيمة مبيعات الاسماك . (Shrimps- Penaeus and Metapenaeus Sp.) ويلبيها الجمبرى بنسبة ٩ % من كمية الانتاج الكلى . ٣٣ % من قيمة المبيعات .

بلغ عدد مراكب الجر العاملة خلال موسم ١٩٨١/٨٠ ٧٤٠ مركب صيد . هذا ومن الملحوظ أن هناك تزايد مستمر في عدد المراكب العاملة في خليج السويس حيث كان عددها عام ١٩٦٠ حوالى ٤٥٠ مركب صيد ثم تزايد هذا العدد الى ٥٦٠ مركب عام ١٩٧٢ ، وهذا طبقا لسجلات الاحصاء الرسمى . وتعتبر منطقة خليج السويس في الوقت الحالى منطقة مغلقة حيث لا يسمح باصدار ترخيص صيد لأى مركب جديدة .

تتم معظم عمليات الصيد داخل خليج السويس وفي منطقة محدودة جدا من خليج برانيس (Foul Bay) - شكل ١ . وخلال موسم ١٩٨١/٨٠ لم يكن هناك مراكب تعمل بصفة قاطعة خارج خليج السويس . ويوجد على طول الساحل المصري للبحر الاحمر موقمين للانزال هما " الاتكة " بالسويس " والسقالة " على بعد حوالى ٤٠٠ كم جنوب مدينة الفردقة .



شكل (١) : خريطة للبحر الاحمر تشير الى المواقع التي تم ذكرها في الدراسة *

وتعمل جميع مراكب الجر بصفة عامة فى اعماق لا تزيد عن ٤٠ متراً وتتم عمليات الصيد ليلاً ونهاراً وغالباً بصفة مستمرة خلال أیه رحلة صيد * وتستغرق كل طرحة لشبكة الجر حوالى ٢٥ الى ٣ ساعات * وتبلغ عدد مرات طرح الشبكة خلال رحلة الصيد الواحدة التى تستغرق ٢٤ ساعة ، حوالى ٧ طرحات *

ويتم الصيد بالجر موسمياً حيث يبدأ موسم الصيد بصفة عامة مع بدايئة شهر سبتمبر ويستمر حتى نهاية شهر مايو * وتبلغ طول الرحلة الواحدة داخل خليج السويس نحو سبعة أيام * وفى حالة الصيد فى منطقة خليج برانيس (Foul Bay) تستغرق طول الرحلة حوالى عشرون يوماً ، تتضمن قضاة نحو ستة أيام فى التنقل من والى مواقع الصيد نفسها *

وغالباً ما تعمل مراكب الجر بحرفة الشانشولا ايضاً وهذا اذا ما انتقلت للصيد فى منطقة خليج برانيس * وفى هذه الحالة يتم تشغيل المركب بحرفة الجر خلال النهار وبحرفة الشانشولا اثناء الليل * ونادراً ما يتم تشغيل مركب الجر بحرفة الشانشولا وحدها خلال رحلة الصيد الواحدة *

وتتوقف أغلب المراكب عن مزاولة نشاط الصيد بالجر فى نهاية الموسم الا عدد قليل منها يظل يعمل — مستخدماً قوارب الصيد الصغيرة — بحرفة السنار أو بعض الحرف الأخرى وبصفة خاصة لصيد الاسماك التى تعيش فى مناطق الشعب المرجانية مثل اسماك الكشروغيرها (groupers) واسماك الشعير (emperors) وايضاً اسماك المرجان (Snappers) وتتقل بعض مراكب الصيد من ممارسة حرفة الجر الى ذلك النوع من الصيد حتى قبل نهاية الموسم *

ويتراوح طول المراكب من ١١ر٥ متراً الى ٢٨ر٥ متراً وهى غالباً مصنوعة من الخشب ومزودة بمحركات تتراوح قوتها بين ١٢٠ ، ٤٠٠ — حصاناً * ويوضح الجدول رقم (١) توزيع مراكب الصيد بحسب فئات اطوالها وطبقاً لمتوسط قوة محركاتها وذلك لكل من مراكب الاسطول الكلى وايضاً مراكب العينة التى سوف يتم فيما بعد حساب عناصر تكاليفها المختلفة على مدار الموسم *

جدول رقم (١) :

توزيع متوسط قوة المحرك بالحصان طبقا لاطوال المراكب
(عدد المراكب فى كل فئة طول موضعا بين القوسين)

متوسط قوة المحرك (بالحصان)		فئة الطول (بالمتر)	
الاسطول الكلى		مراكب العينة	
١٧٩	(٩)	١٨٣	(٢)
١٦٦	(٢٥)	١٧٨	(٤)
٢٥٧	(٢٤)	٢١٧	(٥)
٢١٣	(١٩)	٢٥٣	(٥)
٣٨٨	(٢)	٣٨٨	(٢)
١٩٩	(٧٤)	٢٢٥	(١٨)

ويتراوح عدد الصيادين العاملين على المركب الواحد بين ١٥ صيادا معظمهم يحمل بحرفة الصيد بصفة موسمية * وعند الانتهاء من موسم الصيد يتم الابقاء غالبا على الرئيس والميكانيكى وصياد أو اثنين من باقى الطاقم وذلك للاهتمام بشئون المركب خلال تلك الفترة * وبعض هذه المراكب مجهزة بأجهزة للكشف عن تجمعات الاسماك ، حيث وجد أن سبعة مراكب من ضمن العينة المأخوذة - والتي بلغ عددها ١٨ مركبا مجهزة بأجهزة للكشف عن القاع (echo-sounders)

وتقتضى طريقة حفظ الاسماك على المركب استخدام الثلج ، حيث أن هناك مركب واحد فقط مجهزة بثلاجة * وعند الانزال ، يتم اضافة كمية أخرى من الثلج المجروش الى صناديق الاسماك وذلك قبل رصها فى عربات النقل وتوزيعها على اسواق القاهرة والسويس * ويتم فى ميناة الاتكة بالسويس مراقبة كل انزال عن طريق لجنة صغيرة تتولى توجيه حصص التوزيع ، وذلك لضمان حصول محافظة السويس على الحصص المقررة لها من الاسماك والتي تبلغ حوالى ثلث الكمية الاجمالية و ١٥ % من كمية الجمبرى الذى تم انزاله * وتتولى ايضا هذه اللجنة مسئولية تسجيل عدد الصناديق التى تم انزالها وذلك لتسهيل عملية جمع الضرائب المفروضة على الانتاج من قبل المحافظة *

٢- أسلوب الدراسة :

تم جمع البيانات الاحصائية المستخدمة فى هذه الدراسة والخاصة بالانتاج من ادارة المصايد بمديرية الزراعة فى كل من محافظتى السويس والبحر الاحمر * وتحتوى هذه الاحصاءات على بيانات تفصيلية عن عدد صناديق الاسماك (الطوايل) المنتجة وذلك طبقا للأصناف المختلفة لكل انزال تم وكذلك لكل مركب صيد على حده * ويبلغ وزن الصندوق من الاسماك حوالى ٢٥ كجم * وعند تقدير اجمالى الدخل ، لم يكن من الضرورى تحويل تلك الاعداد من الصناديق الى اوزان حقيقية حيث تم جمع بيانات اسعار الاسماك على اساس السعر بالصندوق وليس بالكيلو جرام *

يتم بيع الاسماك بالمزاد فى كل من اسواق القاهرة والسويس ، ولذا كان لا بد من الحصول على بيانات تفصيلية لاسعار الاسماك طبقا للأصناف المختلفة ولكل من القاهرة والسويس منفصلتين ، خاصة وأنه من المعروف أن هناك اختلافا كبيرا فى الاسعار بين السوقين * فعلى سبيل المثال ، تبلغ اسعار الاسماك احيانا فى سوق القاهرة ضعف أو ثلاثة اضعاف مثيلتها فى سوق السويس * ومن الجدير بالذكر أنه لم تتوفر أية مصادر رسميه للحصول على بيانات الاسعار فى كل من القاهرة والسويس ولذا كان لا بد من جمعها عن طريق المقابلات الشخصية بوكلاء التسويق *

وترجع أهمية تدخل هؤلاء الوكلاء فى عملية التسويق الى الدور الذى يقومون به كممثلين لاصحاب المراكب عند اجراء المزاد * كما أنهم يقومون فى اغلب الاحيان بعدة أنشطة مختلفة مثل نقل الاسماك من موانئ الصيد الى الاسواق ، وادارة مختلف المدفوعات بما فى ذلك مدفوعات العائد على اصحاب المراكب * وصفة عامة ، لم يبد معظم هؤلاء الوكلاء استعدادا كبيرا للاعداد بالبيانات اللازمة والخاصة باسعار الاسماك * ولكن هناك ثلاثة وكلاء من القاهرة واثنان من السويس هم الذين قد ساهموا فى توفير البيانات المطلوبة *

غير أن المصدر الرئيسى لجمع بيانات اسعار الاسماك كان عن طريق اثنان من هؤلاء الوكلاء أحدهما فى القاهرة والآخر فى السويس * واعتمدت طريقة جمع هذه البيانات على اساس عشوائى حيث تمثل الاسعار المستخدمة فى هذه الدراسة ، الاسعار الحقيقية التى

تم دفعها خلال يومين من كل شهر تم اختيارهما عشوائيا * واما بالنسبة
للاسعار التي تم الحصول عليها من باقى الوكلاء ، فقد اعتمدت على
توفير متوسط واحد شهريا لكل صنف على حده *

وفيما يتعلق بالبيانات الخاصة بمواصفات المراكب مثل الطول ،
قوة المحرك ، وايضا عدد الملاك للمركب الواحد ، فهذه تم
الحصول عليها من خلال المصادر الرسمية لسجلات اصدار تراخيص الصيد
والتي استخدمت ايضا للحصول على البيانات الخاصة بتحديد مقدار
رسوم استخراج تلك التراخيص والمضروفات المختلفة المتعلقة بذلك على
المستوى المحلى للمحافظة *

اما بالنسبة للبيانات المتعلقة بالتكاليف فتم الحصول عليها من
خلال المقابلات الشخصية مع اصحاب المراكب وكبار الصيادين وذلك
لعينة من المراكب تم اختيارها بطريقة اقرب للعشوائية حيث تم اختيار
المراكب التي كان اصحابها أو كبار الصيادين العاملين عليها متواجدين
فى ميناء الصيد خلال أيام العينة * وهذه العينة شملت بيانات عن
ثمانية عشر مركب صيد ، أى ٢٤ ٪ من مجموع المراكب العاملة * ولقد تم
التأكد من مدى صحة هذه البيانات وذلك كلما اتاحت الفرصة للرجوع
الى مصادر أخرى بديله مثل زيارات لورش بناء السفن ومقالات مسح
متعمدى امداد المراكب بالثلج ، هذا بالإضافة الى المقابلات الشخصية
مع ثلاثة من وكلاء التسويق *

ولقد رؤى من المناسب أن يتم تقسيم العينة طبقا لاطوال المراكب
الى خمس فئات مختلفة وهى كالتالى :-

تشمل المراكب التى يبلغ طولها ١٧ر٥ مترا فأقل *	الفئة الاولى
تشمل المراكب التى يتراوح طولها بين ١٧ر٥ و ٢٠ مترا *	الفئة الثانية
تشمل المراكب التى يتراوح طولها بين ٢٠ و ٢٢ر٥ مترا *	" الثالثة
تشمل المراكب التى يتراوح طولها بين ٢٢ر٥ و ٢٥ مترا *	" الرابعة
تشمل المراكب التى يبلغ طولها ٢٥ مترا فأكثر *	اما الفئة الخامسة

وكان عدد مراكب العينة داخل كل فئة طول كالتالى :-

مركبان	الفئة الاولى
اربعة مراكب	" الثانية
خمسة مراكب	" الثالثة
خمسة مراكب	" الرابعة
مركبان	" الخامسة

ولقد تم التعبير عن الحسابات فى هذه الدراسة بالجنيه المصرى
الذى كان بيانه بالنسبة للدولار الأمريكى خلال عام ١٩٨١/٨٠
كالتالى :-

٧٠ جنيها مصريا = ١ دولار أمريكى للفترة حتى ١٩٨١/٧/٣١
٨٢ " " " = " " " " الباقية من العام

٤ - نتائج ومناقشات :

٤ - ١ - الانتاج :

يقدر الانتاج الكلى للمراكب العاملة داخل وخارج خليج السويس
والتي بلغ عددها خلال موسم صيد ٨٠ / ١٩٨١ ، ٧٤ مركب بحوالى
٦٨ الف طن * وقدرت الكمية التي تم انزالها فى ميناء الاتكة بالسويس
بحوالى ٥٨ الف طن بينما تم انزال الكمية الباقية فى ميناء السقالة
بالغردقة * وتم تسويق حوالى ١٥ الف طن (أى بمقدار ٢٧ %) من
اجمالي انتاج ميناء الاتكة فى اسواق السويس ، اما باقى الانتاج - بما
فيه انتاج ميناء السقالة بالغردقة - فتم تسويقه بمحافظة القاهرة *

ويوضح الجدول رقم (٢) توزيع مراكب الصيد طبقا لكمية الانتاج
سنويا ، حيث بلغ عدد المراكب التي يتراوح انتاجها بين ٥٠ ، ١٠٠
طن سنويا ، خمسون مركب بنسبة ٦٨ % من اجمالى عدد المراكب العاملة
بينما كان عدد المراكب التي بلغ انتاجها بين ٥٠ ، ١٥٠ طن سنويا
٦٤ مركب بنسبة ٨٦ % من اجمالى عددها * وهناك تشابه كبير بين
هذه النتائج وتلك المتعلقة بالعينة حيث أن ٩ مراكب (أى ٥٠ % من
اجمالي عدد مراكب العينة) يتراوح انتاجها بين ٥٠ ، ١٠٠ طن سنويا *
بينما المراكب التي بلغ انتاجها بين ٥٠ ، ١٥٠ طن سنويا كان عددها
١٧ مركب بنسبة ٩٤ % من اجمالى عدد مراكب العينة *

جدول رقم (٢) :

توزيع مراكب الصيد طبقا للانتاجية

عدد المراكب		فئات الانتاج السنوي (بالطن)
مراكب العينة	الاسطول الكلي	
—	٨	من صفر المسى ٥٠
٩	٥٠	اكثر من ٥٠ الى ١٠٠
٨	١٤	اكثر من ١٠٠ الى ١٥٠
—	١	اكثر من ١٥٠ الى ٢٠٠
—	—	اكثر من ٢٠٠ الى ٢٥٠
١	١	اكثر من ٢٥٠ الى ٣٠٠
١٨	٧٤	المجموع

ويتضح من الجدول رقم (٣) وجود علاقة طردية بين كل من متوسط الانتاج السنوي وطول المركب * وهذا بالرغم من القيمة الشاذة الموجودة في فئة الطول ٢٢٥ الى ٢٥ مترا لمراكب العينة حيث انه ضمن المراكب الخمسة الواقعة داخل تلك الفئة توجد مركب صيد واحدة بدأت مزاوله نشاط الصيد في شهر نوفمبر أي بعد بداية الموسم بشهرين مما تسبب في انخفاض كمية انتاجها نسبيا * وعلى النقيض من ذلك هناك مركب أخرى عملت خلال احدى عشرة شهرا في السنه وحرفت الجوال والشانسلولا وهذه المركب كانت ضمن مراكب الفئة الاخيرة مما نتج عن ذلك الارتفاع النسبي في كمية الانتاج المسجلة *

جدول رقم (٣) :

المتوسط السنوي للانتاجية موزعا حسب اطوال المراكب
(عدد المراكب في كل فئة طول موضحا بين القوسين)

المتوسط السنوي للانتاجية (بالطن)		فئة الطول (بالمتر)
مراكب العينة	الاسطول الكلى	
٨٥٢ (٢)	٦٦٥ (٩)	اقل من ١٧٥
١٠٣٣ (٤)	٦٤٢ (٢٠)	١٧٥ الى ٢٠
١٠٦٥ (٥)	٨٥٧ (٢٤)	٢٠ الى ٢٢٥
٩٥٩ (٥)	٩٦٦ (١٩)	٢٢٥ الى ٢٥
١٧٤٤ (٢)	١٧٤٤ (٢)	٢٥ اكثر من
١٠٦٦ (١٨)	٨٢٨ (٧٤)	المتوسط الكلى

وفي محاولة لتحليل اعرق للعلاقة بين كل من انتاج المركب وطوله ،
تم حساب متوسط عدد الرحلات للمركب الواحد وذلك لكل فئة من
فئات الطول منفصله ، كما هو موضحا بالجدول رقم (٤) . ويتضح هنا
أن طول المركب لا يؤثر تأثيرا مباشرا على عدد رحلات الصيد . وكان
متوسط عدد هذه الرحلات سنويا لكل من الاسطول الكلى ومراكب العينة
٢٠٢ ، ٢٢٣ رحلة على التوالي . وهذا يوضح ارتفاعا ضئيلا نسبيا
في عدد الرحلات التي قامت بها مراكب العينة عن تلك التي قام بها
الاسطول الكلى خلال السنة .

جدول رقم (٤) :

متوسط عدد رحلات الصيد سنويا موزعا حسب اطوال المراكب
(عدد المراكب في كل فئة طول موضحا بين القوسين)

متوسط عدد رحلات الصيد		فئة الطول (بالمتر)		
مراكب العينة	الاسطول الكلى			
(٢)	٢٣ر٥	(٩)	١٩ر٨	اقل من ١٧ر٥
(٤)	٢٢ر٨	(٢٠)	١٨ر٩	١٧ر٥ الى ٢٠
(٥)	٢٢ر٦	(٢٤)	٢١ر١	٢٠ الى ٢٢ر٥
(٥)	٢٢ر٢	(١٩)	٢٥ر٧	٢٢ر٥ الى ٢٥
(٢)	٢٥ر٥	(٢)	٢٥ر٥	اكثر من ٢٥
(١٨)	٢٢ر٣	(٧٤)	٢٥ر٢	المتوسط الكلى

وفي هذا المجال ايضا تم تحليل العلاقة بين كل من حجم شبكة الصيد وطول المركب لمعرفة ما اذا كانت تؤثر بدورها على كمية الانتاج الذى يتم انزاله * ويقدر الامكان تم جمع البيانات الخاصة بطول شباك الصيد للاسطول الكلى وبيانها موضحا فى الجدول رقم (٥) الذى يتضح من خلاله ان هناك علاقة مباشرة بين كل من طول المركب واتساع حجم الشبكة مما يؤثر بدوره على حجم الانتاج *

جدول رقم (٥) :

متوسط طول الشبكة موزعا حسب اطوال المراكب

مدى طولها من الى		متوسط طول الشبكة (بالمتر)	فئة الطول (بالمتر)
—	—	—	اقل من ١٧ر٥
٢٤ر٤	٢١ر٩	٢٣ر٢	١٧ر٥ الى ٢٠
٣١ر١	١٧ر٥	٢٣ر٩	٢٠ الى ٢٢ر٥
٣٣ر٥	١٩ر٥	٢٤ر٨	٢٢ر٥ الى ٢٥
٢٥ر١	٣٤ر٧	٢٥ر٤	اكثر من ٢٥

ويقدر متوسط انتاج المركب سنويا لكل من مراكب الاسطول الكلى ومراكب العينة بحوالى ٨٢ طن ، و٦٠٦ و١٠ طن على التوالي * وفيما يتعلق بغنائم الطول الثلاث الاولى وجد أن متوسط انتاج مراكب العينة يفوق مثيلتها فى مراكب الاسطول الكلى بحوالى ٣٧ % *

اما الجدول رقم (٦) فيوضح متوسط انتاج المركب الواحد شهريا * واذا تركنا جانبا النتائج المتعلقة بشهرى يولييه واغسطس والتي نتجت عن مركب واحدة فقط ، نلاحظ أن هناك اتجاه عام نحو انخفاض الانتاج كلما قرب موسم الصيد على الانتهاء حيث بلغ الانتاج فى بداية الموسم حوالى ضعفه فى نهايته *

جدول رقم (٦) :

متوسط الانتاجية للمركب طبقا للشهور التى تم فيها الصيد
(عدد المراكب العاملة موضحة بين القوسين)

متوسط الانتاجية (بالطن)		الشهر
مراكب العينة	الاسطول الكلى	
٢٢ و ٩ (١)	٢٢ و ٩ (١)	يولييه
٦ و ٤ (١)	٦ و ٤ (١)	اغسطس
١٩ و ٥ (١٧)	١٦ و ٢ (٧١)	سبتمبر
١٥ و ٥ (١٧)	١٢ و ٤ (٧١)	اكتوبر
١٣ و ٢ (١٨)	١١ و ٤ (٧١)	نوفمبر
١٣ و ٥ (١٨)	٩ و ٦ (٧٢)	ديسمبر
١٠ و ٢ (١٨)	٨ و ٥ (٧١)	يناير
٧ و ١ (١٨)	٥ و ٩ (٧٥)	فبراير
١٢ و ٥ (١٨)	٩ و ٦ (٦٨)	مارس
١٠ و ٩ (١٨)	٨ و ٣ (٦٤)	ابريل
٧ و ٥ (١٨)	٦ و ٥ (٥٥)	مايو

ومن المعتقد أن هذا الانخفاض التدريجى فى كمية الانتاج قريب
نهاية الموسم يعكس الانخفاض التدريجى فى كمية الاسماك المتوفرة
للصيد على مدار السنه * كما يلاحظ أن هناك زيادة طفيفة فى متوسط
الانتاج بعد شهر فبراير ، غير أنه يصعب تحديد الاسباب التى أدت -
اليها والتى ربما تكون راجعه الى دخول الاسماك الصغيرة فى المصيد
فى ذلك الوقت من السنه *

والجدول رقم (٧) يوضح توزيع المراكب طبقا لعدد الشهور التى
تم فيها الصيد خلال السنه * ويتضح من الجدول أن حوالى
٨١ % من مراكب الاسطول الكلى ، ٨٩ % من مراكب العينة عملت بالصيد
خلال الموسم بأكمله أى لمدة ثمانية أو تسعة شهور * ويتضح أيضا من هذا
الجدول أن العينة التى تم اخذها لم تكن ممثلة بصورة كاملة للاسطول
الكلى * حيث عملت ٦ % فقط من مراكب العينة لمدة تقل عن تسعة
شهور وهذا بالمقارنة بحوالى ٣٤ % من مراكب الاسطول الكلى *

جدول رقم (٧) :

توزيع المراكب طبقا للشهور التى تم فيها الصيد

عدد المراكب		عدد شهور الصيد
مراكب العينة	الاسطول الكلى	
—	١	١
—	—	٢
—	—	٣
—	—	٤
—	٢	٥
—	٤	٦
١	٦	٧
—	١٢	٨
١٦	٤٨	٩
—	—	١٠
١	١	١١
١٨	٧٤	الاجمالى

اما الجدول رقم (٨) فيوضح متوسط عدد مرات الانزال شهريا للمركب الواحد * واذا اخذنا في الاعتبار موسم الجرف فقط ، نجد أن المتوسط الكلي لعدد مرات الانزال لكل من الاسطول الكلي ومراكب العينة كان ٢٤ ، ٢٥ مرة على التوالي * وتتشابه هذه المتوسطات بين الاسطول الكلي ومراكب العينة الى حد كبير خلال كل شهر على حده * وعند مقارنة تلك المتوسطات بين الشهور المختلفة ، نجد أنها سجلت ارتفاعا ضئيلا في بداية الموسم عنها في النهاية وهو ما يعتقد أن يكون راجعا لوفرة الاسماك المتاحة للصيد في بداية الموسم *

جدول رقم (٨) :

متوسط عدد مرات الانزال للمركب الواحد طبقا للشهر التي تم فيها الصيد
(عدد المراكب العاملة موضعا بين القوسين)

متوسط عدد مرات الانزال للمركب الواحد		الشهر
مراكب العينة	الاسطول الكلي	
١ (١)	١ (١)	يوليو
١ (١)	١ (١)	اغسطس
٣ (١٧)	٢ (٧١)	سبتمبر
٢ (١٧)	٢ (٧١)	اكتوبر
٢ (١٨)	٢ (٧١)	نوفمبر
٢ (١٨)	٢ (٧٢)	ديسمبر
١ (١٨)	٢ (٧١)	يناير
٢ (١٨)	١ (٧٠)	فبراير
٢ (١٨)	٢ (٦٨)	مارس
٢ (١٨)	٢ (٦٤)	ابريل
٢ (١٨)	٢ (٥٥)	مايو

وتتعدد اصناف الاسماك التي يتم انزالها خلال موسم الصيد ، والجسدول رقم (٩) يوضح كميات هذه الاصناف التي تم انزالها في كل شهر * واهم هذه الاصناف ما يلي :-

١ - اسماك الحارث (Lizard fish) وهى ما تعرف محلياً بالمكرونه *

والاسم اللاتينى لها هو Saurida undoscuamis وهذه الاسماك تمثل نسبة ٤٢ % من كمية الانتاج الكلى *

٢ - اسماك الشخرم (Striped snappers)

والاسم اللاتينى لها هو Lutjanus lineolatus وتشكل نسبة ١١ % من كمية الانتاج الكلى *

٣ - الجمبرى (Shrimps) وهو عبارة عن صنفين هما Penaeus و Metapenaeus Sp. ويمثل ٩ % من كمية الانتاج الكلى *

٤ - اسماك الصرع (Threadfin breams)

والاسم اللاتينى لها هو Nemipterus japonicus بنصيب ٩ % من كمية الانتاج الكلى *

والاصناف التى يتم صيدها داخل منطقة خليج السويس هى الجمبرى والسوييا (Cuttle fish) أو باللاتينية (Sepia Sp.) وكذلك اسماك الباغة (Horse mackerel) أو ما تعرف باللاتينية Trachurus indicus وخلاف ذلك فان باقى الاصناف يستم صيدها من داخل وخارج الخليج *

وكما سبق أن ذكرنا فان ثلث انتاج الاسماك التى يتم انزالها بميناء الاتكة بالسويس وكذلك * ١ % من انتاج الجمبرى لابد وأن يسوق داخل المحافظة نفسها لتغطية الاستهلاك المحلى * وتحليل البيانات التى تم الحصول عليها تبين أن نحو ٢٧ % من اجمالى انتاج هذه الاسماك وحوالى ٩ % من انتاج الجمبرى تم بالفعل تسويقه بالمحافظة * وفيما يتعلق باسماك الحارث كانت نسبة استهلاك المحافظة منه حوالى ٣٢ % من اجمالى الانتاج وهى تتضمن ٦ % من اسماك الحارث الكبيرة الحجم والمعروفة (بالحارث ١) ، ٨٣ % من اسماك الحارث الصغيرة الحجم والمعروفة (بالحارث ٢ ، ٣) *

الاتاج الشهرى (بالطن) لكل صنف وحسب مواقع الانزال

المجموع	اسمك أخبرى	مشكل	مكوسى	بافعة	شخرم	سويما	صرع	جمبرى (أوليفيه)	جمبرى كبرى	الحارث	الشهر
٢٩٦	٨٧	٢٦	٢٦	٢٦	٢٦	٢٦	٢٦	٢٦	٢٦	٨٧	يوليه
٣٤٤	٢٧	٤٦	٤٦	٤٦	٤٦	٤٦	٤٦	٤٦	٤٦	١٠٧	اغسطس
١١٨٨	١٣٨٦	١٨٩٦	٧٠	٤٨٦	١٤٧٩	٠٠٩	١٤٢٩	٢١٦	١٥٤٦	٣٢٢٦	سبتمبر
٢٩٧	٩١	٢٦	٤٦	٢٦	٢٦	٢٦	٢٦	٢٦	٢٦	٩٦	اكتوبر
٨٨٩	٦٧٦	١٢١٦	١٢٦	١٨٦	١٠٤٦	١٥٦	٩٧٩	١٧٦	٧٥٦	٣٥٩٦	نوفمبر
٨١٦٩	٥٥٥	٩٩٦	٢٢٦	١٩٦	٧٥٦	٢٨٩٦	٧٠٦	١٥٦	٥٨٧	٢٧٠٦	ديسمبر
٢٢٧٧	١٦٦	٢٦	٥١	١٥٦	١٥٦	١٥٦	٢٦	٢٦	٢٦	٨٦	يناير
٢٦٦٩	٧٥٧	٢٦	١٥٦	١٥٦	١٥٦	١٥٦	٢٦	٢٦	٢٦	٢٥٥٦	فبراير
٦٦٨٩	٤٦٦	٦٨٦	١٠٥	١٢٦	٥٥٦	٢٠٥٦	٢٨٩٦	١١٦	٤٨٥	٣٥٥٦	مارس
٤٩٦	٢٦	٢٦	٥٥	١٢٦	١٦٦	٢٦	٢٦	٢٦	٢٦	١٨٦	أبريل
٥١٦	٤١٦	٤٦	٢١٦	٤١٦	٢١٦	٢١٦	٤٩٥	١٦	٢٤٦	٢٢٦٩	مايو
٢٩٦	٢٩٦	٢٦	١٥٦	١٥٦	١٥٦	١٥٦	٢٦	٢٦	٢٦	١٧٩	المجموع
٢١٨٧	٢٢٠	٢٧٥	٧٧	١٧٦	١٧٦	١١٦	١٧٧	١٠٥	٢٠٥	١٦٥٦	
٧٦٤	٨٧	٥١	١١٦	١٤٦	١٤٦	١٤٦	٢٦	٢٠٥	٢٠٥	٢٠٥	
٤٢٨	١٤٦	٠	٢٧٧	٢٦	٢٦	٢٦	٢٦	٢٠٥	٢٠٥	١٧١	
٢٨٥٩	٢٥٩	٢٥٩	١٢٠	١٨٧	٢٧٩	١١٦	٢٠٤	١١٦	٢٢٠	١٩٨٧	
٨٠٦	٣٠٧	١٦	١٦٠	٢٠٥	٢٠٥	٢٠٥	٢٠٥	٢٠٥	٢٠٥	١٦٠	
٢٦١٨	٢٦٥	٢٦٤	١٧١	١٨٧	١٥٦	٤٠٩	١٠٤	٢١٦	٢٢٦	١٤٧٧	
٢٠٦	٢٠٥	٢٠٥	٢٠٥	٢٠٥	٢٠٥	٢٠٥	٢٠٥	٢٠٥	٢٠٥	٢٠٥	
٥٥٦٦	٤٥٢٦	٦٢٦٦	١٢٠٥	٢٢٦٠	٥٦٥٨	١٢٨٦	٤٦٤٦	١٢٤٦	٤٥١٥	٢٢٤٧٧	
٢٢١١	١٨٧٧	٢٠٥	٢١٦	١٩٦	٦٤٧	١٠٥	١٩٥	٢٠٥	٢٠٥	٨٤٠	
٣٦٥٦	١٣٧٦	٤٠٥	٢٢٦	٢٢٦	٤٤٦	٢٠٥	٤٤٦	٢٠٥	٢٠٥	١٠٥٦	

- أ - تم عبيده داخل خليج السويس وانزاله بالانكسة *
- ب - تم عبيده خارج خليج السويس وانزاله بالانكسة *
- ج - " " " بالخرقة *

٤ - ٢ - الاسعار :

توفرت الاسعار الخاصة بالاسماك بصفة اساسية من اثنين من التجار
أحد هما في السويس والآخر في القاهرة * ولحساب اجمالي الدخل ،
تم حساب متوسط سعر واحد لكل صنف على حده وذلك بالنسبة لكل
شهر ولكل منطقة تم فيها الانزال ثم التسويق على حده * والجدول
رقم (١٠) يوضح تلك المتوسطات بالنسبة للأصناف الرئيسية المسجلة
في الانزال *

متوسط الاسعار شهريا (بالجنيه المصرى لكل صندوق من الاسماك)
بالنسبة للأصناف الرئيسية والمستخدم فى تقديرا جملالى الدخل

مشكل	جربونسى	باغة	شخرم	سوبيا	صرع	ابوليفه	جمبرى كبير	حارث صغير	حارث كبير	موقع التسويق	موقع الانزال	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	القاهرة	الاتكة	يولييه
٨٠	١٥٠	-	٥٥	٩٥	١٥٠	-	٩٩٠	١٥٠	٣٠٠	السويش	الاتكة	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	القاهرة	الاتكة	ايفسطس
-	-	-	٥٥	-	١٥٠	-	-	-	٢٠٠	السويش	الاتكة	
٧٢	١٥٠	٤٥	٥٠	٩٠	١٥٥	١٠٠	٦٦٨	١٢٠	٢١٠	القاهرة	الاتكة	سبتمبر
٥٩	٧٠	٢١	٢٥	٦٠	١٥٦	١١٠	٦٥٢	٦٠	١٥٤	السويش	الاتكة	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	القاهرة	الاتكة	اكتوبر
٧٢	١٤٠	٤٥	٥٠	٥٠	١٥٥	١٠٠	٦٥٥	١٥٠	٢٦٠	السويش	الاتكة	
٥٩	٧٠	٤٠	٢٧	٥٠	١٥٥	٧٢	٥٥	٥٨	١٤٧	القاهرة	الاتكة	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	القاهرة	الاتكة	نوفمبر
٨٩	١٦٨	٤٥	٥٥	٦٠	١٠٠	١٠٠	٧٢٥	١٦٠	٢٢٥	السويش	الاتكة	
٥٢	٧٢	٦٠	٣٣	٥٩	١٠٨	٩٠	٥٨٨	٥٩	١٢٠	القاهرة	الاتكة	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	السويش	الاتكة	ديسمبر
٨١	١٢٥	٦٠	٥٨	٧٥	١٦٠	١٤٢	٩٢٣	١٥٠	٢٧٥	القاهرة	الاتكة	
٥٤	٦٠	٣٤	٣٠	٦٢	٥٥	٩٢	٥٦٠	٥٦	١٣٠	السويش	الاتكة	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	القاهرة	الاتكة	يناير
٧٠	٢٠٠	٧٠	٧٠	١٠٠	٢٠٠	١٥٠	١٣٠	١٥٥	٢٢٠	القاهرة	الاتكة	
٥٨	٧٥	٣٤	٢٢	٥٠	٥٢	٥٠	٥٨٨	٥٣	١٢٥	السويش	الاتكة	
٧٠	٢٠٠	٧٠	٧٠	١٠٠	٢٠٠	١٥٠	١٣٠	١٥٥	٢٢٠	القاهرة	الاتكة	
٦٨	١٢٠	٥٠	٥٥	١٨٥	١٥٥	١٥٠	١٧٩٤	١٦٠	٢٢٠	القاهرة	الاتكة	فبراير
٥٧	٧٢	٣٣	٣٢	٦٨	٧٢	٧٠	٦٦٨	٥٨	١٦٥	السويش	الاتكة	
٦٨	١٢٠	٥٠	٥٥	١٨٥	١٥٥	١٥٠	١٧٩٤	١٦٠	٢٢٠	القاهرة	الاتكة	
٩٠	١٥٠	٦٠	٦٠	١٠٠	١٦٠	١٣٥	١١٥٨	١٦٠	٢٤٠	القاهرة	الاتكة	مارس
٥٥	٧٠	٣٥	٣٣	٦٠	٥٨	١٤٠	٤٧٧	٦٢	١٤٥	السويش	الاتكة	
٩٠	١٥٠	٦٠	٦٠	١٠٠	١٦٠	١٣٥	١١٥٨	١٦٠	٢٤٠	القاهرة	الاتكة	
٨٥	١٥٨	٥٥	٥٠	١٠٠	١٨٠	٩٥	٩٦٣	١٦٥	٢٢٥	القاهرة	الاتكة	ابريل
٦٨	٧٤	٣٠	٣٢	٦٩	٦٠	٧٠	٥٨٠	٥٥	١٤٢	السويش	الاتكة	
٨٥	١٥٨	٥٥	٥٠	١٠٠	١٨٠	٩٥	٩٦٣	١٦٥	٢٢٥	القاهرة	الاتكة	
٧٩	١٣٨	٥٥	٤٥	١٠٠	١٨٠	١٦٥	٨٦٢	١٦٥	٣٥٠	القاهرة	الاتكة	مايو
٥٦	٧٨	٣٠	٢١	٥٢	٦٠	٧٢	٦٨٨	٥٥	١٢٠	السويش	الاتكة	
-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	القاهرة	الاتكة	

ويتضح من الجدول أن الاسعار تتزايد بصفة عامة على مدار الموسم ، هذا باستثناء الشهر الاول من بدء موسم الجر حيث توتفع الاسعار ارتفاعاً ضئيلاً عن اسعار الشهور التي تليها مباشرة * وكذلك خلال شهر فبراير حيث تهدد الاسعار مرتفعة قليلاً عن الشهر القريب منه *

وتعكس هذه التغيرات في الاسعار أثر قانون العرض والطلب عليها * وهذا ما يبدو بصورة أوضح اذا ما قارنا محتويات كل من الجدولين رقمي (٩) ، (١٠) معا * ففي بداية الموسم ، ارتفع الطلب وانعكس ذلك على الارتفاع النسبي في الاسعار في نفس الفترة * ونلاحظ استمرار هذا الارتفاع النسبي في الاسعار الى أن تأنى الفترة التي سجل فيها أعلى إنتاج ، وهنا يتم اشباع الطلب على الاسماك فبدأت الاسعار في الانخفاض النسبي * وهكذا ، نلاحظ أنه عندما ينخفض الانتاج الشهري من الاسماك يكون ذلك مصحوباً بارتفاع في اسعارها * وهذا باستثناء الفترة عند نهاية الموسم والتي تتوافق مع فترة تزايد في الانتاج *

ويتم بيع الاسماك في كل من اسواق القاهرة والسويس عن طريق المزاد * وترتفع الاسعار السائدة في القاهرة عن تلك السائدة في السويس وتصل احيانا الى الضعف أو ثلاثة اضعاف * وهذا يرجع بصفة اساسية الى نظام التسعيرة المتبع في محافظة السويس والقائم تحت اشراف لجنة مشكلة من المحافظ ، وممثلين عن كل من وزارة التموين ، ومجلس مدينة السويس ، والجمعية التعاونية للصيادين وكذلك تجار الاسماك واصحاب المراكب * هذا بخلاف القاهرة حيث أن الاسعار متروكة لقانون العرض والطلب ولا تخضع لنظام التسعيرة *

ولقد افترضنا في هذا البحث تشابه اسعار الاسماك التي تم انزالها في كل من ميناء الاتكة بالسويس وميناء السقالة بالخرقة والتي تم نقلها الى اسواق القاهرة حيث انه لم يكن هناك اختلافاً كبيراً في الاسعار التي تم جمعها ولكن نظراً لعدم توفر بيانات مفصلة عن اسعار الاسماك التي تم انزالها بالخرقة والتي سوقت بالقاهرة ، فلقد اعتمدنا في تحليلنا على اسعار اسماك السويس المباعة في سوق القاهرة *

وسجل الجمبري أعلى الاسعار على الاطلاق حيث بلغ سعره نحو ٨٠ جنيهاً مصرياً للطاولة الواحدة وذلك خلال شهر فبراير * كذلك سجلت اسماك الحارث ، وبصفة خاصة الكبيرة الحجم ، سعواً مرتفعاً بلغ حوالي ٣٥ جنيهاً مصرياً للطاولة الواحدة وذلك خلال شهر مايو * أما فيما يختص باسماك الباقعة والشحرم فتعتبر منخفضة السعر نسبياً حيث كان سعر الطاولة الواحدة من كل منها حوالي ٥ جنيهاً مصرياً وهذا

بالنسبة لمعظم شهور السنة • هذا وتتراوح باقى الاسعار بالنسبة
للاصناف المختلفة من الاسماك بين ١٠ ، ٢٠ جنيها مصريا للطاولة
الواحدة •

٤-٣- اجمالى الدخل :

اجمالى الدخل هو حاصل ضرب عدد طوايل الاسماك من كـل
صنف تم انزاله فى السعر الخاص بنفس النوع للطاولة الواحدة • بـلـغ
اجمالى دخل الاسطول الكلى خلال موسم صيد ٨٠ - ١٩٨١ حوالى
٤٦ مليون جنيها مصريا • ويقسمته على اجمالى الانتاج كان متوسط
سعر الكيلو جرام الواحد من الاسماك حوالى ٧.٥ و جنيها مصريا •

اختلف نصيب اصناف الاسماك فى تكوين اجمالى الدخل من صنف
الى آخر • حيث بلغ نصيب اسماك الحارث نحو ٢ مليون جنيها مصريا
من قيمة اجمالى الدخل (أى بنسبة ٤٤ و ٢ %) كما بلغ نصيب الجمبرى
نحو ١.٥ مليون جنيها مصريا من قيمة اجمالى الدخل (أى بنسبة ٣٢ و ٩ %).

وبوضح الجدول رقم (١١) توزيع المراكب طبقا لفئات اجمالى الدخل
حيث أن حوالى ٤٥ % من كل من مراكب الاسطول الكلى وكذلك مراكب
العينة يتراوح اجمالى دخلها بين ٦٠ الف • ٨٠ الف جنيها مصريا •
كما أن حوالى ٥٨ % من مراكب الاسطول الكلى • ٨٩ % من مراكب العينة
بلغ اجمالى دخلها نحو ٦٠ الف جنيها مصريا فأكثر • وهناك مركب
واحد فقط ارتفع اجمالى دخلها الى ما بين ١٦٠ الف • ١٨٠ الف
جنيها مصريا •

جدول رقم (١١) :

توزيع المراكب طبقا لاجمالي الدخل

عدد المراكب		فئات اجمالي الدخل (بالآف جنيهه)
مراكب العينة	الاسطول الكلى	
—	٣	من صفر الى أقل من ٢٥
١	٦	٢٥ الى أقل من ٤٥
١	٢٢	٤٥ " " " ٦٥
٨	٣٣	٦٥ " " " ٨٥
٧	٩	٨٥ " " " ١٠٥
—	—	١٠٥ " " " ١٢٥
—	—	١٢٥ " " " ١٤٥
—	—	١٤٥ " " " ١٦٥
١	١	١٦٥ " " " ١٨٥
١٨	٧٤	المجموع

اما متوسط اجمالي الدخل موزعا حسب فئات الطول المختلفة للمراكب فهو موضحا فى الجدول رقم (١٢) . ويلاحظ من الجدول أن هناك اتجاه عام لتزايد تلك المتوسطات كلما زاد طول المركب ، هذا باستثناء بعض القيم الشاذة والتي سبق أن ناقشناها فى تحليلنا للانفاج . يبلغ المتوسط الكلى لجميع المراكب نحو ٦١ الف جنيه مصرى اما بالنسبة لمراكب العينة فبلغ هذا المتوسط نحو ٨٥ الف جنيه مصرى .

جدول رقم (١٢) :

متوسط اجمالي الدخل سنويا طبقا لأطوال المراكب
(عدد المراكب موضحا بين القوسين)

متوسط اجمالي الدخل السنوى (بالآف جنيهه)		فئة الطول (بالمتر)
مراكب العينة	الاسطول الكلى	
(٢) ٦٨٠٧	(٩) ٥٥٠٥	اقل من ١٧٠٥
(٤) ٨١٠٨	(٢٠) ٥٠٠٧	١٧٠٥ الى اقل من ٢٥
(٥) ٨١٠٤	(٢٤) ٦٤٠٤	٢٥ " " " ٢٢٠٥
(٥) ٧٥٠٥	(١٩) ٦٧٠٣	٢٢٠٥ " " " ٢٥
(٢) ١٠٩٠	(٢) ١٠٩٠	اكثر من ٢٥
(١٨) ٨٠٠	(٧٤) ٦١٠٥	المتوسط الكلى

٤٤- تكاليف الرحلة :

تعتبر تكاليف الرحلة من التكاليف المتغيرة حيث انها تعبر عن جميع المصروفات التي تحدث خلال كل رحلة صيد ، متضمنة بذلك عدة بنود مثل الوقود ، الزيوت ، والشحوم ، الزاد للصيادين ، الثلج ، مياه الشرب ، تكلفة لم طوايل الاسماك الفارغة من الاسواق واعادتها للمراكب (وهذه التكلفة تتضمن تكلفة ايجار الطوايل) وكذلك تكلفة نقل الاسماك من مناطق الانزال الى الاسواق * وفي حالة المراكب التي عملت بحرفة الشانشيولا ، تم اضافة التكاليف المتعلقة بالكيروسين المستخدم لاضاءة الكلويات التي يتم بانارتها جذب الاسماك ، هذا بالاضافة الى مصروفات ايجار وصيانة هذه الكلويات *

ويوضح الجدول رقم (١٣) متوسط تكاليف الرحلة طبقا للبنود السابقة ذكرها ولكل فئة طول على حده * وتعتبر تكاليف تشغيل المحرك (أى الوقود والزيوت والشحوم) هي أكثر التكاليف ارتفاعا حيث تتراوح بين ٢٥ر٢ % الى ٤٥ر٩ % من اجمالى تكاليف الرحلة * تليها تكلفة الثلج وتتراوح بين ٢٤ر١ % الى ٣١ر٥ % ، ثم تكلفة الزاد للصيادين بنسبة ١٦ر٥ % الى ٢٢ر٥ % ، واخيرا تكلفة نقل الاسماك ولم الفوارغ وتتراوح بين ٩ر٨ % الى ١٤ % * بلغ المتوسط العام لتكاليف الرحلة نحو ١٤*٦٤ جنيها مصريا *

جدول رقم (١٣):

تكاليف الرحلة (بالجنيه المصري) طبقا لفئات أطوال المراكب بالنسبة لمراكب العينة

العناصر	أقل من ١٧,٥ متر		١٧,٥ متر		٢٠ متر		٢٠ متر		٢٠ متر		٢٢,٥ متر		٢٥ متر		أكثر من ٢٥ متر	
	المتوسط	(%)	المتوسط	(%)	المتوسط	(%)	المتوسط	(%)	المتوسط	(%)	المتوسط	(%)	المتوسط	(%)	المتوسط	(%)
المجموع	١١٨٠٢	١٠٠	٧٨٢١	١٠٠	١٢٣٠١	١٠٠	١٤٢٨٣١	١٠٠	١٤٢٨٣١	١٠٠	١٤٢٨٣١	١٠٠	١٤٢٨٣١	١٠٠	١٤٢٨٣١	١٠٠
وصيا تفرس (إبحار صا)	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
الكليبات	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
الكبروسين	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
التقيل	٥٦٤	٤,٦	٤٣٧	٥,٦	٣٠	٠,٢٤	١١١١	٧,٨	٣٣٧	٢,٤	٤١٦	٢,٩	١٤٣	١,٠	١١٦	٠,٨
لم الفطارغ	٤١٤	٣,٥	٨٨٨	١١,٤	٤٠٥	٣,٣	٦٣٠١	٤,٤	٧٤٨	٥,٢	١٨٤	١,٣	٣٧٧	٢,٦	٨٨٨	٦,٢
مياه الشرب	٦٥	٠,٥	٣٣١	٤,٢	٤٣	٠,٣٥	٣٢	٠,٢٢	٦٨	٠,٥	٤٦	٠,٣	١١١	٠,٨	٥٣٢	٤,٠
الطبخ	٥٢٤	٤,٤	٣٠٣	٣,٩	٠,٨٢	٠,٠٠٦	٠,٥٠٣	٠,٠٠٣	٠,٠٣٨	٠,٢٦	٠,٠٠٢	٠,٠٠٢	٠,٠٠٢	٠,٠٠٢	٠,٠٠٦	٠,٠٠٤
السجاد	١١١	٠,٩	١١٢	١,٤	٠,٣٣١	٠,٠٠٢	٠,٥٦٢	٠,٠٠٢	٠,٦٠٢	٠,٤٢	٠,٠٠٢	٠,٠٠٢	٠,٠٠٢	٠,٠٠٢	٠,٠٠٢	٠,٠٠٢
الشحم	٢٥	٠,٢	٤٨٣	٦,٢	٨٣٨	٦,٦	٧٨٤	٥,٥	٣٣٨	٢,٤	٥٥٨	٤,٠	٤٥٨	٣,٢	٤٣٨	٣,٠
الزيت	١٤٥١	١٢,٣	٤٨١	٦,٢	٨٥٧	٦,٨	٦٨٤١	٤,٨	٣٤٣١	٢,٤	٧٥٠١	٥,٢	١١١١	٠,٨	١٤٤١	١,٠
الوقود	٤٢٢٢٦	٣٥٦	٣٥٥٣	٤,٦	٤٧٢	٣,٩	٤٧١٣	٣,٣	٣٤٤٣	٢,٤	٤١٥٣	٢,٩	٤٤٠٣	٣,٠	٥٤٨٤	٤,٠

ومن الملاحظ وجود علاقة طردية بين كل من طول المركب وتكاليف الرحلة * وترتفع تكلفة شراء كل من الوقود والزيوت والشحوم كلما زاد طول المركب وهذا يرجع الى تزايد قوة المحرك كلما زاد طول المركب كما سيتضح فيما بعد من الجدول رقم (١٤) * كذلك ترتبط بعض التكاليف ارتباطا مباشرا بالانتاج مثل تكاليف الثلج والنقل ولم الفوارغ حيث أنه كلما زاد الانتاج كلما ارتفعت تكلفة تلك البنود * وحيث ان الانتاج — كما سبق أن وضحنا — يرتبط بصورة طردية بطول المركب ، يكون اذن من البديهي أن ترتفع تلك التكاليف السابق ذكرها كلما زاد طول المركب *

وسؤال كل من الصيادين واصحاب المراكب اتضح أن كمية الوقود اللازمة لرحلة الجمر التي يبلغ طولها سبعة ايام والتي تتم داخل خليج السويس تبلغ نحو خمسة طن وذلك بسعر * ٣ جنيها مصريا للطن الواحد * كما تبلغ قيمة الزيوت والشحوم اللازمة لنفس الرحلة حوالي ٧٦ جنيها مصريا *

وفي حالة المراكب التي عملت بحرفة الجمر ولكن خارج خليج السويس والتي بلغت طول رحلتها للصيد نحو عشرون يوما تم افتراض تلك التكاليف بالنسبة للرحلة الواحدة على أنها تساوي ثلاثة اضعاف القيمة السابق ذكرها *

وفي بعض الحالات النادرة التي كانت تعمل فيها مراكب الجمر بطريقة الشانشولا خارج الخليج ، بلغت كمية الوقود المستخدمة لتلك الرحلات حوالي ٦ طن للرحلة الواحدة * واما بالنسبة للزيوت والشحوم فكانت قيمة المستخدم منهما لنفس الرحلة تبلغ حوالي ٦٣ جنيها مصريا * ارجع الى نفس المؤلف عن دراسة الشانشولا (١٩٨٢) *

وبالرغم من وجود ثلاثة مصانع ثلج بمدينة السويس الا انه يتم في الغالب الحصول على الثلج من القاهرة أو من محافظات أخرى ، وذلك بصفة خاصة في الشهور الاكثر انتاجية حيث يرتفع الطلب على الثلج وبفوق الكثافة المحدودة لانتاجه في المصانع المحلية * ويتم احيانا شحن الثلج في نفس الوقت الذي يتم فيه ارسال الصناديق الفارغة من القاهرة الى موانئ الصيد * وسؤال الصيادين اتضح ان كمية الثلج المطلوبة لرحلة الصيد الواحدة والتي يبلغ طولها سبعة ايام تصل الى * ٥٥ بلاطة (يبلغ وزن البلاطة الواحدة حوالي ٢٥ كجم) * وفي حالة الصيد خارج الخليج — سوا — بطريقة الجمر أو بالشانشولا أو بالطريقتين معا — فتصل الكمية المطلوبة من الثلج الى * ٢٠٠ بلاطة للرحلة الواحدة * وتبلغ قيمة البلاطة الواحدة نحو * ٣ * جنيها مصريا وهذه القيمة تشمل تكاليف النقل وبعض المصروفات الاخرى مثل المشال *

وبالنسبة لتكلفة الزاد ، فهي غالبا يتحملها الصيادون الا انه فى حالات قليلة جدا يتحملها صاحب المركب * والاسلوب الشائع هنا هو ان يقوم الوكيل بامداد كبير الصيادين بمبلغ من المال مقابل قيامه بعملية شراء مستلزمات الصيادين من الزاد للرحلة ، على أن يتم بعد ذلك خصم هذا المبلغ من قيمة اجمالى المبيعات وذلك قبل أن يتم توزيع الانصبة بيمين كل من المالك والصيادين * وتبلغ تكلفة الزاد حوالى مائة جنيها مصريا وذلك بالنسبة للرحلة التى يصل طولها الى سبعة ايام * اما فى حالة الصيد خارج الخليج فتبلغ هذه القيمة حوالى ٥٠٠ جنيها وذلك حتى يشعر الصيادون بالأمان وهم بعيدا عن الشاطئ *

ترتبط تكلفة النقل بصفة مباشرة بكميات الصيد التى يتم انزالها * وتبلغ هذه التكلفة ٥ آو * جنيها مصريا عن كل صندوق من الاسماك يتم نقله من ميناء الاتكة بالسويس الى الاسواق بالقاهرة * كما تبلغ * او جنيها عن كل صندوق يتم نقله من الميناء بالسويس الى الاسواق داخل المحافظة واما فيما يتعلق بالاسماك التى يتم نقلها من الغردقة الى القاهرة فتتصل تكلفة عربة النقل ذهابا وايابا الى ٤٠٠ جنيها مصريا *

وفىما يتعلق بتكلفة لم الفوارخ من الاسواق واعادتها الى موانى الصيد فيتم دفع ٥ آو * جنيها مصريا عن كل صندوق يتم له من اسواق القاهرة واعادته الى مينائى الاتكة والسقالة * كما تدفع ٥ * و * جنيها مصريا عن كل صندوق يتم له من داخل السويس ويرسل الى الاتكة *

وبالنسبة لىاه الشرب ، كان نصيبها من جملة تكاليف الرحلة ضئيلا جدا حيث يصل الى ٤ جنيها عن رحلة السبعة ايام * وفى حالة الصيد خارج الخليج تصل تكلفتها الى ٣ * جنيها مصريا للرحلة الواحدة *

فىما بين مراكب العينة ، هناك ثلاثة مراكب كانت تحمل بحرفىة الشانشولا * لذا تم حساب تكلفة الكيروسين والكلويات المستخدمة فى الاضاءة لاجتذاب الاسماك * وقدرت تكلفة ايجار وصيانة تلك الكلويات بحوالى ٢٥٠ جنيها مصريا كما بلغت قيمة الكيروسين المستخدم — والذي قدر بحوالى طنا واحدا — ستون جنيها مصريا وذلك عن الرحلة الواحدة * ارجع الى نفس المؤلف عن دراسة الشانشولا (١٩٨٢) *

بلغ نصيب اجمالى تكاليف الرحلة نحو ٢٢٩ % من التكاليف الكلية * وهى تعتبر بذلك ثانياة العناصر أهمية بعد تكاليف العمالة *

٥-٤ تكاليف المركب ومعدات الصيد :

وتعتبر هذه التكاليف غالبا من التكاليف المتغيرة حيث أنها ترتبط بحجم مجهود الصيد المبذول * هذا وتحتوي هذه التكاليف على نسبة صغيرة من التكاليف الثابتة وهي التي تتعلق بصيانة المركب السنوية وتشمل مصروفات الدهان والنجارة والسحب على القزق * ولكن في دراستنا هذه تم اعتبار كل المصروفات المتعلقة بالمركب وصيانتها وكذلك بمعدات الصيد وتكلفة شراء قطع الغيار لها ، من المصروفات المتغيرة *

ويوضح الجدول رقم (١٤) بيانا بهذه التكاليف بالنسبة لكل فئة طول على حده * ونستنتج منه انه لا توجد علاقة حقيقية بين كل من طول المركب وتكاليف الصيانة * وبلغ المتوسط الكلي لجميع المراكب نحو ١٠٦٢٨ جنيها مصريا *

جدول رقم (١٤) :

تكاليف المركب ومعدات الصيد (بالجنيه المصري) طبقا لفئات اطوال المركب - بالنسبة لمراكب العينة

العناصر	١٧٠ من ١٧٠ ممترا			٢٠ من ٢٠ ممترا			٢٢٥ من ٢٢٥ ممترا			٢٥ من ٢٥ ممترا			٢٥ من ٢٥ ممترا		
	المتوسط	(%)	من	المتوسط	(%)	من	المتوسط	(%)	من	المتوسط	(%)	من	المتوسط	(%)	من
اصلاح وصيانة المركب	٣٦٢٠	٥٧%	-	٧١٠٠	٦٠%	٨٥٠٠	٧٣٨	٦٤%	٣٦٠٠	٢٥٥١	٦٠%	٢٤٠٠	٢٥٨	٦٤%	-
اصلاح وصيانة معدات الصيد	٢٧٠٠	٤٦%	-	٤٥٥٠	٣٩%	٦٢٠٠	٤٣٣	٣٦%	٣٠٥٠	٣٥	٣٦%	٣٣٠٠	٤٢٦	٣٥%	-
المجموع	٦٣٢٠	١٠٠%	-	١١٦٥٠	١٠٠%	١٤٧٣١	٧٧٣١١	١٠٠%	٦٦٢٠	١٠٠%	١٤٧٣١	١٠٠%	١٤٧٣١	١٠٠%	-

وتقتضى صيانة المركب بصفة عامة سحبه على القزق مرتين خلال الموسم،
أحد هما فى البداية وبالتحديد قبل بدء موسم الصيد حيث يتم دهان
المركب كلية الى جانب القيام ببعض الاصلاحات اللازمة من نجارة وحداده ،
اما الأخرى فتتم فى منتصف الموسم تقريبا . وفى بعض الحالات ، قام
اصحاب المراكب بعمل اصلاحات كاملة (عمرة سنوية) لكل من المجرى والفارغة ،

اما فيما يتعلق بصيانة واصلاح معدات الصيد فهى تتضمن بصفة
اساسية شراء قطع غيار شبك الصيد المستخدمة ، وكذلك مصروفات تجديد
جبال الجر وايضا الطبالى . وبصفة عامة ، يتم تجهيز كل مركب بأربعة
أو خمسة شبك صيد لاستخدامها طوال الموسم . ويقوم الصيادون بأنفسهم
بعمليات تركيب وترقيع الشباك . وتصل تكلفة شراء شبكة صيد واحدة الى
٥٠٠ جنيه مصري وهذه التكلفة تشمل "خيوط الرصاصى " وكذلك
"العوامات " .

ويبلغ نصيب تكاليف المركب ومعدات الصيد حوالى ١٧٥% من مجموع
التكاليف الكلية ، وتعتبر بذلك ثالث بنود التكاليف أهمية .

٦-٤- تكاليف الاهلاك :

حيث أن لكل من المركب وبعض عناصر رأس المال عمر افتراضى وبالتالى
فهى تخضع لعمليات احلال بصفة دورية ، فعلى ذلك لابد وأن يخصص
اصحاب المراكب جزءا من اجمالى الدخل سنويا للايفاء بهذا الغرض .
وهذا الجزء من اجمالى الدخل هو ما يعرف بتكلفة الاهلاك . وتعتبر
تكاليف الاهلاك من التكاليف الثابتة حيث أنها لا ترتبط بعملية الصيد
نفسها .

تم حساب تكلفة الاهلاك فى هذه الدراسة على أنها حاصل ضرب كس
من القيمة الحالية لعنصر رأس المال (سواء كان الفارغة أو أى عنصر آخر)
ومعدل الاهلاك . كما تم حساب معدل الاهلاك اعتمادا على العمر
الافتراضى لكل عنصر من عناصر رأس المال وذلك بافتراض الحد والقيم انحدوا
خطيا مع الزمن . وعلى ذلك ، فان معدلات الاهلاك المستخدمة
كانت كالتالى :-

جسم المركب	٦٥%
المحرك	٨٥%
الونش	١٠%
جهاز الكشف عن القاع (Echo-Sounder)	١٢٥%
عربة النقل	٢٠%

ويوضح الجدول رقم (١٥) متوسط تكاليف الاهلاك لكل فئة من فئات اطوال المراكب ، فهي تتزايد كلما زاد طول المركب حيث كانت ٥٢٢٩ جنيها مصريا في المراكب التي يقل طولها عن ١٧٥ مترا ووصلت الى ٩٤٢٢ جنيها للمراكب التي يزيد طولها عن ٢٥ مترا * وتتمدد العلاقة بين طول المركب وتكلفة الاهلاك على قيمة كل من الفارغة ، المحسوك وبعض العناصر الاخرى التي تزيد كلما زاد طول المركب وقد ناقشنا هذا في الجزء السابق *

جدول رقم (١٥) :

تكاليف الاهلاك (بالجنيه المصري) طبقا لفئات اطوال المركب — بالنسبة لمركب العينة

المواد	٢٥ من اكثر من		٢٢ من اقل من		٢٧ من اقل من		٢٠ من اقل من		٢٠ من اقل من		٢٠ من اقل من		١٧ من اقل من	
	من	اللي	من	اللي	من	اللي	من	اللي	من	اللي	من	اللي	من	اللي
المجموع	١٠٠	١١٣٦	١٠٠	٧٨٧	١٠٠	٥٣٨٧	١٠٠	٥٠٠٨	١٠٠	٥٣٨٧	١٠٠	٧٨٧	١٠٠	١١٣٦
عربة النقل	١٢	٠٠٢	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
جهاز كشف القاع	١٢	١٧٨	٣٤	(٥٣١)	٤٥	٣٤٠	٥٣	(٥٣١)	٤٥	٣٤٠	٥٣	(٥٣١)	٤٥	١٧٨
الزنبرك	—	٢٢٣	—	٠٠١	—	٠٠١	—	٠٠١	—	٠٠١	—	٠٠١	—	٢٢٩
المحرك	—	٥١٥	—	٠٠١	—	٠٠١	—	٠٠١	—	٠٠١	—	٠٠١	—	٥١٤
الفاغنة	—	٥٤٨١	—	٠٠١	—	٠٠١	—	٠٠١	—	٠٠١	—	٠٠١	—	١٩٥٠

ومما سبق يتضح أن تكلفة اهلاك المحرك تمثل أعلى قيمة فيما يبين العناصر المختلفة لتكاليف الاهلاك * وهذا يرجع بصفة اساسية لارتفاع قيمة شراء تلك المحركات باعتبارها تستورد من الخارج * ومن بين مراكز العينة ، كانت هناك مركب واحدة فقط تقوم بنقل انزالها من الاسماك عن طريق عربة نقل خاصة بها كجزء من رأس المال *

وتأتى تكاليف الاهلاك الرابعة فى الترتيب بالنسبة للتكاليف الكلية حيث تساهم بنسبة * ١٢ % منها *

٤-٧- التكاليف الادارية :

تتضمن التكاليف الادارية عد عناصر مختلفة مثل رسوم تراخيص الصيد (شاملة بعض الرسوم التى تحصلها المحافظة) ، رسوم التفتيش البحرى ، التأمينات ، مدفوعات سداد القروض ذات الفوائد ، اجور محاسبية ، عمولة الوكلاء ، الضرائب التى تحصلها المحافظة على الصيد وبعض المصروفات الثرية الاخرى التى تدفع خلال الموسم بأكمله * معظم هذه التكاليف ثابتة باستثناء عمولة الوكلاء والضرائب التى تحصلها المحافظة حيث يعتمدان بصفة مباشرة على حجم المصيد وبالتالي على عملية الصيد نفسها *

وفيما يلى بيان بمتوسط هذه التكاليف بعناصرها المختلفة وذلك لكل فئة طول على حده ، جدول رقم (١٦) *

جسود ول رقم (١٦) :

التكاليف الادارية (بالجنه المصري) طبقا لفئات اطوال المراكب - بالنسبة لمراكب الحينه

المصروفات	٢٥ من مـترا		٢٢ من مـترا		٢٠ من مـترا		٢٢ من مـترا		٢٠ من مـترا		١٧ من مـترا		١٧ من مـترا		المجموع
	من الى	(%)	من الى	(%)	من الى	(%)	من الى	(%)	من الى	(%)	من الى	(%)	من الى	(%)	
١٤	٣٢٩	٤٤	٣٢٧	٤٤	٢٢٨	٤٤	٢٢٦	٤٤	٢٢٦	٤٤	٢٢٦	٤٤	٢٢٦	٤٤	٤٤١١
١٥	٢٠٨	١٤	٤٢٨٣	١٤	٣٢٢٤	١٤	٣٢٢٤	١٤	٣٢٢٤	١٤	٣٢٢٤	١٤	٣٢٢٤	١٤	١١٨٠
١٦	٢١٤	١٤	٣٢٦	١٤	٥٠٣	١٤	٣٢٦	١٤	٣٢٦	١٤	٣٢٦	١٤	٣٢٦	١٤	٦٦١
١٧	١٤٥٨	١٠٠	٤٦٣	١٠٠	٥٨٥	١٠٠	٤٦٣	١٠٠	٥٨٥	١٠٠	٤٦٣	١٠٠	٤٦٣	١٠٠	٤٦٣٥

وبالرغم من تزايد التكاليف الادارية من ٥٤٩٣ جنيها مصريا للمراكب التي يقل طولها عن ١٧ر٥ مترا الى ٧٥٦١ جنيها مصريا للمراكب التي يتعدى طولها ٢٥ مترا ، الا انه يتضح من الجدول السابق عدم وجود علاقة حقيقية بين كل من تلك التكاليف الادارية وطول المركب .

ففيما يتعلق برسوم اصدار ترخيص الصيد ، تقوم مديرية الزراعة — قسم المصايد في السويس ، بتحصيلها على النحو التالي :

٢٠٠ جنيها مصريا عن كل مركب لا تزيد قوة محوره على ٢٥ حصانا وتعمل داخل الخليج .
١٠٠ جنيها مصريا عن كل حصان يزيد على ذلك .

ويتم خصم ٥٠ % من القيمة السابقة لاجراء الجمعية التعاونية للصيادين كما أنه يتم خصم ٥٠ % أخرى في حالة الترخيص للمراكب التي ستعمل خارج خليج السويس .

وفيما بين مراكب الاسطول الكلى ، وجد اثنا جمع البيانات الخاصة برسوم تراخيص الصيد ، ان هناك اربعة مراكب تم استخراج تراخيص لها على أنها سوف تعمل فقط خارج الخليج ، الا انه وجد ايضا — ومن خلال البيانات التي تم جمعها عن الانتاج — ان تلك المراكب كانت تعمل داخل الخليج ، وانه لم توجد مركب واحدة كانت تعمل بصفة خاصة خارج خليج السويس . ومن المحتمل ان يكون ذلك راجعا الى لجوء بعض اصحاب المراكب لاستئجار تراخيص الصيد الشير مستغلة والصالحية للحمل داخل الخليج وذلك مقابل دفع ٢٥٠٠ جنيها مصريا عن الترخيص الواحد للموسم بأكمله . ومن ضمن مراكب الهيئة لم تكن هناك مراكب واحدة عملت طبقا لهذا النظام .

وهناك بعض الرسوم الاخرى التي يتم جمعها الى جانب رسوم ترخيص الصيد وهذه الرسوم هي :

- التأمينات التي تغطي كل من الريس والميكانيكي فقط وهي بواقع ٥٠ % من قيمة رسوم ترخيص الصيد .
- رسوم للمحافظة بواقع ٢٥ % من قيمة ترخيص الصيد .
- تمغمة وتوخيص طوارئ بواقع ٣٣٠ جنيها .

وجميع هذه الرسوم يتم تحصيلها في نفس الوقت عند دفع رسوم ترخيص الصيد .

والإضافة الى تلك الرسم السنوية التي تقوم المحافظة بتحصيلها
هناك أيضا ضريبة مفروضة على الانتاج من قبل المحافظة وهى بواقع
٢٢٠ جنيها مصريا عن كل صندوق اسماك يتم انزاله فى كل من مينائى
السويس والخردقة * ومن المتوقع أن تعود حصيلة هذه الضريبة على
اصلاح المينائين وامدادهما بالخدمات اللازمة مثل المياه ، الكهرباء ،
خطوط التليفونات وايضا نقطة المطافى * وتراوح متوسط قيمة هذه الضريبة
للمركب الواحد من ٧٤٧ جنيها مصريا للمركب التى لا يزيد طولها عن
١٧٥٠ مترا الى ١٥٦٦ جنيها للمركب التى يتعدى طولها ٢٥ مترا *

اما فيما يتعلق بعمولة وكلاء التسويق فهى تصل الى ٥ % من قيمة
اجمالى المبيعات * وهذه النسبة لا تتغير بالنسبة لكل من وكلاء
السويس والقاهرة * وكان متوسط العمولة التى تم دفعها للوكلاء
٢٤٣٤ جنيها مصريا للمراكب التى لا يزيد طولها عن ١٧٥٠ مترا ووصلت
الى ٥٤٤٨ جنيها مصريا للمراكب التى يزيد طولها على ٢٥ مترا *

والنسبة لتكلفة التأمين على المركب ، وجد أن من بين مراكب العينة،
هناك مركبا واحدا فقط تم التأمين عليه من قبل اصحابه *

هذا وتساهم التكاليف الادارية بحوالى ٩٧ % من اجمالى
التكاليف الكلية *

٤- تكاليف العمالة :

يحصل الصيادون العاملون فى المنطقة على اجورهم طبقا لنظام تقسيم
الدخل فى صورة حصص ، وذلك بعد خصم تكاليف النقل وعمولة الوكلاء
واحيانا تكلفة الزاد من قيمة اجمالى المبيعات * يحصل طاقم المركب على
نسبة ٣٠ % من القيمة المتبقية بينما يحصل صاحب المركب على النسبة
الباقية للاتفاق منها على الاصلاحات وصيانة المركب وحيانا يدفع منها بعض
الحوافز لعدد من الصيادين *

ويتم تقسيم نسبة ٣٠ % بين طاقم الصيادين على النحوالتالى :-

الريــــــــــــــــس	٣ حصص
الميكانيكى	٣ حصص
مساعد الرئيس	حمتين
باقي الصيادين	١ الى ١ ٪ حصة

وتتراوح عدد الحصص للمركب الواحد بين ١٧ ، ٢٤ حصة *

وفى نهاية الموسم ، عندما يتوقف الصيد ، يعود جميع الصيادون الى قسراهم الاصلية بحثا عن عمل آخر بينما يبقى الرئيس واليماكيكي وايضا صياداً أو اثنين ، الى جانب المركب لمباشرة اعمال الصيانة اللازمة عليها وذلك مقابل اجور شهوية اضافية يدفعها صاحب المركب * وفيما بين مراكب العينة ، وجد أن اثنين من المراكب التي يتراوح طولها بين ٢٢ر٥ ، ٢٥ مترا لم تحمل طبقا لهذا النظام اثناء فترة التوقف عن الصيد * كما انه وجد أن مركبا واحداً يزيد طولها على ٢٥ مترا كانت تعمل طوال السنة (حتى اثناء فترة التوقف عن الصيد) وبالتالي لم يطبق عليها هذا النظام * هذا بالإضافة الى سبعة مراكب كان كبار صياديهما هم فى نفس الوقت شركاء أو ملاك لها وعلى ذلك لم يتقاضوا تلك الاجور الاضافية لبقائهم مسج المركب *

ويوضح الجدول رقم (١٧) متوسط تكاليف العمالة وذلك طبقا لنوعية العمل الذى يقوم به كل صياد على المركب * وهناك اتجاه عام نحو تزايد تلك المتوسطات كلما زاد طول المركب وهذا بدوره يعكس العلاقة السابق ذكرها بين كل من الانتاج وطول المركب * اما القيمة الشاذة الموجودة ضمن المراكب التي يتراوح طولها بين ٢٢ر٥ ، ٢٥ مترا فهي ترجع لوجود مركب واحدة ضمن هذه الفئة من الطول كان انتاجها أقل من المستوى الطبيعى للانتاج * ويتراوح متوسط تكاليف العمالة بين ٢٠٢٤٢ جنيها مصريا للمراكب التي لا يزيد طولها عن ١٧ر٥ مترا ، ٣٠٥٧٣ جنيها مصريا للمراكب التي يزيد طولها على ٢٥ مترا *

جدول رقم (١٧) :

تكاليف العمالة (بالجنبيه المصري) طبقا لفئات اطوال المراكب - بالنسبة لمراكب الصيئة
(عدد الصيادين العاملين موضحا بين القوسين)

العناصر	اقل من ١٧ متر		١٧ متر		٢٠ متر		٢٢ متر		٢٥ متر		اكثر من ٢٥ متر	
	المتوسط	من	المتوسط	من	المتوسط	من	المتوسط	من	المتوسط	من	المتوسط	من
المجموع	٢٠٣٤٢	-	١٤٣٤١	١١٦٥١	٢٨٢١	٨٠٦٩٨	٢٣٤١	٦٠٦٤١	٢٨٨٨١	٧٣١٠٢	٦١٥٦٤	٤٨٥٠٢
باقي الطاقم	٠٤٦	-	٥٨٤	٠٦	٠٣١١	٦٣١١	٠٦٣١١	٠٦٣١١	٠٦٣١١	٠٦٣١١	٠٦٣١١	٠٦٣١١
الميكانيكي	٠٨١	-	٥٧٢	٠٦	٠٥٣	١٤٢	٠٥٣١	٠٥٣١	٠٥٣١	٠٥٣١	٠٥٣١	٠٥٣١
الري	٥٣١	-	٢٠٠	٠٠٣	٠٥٣	٨٨١	٠٥٣١	٠٥٣١	٠٥٣١	٠٥٣١	٠٥٣١	٠٥٣١
مد فوهات خارج موسم الصيد												
باقي الطاقم	(١٠) ٠٥٥٢١١١	-	(١٠) ٠٦٩٢١١	٠٥٥٠٠	٥٢٧٢١	(٦) ٥٠٥٥٨١	٠١٧١١	(١٠) ١٥٠٤١	(١٠) ٠١٣١١	٨٠٨٥٠	(١١) ٠٨٧٨١	-
مساعد الري	٧٥٦١	-	٣٥٢١	٧١٦١	٠٥٥٢	(١١) ١١٢١	٨٧٤١	٣٤١٢	١٤٦	٧٨٧	٧٤٠٢	-
الميكانيكي	٥٢٦	-	٠٧٢٨	٨٨٧٢	٥٢٧٢	٨١٣١	(١٠) ١٥٦٢	(١٠) ١٥٦٢	٣٧٨٢	٨١٣١	٥٦٣٢	-
الري	٢٢٥	-	٠٦٦٢	٨٨٧٢	٨٧٤٣	٣٢٣	(١٠) ١٥٦٢	٣٦٢	٢٦٦٢	(١١) ٨١٣١	٠٦٥٣	-

ويتبين من الجدول أيضا الارتفاع النسبي في قيم المدفوعات لكل من الريس والميكانيكي بالنسبة لباقي طاقم الصيادين ، حيث بلغ المتوسط العام لهذه المدفوعات ٣٣٩٧ جنيها مصريا للريس الواحد و ٢٢٨٠ جنيها مصريا للميكانيكي ، كما بلغت قيمة المدفوعات اثنا عشر فترة التوقف عن الصيد ٢٢٠ جنيها للريس ، ٢١٦ جنيها للميكانيكي ، أما المتوسط العام لقيمة المدفوعات بالنسبة لباقي الصيادين فكان ١٣٥٥ - جنيها مصريا للصياد الواحد .

وتعتبر تكاليف العمالة اعلى التكاليف على الاطلاق حيث تشكل نسبة ٣٧٩ % من التكاليف الكلية .

٩-٤ - التكاليف الكلية :

يوضح الجدول رقم (١٨) بيانا بالتكاليف الكلية طبقا لعناصرها المختلفة وبالنسبة لفئات الاطوال لمراكب العينة . وتعتبر تكلفة العمالة أهم عنصر من عناصر التكاليف الكلية حيث تشكل ٣٧٩ % منها ، تليها تكاليف الرحلة (٢٢٩ %) ثم تكاليف المركب (١٧٥ %) . تتشابه التكاليف الكلية للثلاث فئات المتوسطة الى حد كبير فيما بينها حيث بلغت ٦٠ الف جنيها مصريا للمركب الواحدة . أما اذا اخذنا في الاعتبار جميع فئات الاطوال فنجد أن التكاليف الكلية تتزايد كلما زاد طول المركب ، وهذا باستثناء فئة الطول التي تضم مراكب يتراوح طولها بين ٢٢٥ و ٢٥٠ مترا والتي ناقشناها في جزء سابق . وقدّر المتوسط العام للتكاليف الكلية على انه يمثل ٧٦ % من متوسط اجمالي الدخل .

اما الجدول رقم (١٩) فيوضح التكاليف الكلية بعد اعادة ترتيبها طبقا لكونها ثابتة أو متغيرة * كما يوضح ايضا ما اذا كانت التكاليف المتغيرة تتعلق بصفة مباشرة بحجم المصيد (التكاليف المتغيرة (أ)) أو - تتعلق بصفة مباشرة بمجهود الصيد (التكاليف المتغيرة (ب)) * هذا ووجد أن كل من التكاليف الثابتة والتكاليف المتغيرة (أ) والتكاليف المتغيرة (ب) كانت تشكل ١٥ % ، ٤٧ % ، ٣٨ % على التوالي من التكاليف الكلية *

وفي كل عنصر من عناصر التكاليف ، وجد أن متوسط التكاليف المتغيرة (أ) لكل وحدة من وحدات المصيد يعتبر - الى حد ما - ثابتا في كل فئات الطول المختلفة * وبلغ هذا المتوسط بالنسبة لكل مراكب العينة ١٦٠ جنيها مصريا عن كل طن من الاسماك تم انزاله وذلك فيما يتعلق بتكاليف الرحلة * كما بلغ أو ٤٦٠ جنيها مصريا عن كل طن اسماك منتج وذلك في اطار التكاليف الادارية * اما فيما يختص بتكلفة العمالة فبلغ المتوسط أو ٢٠٨ جنيها مصريا للطن الواحد * وبالنسبة للتكاليف الكلية، بلغ المتوسط العام للتكاليف المتغيرة (أ) لكل وحدة من المصيد ٢٧٠٠٥ - جنيها مصريا للطن الواحد *

وفيما يتعلق بمتوسط التكاليف المتغيرة (ب) بالنسبة لكل وحدة من وحدات مجهود الصيد وجد ايضا ان هذا المتوسط ينصف - الى حد ما - بالثبات فيما بين فئات الطول المختلفة * وكان هذا المتوسط بالنسبة لجميع مراكب العينة (أو ٥٥٨٠ جنيها مصريا عن كل انزال تم وذلك في اطار تكاليف الرحلة * كما كان ٤٧٧٨ جنيها عن كل انزال وذلك فيما يختص بتكاليف المركب * اما بالنسبة للتكاليف الادارية فكان هذا المتوسط (أو ١٨٠ جنيها عن الانزال الواحد * وفيما يتعلق بالتكاليف الكلية كان المتوسط العام للتكاليف المتغيرة (ب) لكل وحدة مجهود صيد ١٠٥٤٠ جنيها مصريا للانزال الواحد *

٤-١٠- صافى الدخل :

صافى الدخل هنا هو عبارة عن اجمالى الدخل مطروحا منه التكاليف الكلية * وعلى ذلك يمكن اعتبار صافى الدخل على انه العائد على صاحب المركب لمساهمته فى الاستثمار والادارة والعمالة *

وفيما يلى ملخصا لمتوسط صافى الدخل لكل فئة من فئات الطول المختلفة وذلك بالنسبة لمراكب العينة :-

فئة الطول (بالمتر) المتوسط (بالجنيه المصرى) يتراوح من الى

		١٩٣٨٥	اقل من ١٧٠٥
٣١٩٩٩	٧٢٣٨	٢١٠٧٤	١٧٠٥ - الى اقل من ٢٠
١٠٢٢٩	٢٩٧٤٩	١٩٩٤٢	٢٠ - الى اقل من ٢٢٠٥
٥٩٥٧	٢٧٠٠٧	١٣٠٦٦	٢٢٠٥ - الى اقل من ٢٥
		٢٦٦٧٩	اكثر من ٢٥

ومن الملاحظ عدم وجود ايه علاقة تربط بين كل من هذه المتوسطات وطول المركب * وكان المتوسط العام لجميع مراكب العينة ١٨٩٧٠ جنيها مصريا للمركب الواحد *

وطبقا للبيانات التى تم جمعها ، وجد أن ملكية مركب الصيد يشترك فيها عدة افراد وليس فردا واحدا وهذا بالنسبة لمعظم مراكب العينة * والجدول رقم (٢٠) يوضح توزيع مراكب العينة طبقا لعدد الافراد المشتركين فى ملكيتها ، وكان متوسط عدد الملاك بالنسبة لجميع مراكب العينة ٢٠٥ *

جدول رقم (٢٠) :

توزيع مراكب العينة طبقا لعدد المشتركين فى ملكيتها

عدد المالكين للمركب الواحد	عدد مراكب العينة
١	٥
٢	٦
٣	٢
٤	٣
٥	٢
المجموع	١٨

وفيما يلي بيان بمتوسط صافى الدخل لكل مالك وذلك حسب فئات اطوال المراكب :-

فئة الطول (بالمتر)	متوسط صافى الدخل للمالك (بالجنيه المصري)
اقل من ١٧.٥	١٣ ٢٠٩
١٧.٥ — اقل من ٢٠	١٢ ٧٥٤
٢٠ — اقل من ٢٢.٥	٦ ١٤٠
٢٢.٥ — اقل من ٢٥	٥ ٤٥١
اكثر من ٢٥	١٠ ٦٦٣

— الارقام التى بين القوسين توضح متوسط عدد الافراد المشتركين فى ملكية المراكب وذلك بالنسبة لكل فئة طول على حده .

٤-١١- معدل العائد :

معدل العائد هو عبارة عن صافى الدخل معبرا عنه كنسبة مئوية من القيمة الحالية للأصل (سواء كان جسم المركب أو عناصر رأس المال الأخرى) * والقيم الحالية لعناصر رأس المال هى سعر بيع تلك العناصر فى الاسواق * والجدول رقم (٢١) يوضح بيانا بتلك القيم الحالية والنسب المئوية التى تم تقديرها للعائد على رأس المال ، وذلك بالنسبة لمراكب العينة * ويتضح زيادة متوسط قيم عناصر رأس المال كلما زاد طول المركب * كما يتراوح متوسط معدل العائد من ١٥% الى ٢٨.٣% ، وهو لا يرتبط بطول المركب * وبلغ المتوسط العام لمعدل العائد ٢٢.٤% .

جدول رقم (٢١) :

القيم الحالية ومعدلات الحائد على رأس المال طبقا لفئات أطوال المراكب - بالنسبة لمراكب الحينة

المعاصر	أقل من ١٧ م		١٧ م - ٢٠ م		٢٠ م - ٢٢ م		٢٢ م - ٢٥ م		أكثر من ٢٥ م		المعاصر
	المتوسط	من	المتوسط	من	المتوسط	من	المتوسط	من	المتوسط	من	
القيم الحالية (بالجنيه المصري)	٦٨ ٨٢٣	-	٧٤ ٤٤٩	٨٤ ١٠٠	٨٦ ٥٤٧	٧٦ ٠٥٠	٨٦ ٦٥٢	٩٦ ٩٥٠	١٢٢ ١٧٥	-	القيم الحالية (بالجنيه المصري)
معدلات الحائد على رأس المال (%)	٢٨,٦	-	٢٨,٦	٢٦,٦	٢٧,٦	٢٥,٧	١٥,٦	٥٤,٦	٢١,٦	-	معدلات الحائد على رأس المال (%)

٥ - الخلاصة

تفيد النتائج التي تم الحصول عليها من هذا البحث في التخطيط المستقبل لادارة المصايد * فمساهمة كل من اسماك الحارث والجمبرى بحوالى ٣ و ٥ مليون جنيها مصريا أو ٧٧ % من اجمالى قيمة انتاج مصايد الجر ، يستلزم وجود اهتمام خاص بهذه الاصناف من قبل الادارة * فعلى سبيل المثال ، عند تحديد الحجم الامثل لعيون الشبكة - وخاصة الجزء المتعلق بالكميس (Cod-end) لابد أن يستهدف هذا فى المقام الاول السماح لاسماك الحارث وكذلك الجمبرى الصغير الحجم بالهروب من الشبكة حفاظا على المخزون من هذه الاصناف * وذلك بالرغم من الأهمية النسبية لباقي الاصناف *

ومن الجوانب الاخرى الجديدة بالاهتمام تلك المتعلقة بتخفيض ثلث المصيد ، * ١٠ % من الجمبرى الذى يتم انزاله فى ميناء الاتكة ، وذلك للاستهلاك المحلى بمحافظة السويس * فاذا افترضنا غياب هذا النظام أى أن يتم تسويق كل انزال ميناء الاتكة بالقاهرة - وذلك اسوة بانزال الفردقة مثلا - فسوف يحقق هذا اجمالى دخل يقدر بحوالى ٩٠٤ ٦٢ جنيها مصريا للمركب الواحد اى زيادة فى اجمالى الدخل تصل الى ٨٩٥٢ جنيها مصريا للمركب الواحد *

وفى محاولة لتحديد افضل طول لمراكب الصيد التى تحقق أعلى كفاءة ممكنة وذلك عن طريق قياس العلاقة بين مدى الكفاءة الاقتصادية للمراكب وكل من صافى الدخل ومعدل العائد على رأس المال وجد أنه لا توجد علاقة حقيقية بين طول المركب وكل من صافى الدخل الذى حققته أو معدل العائد على رأس المال * وعلى هذا نستنتج أن طول المركب لا يؤثر على مدى كفاءته الاقتصادية *

والسبب فى عدم جدوى هذه الطريقة ربما يرجع الى عدم تمثيل بعض متوسطات مراكب العينة بصفة كاملة لمراكب الاسطول الكلى * وعلى ذلك ، حاولنا تقدير التكاليف الكلية للمركب الواحد وذلك بالنسبة للاسطول الكلى على اساس الافتراضات الآتية :-

— أن متوسطات التكاليف الثابتة لمراكب الاسطول الكلى هى نفسها متوسطات التكاليف الثابتة لمراكب العينة *

— أن التكاليف المتغيرة (أ) للاسطول الكلى هي حاصل ضرب كـل من متوسط الانتاج السنوى لمراكب الاسطول الكلى والتكلفة المقابلة له عن كل طن منتج بالنسبة لمراكب العينة * ◊

— أن التكاليف المتغيرة (ب) للاسطول الكلى هي حاصل ضرب كـل من متوسط عدد مرات الانزال سنويا بالنسبة لمراكب الاسطول الكلى والتكلفة المقابلة له عن كل انزال تم بالنسبة لمراكب العينة * ◊

ولقد تم توضيح نتائج تلك التقديرات بالنسبة للاسطول الكلى ولكل فئة من فئات اطوال المراكب على حده وذلك فى جدول رقم (٢٢) * ويتضح أن تقديرات متوسطات التكاليف الكلية بالنسبة لمراكب الاسطول الكلى تتزايد مع زيادة طول المراكب حيث تتراوح من ٤١٢ الف جنيها مصريا للمراكب التى يقل طولها عن ١٧٥ الى ٣٨٢ الف جنيها مصريا للمراكب التى يزيد طولها عن ٢٥ مترا * وكان المتوسط العام للتكاليف الكلية لمراكب الاسطول الكلى ٥٢٥ الف جنيها مصريا * ◊

جدول رقم (٢٢) :

تقدير التكاليف الكلية (بالجنيه المصري) طبقاً لفئات أطوال المراكب — بالنسبة لمراكب الإسطول الكلى

عناصر التكلفة	اقبل من ١٧,٥ متراً		١٧,٥ اقل من ٢٠ متراً		٢٠ اقل من ٢٢,٥ متراً		٢٢,٥ اقل من ٢٥ متراً		اكثر من ٢٥ متراً		الإسطول الكلى	
	تأبئة	متخميرة (أ)	تأبئة	متخميرة (أ)	تأبئة	متخميرة (أ)	تأبئة	متخميرة (أ)	تأبئة	متخميرة (أ)	تأبئة	متخميرة (أ)
المجموع	٢٨٢٢٦٠	٥٦٦١٦١	٨٢٢٧٧	١٦٨٠٧٠	١٠٦٠٩٦	٢٥٦١٢١	١٥٠١١٦	٣٤٦٨١١	١٢٦٠١٠	٢٦١٣٠٣	١٢٣٠٠٦	١٢٥١١١
تكاليف العمالة	١٦٦١١	٣٦٧٣١	١٦٦١١	٤٦٨٢١	١٥٥٠١	٥٧٦٨١	١٥١١٠٢	١٥١٠٠٢	١٥١٠٠٢	١٥١٠٠٢	١٥١٠٠٢	١٥١٠٠٢
التكاليف الادارية	١١١	٢٢٢٢٢	١١١	٢٢٢٢٢	١١١	٢٢٢٢٢	١١١	٢٢٢٢٢	١١١	٢٢٢٢٢	١١١	٢٢٢٢٢
تكاليف الاحلال	٥٣٢٦٥	—	٥٣٢٦٥	—	٥٣٢٦٥	—	٥٣٢٦٥	—	٥٣٢٦٥	—	٥٣٢٦٥	—
تكاليف المركب	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
تكاليف الرحلة	—	٥٦٠٠١	—	١٢٥١٦	—	١٢٥١٦	—	١٢٥١٦	—	١٢٥١٦	—	١٢٥١٦
عناصر التكلفة	تأبئة	متخميرة (ب)	تأبئة	متخميرة (ب)	تأبئة	متخميرة (ب)	تأبئة	متخميرة (ب)	تأبئة	متخميرة (ب)	تأبئة	متخميرة (ب)
المجموع	٢٠١٦٠	١٢٦١١١	٢٠١٦٠	١٢٦١١١	٢٠١٦٠	١٢٦١١١	٢٠١٦٠	١٢٦١١١	٢٠١٦٠	١٢٦١١١	٢٠١٦٠	١٢٦١١١
تكاليف العمالة	١٦٦١١	٣٦٧٣١	١٦٦١١	٤٦٨٢١	١٥٥٠١	٥٧٦٨١	١٥١١٠٢	٣٤٦٨١١	١٢٦٠١٠	٢٦١٣٠٣	١٢٣٠٠٦	١٢٥١١١
التكاليف الادارية	١١١	٢٢٢٢٢	١١١	٢٢٢٢٢	١١١	٢٢٢٢٢	١١١	٢٢٢٢٢	١١١	٢٢٢٢٢	١١١	٢٢٢٢٢
تكاليف الاحلال	٥٣٢٦٥	—	٥٣٢٦٥	—	٥٣٢٦٥	—	٥٣٢٦٥	—	٥٣٢٦٥	—	٥٣٢٦٥	—
تكاليف المركب	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
تكاليف الرحلة	—	٥٦٠٠١	—	١٢٥١٦	—	١٢٥١٦	—	١٢٥١٦	—	١٢٥١٦	—	١٢٥١٦
عناصر التكلفة	تأبئة	متخميرة (ب)	تأبئة	متخميرة (ب)	تأبئة	متخميرة (ب)	تأبئة	متخميرة (ب)	تأبئة	متخميرة (ب)	تأبئة	متخميرة (ب)

ويطرح تلك التقديرات للتكاليف الكلية من القيم القابلة لمتوسطات
اجمالي الدخل للمركب الواحد والتي بيانها كالتالي :-

<u>بيان المركب</u>		<u>اجمالي دخل المركب الواحد</u>
مراكب يقل طولها عن ١٧ر٥	مترا	٥٥ ار (بالالف جنيه)
مراكب يتراوح طولها بين ١٧ر٥ ، ٢٠	مترا	٥٠ ار
" " " "	٢٠ ، ٢٢ر٥	٦٤ ار
" " " "	٢٢ر٥ ، ٢٥	٦٧ ار
مراكب يزيد طولها على	٢٥ مترا	١٠٩ ار
مراكب الاسطول الكلي		٦١٥

نحصل على متوسطات صافي الدخل بالنسبة لمراكب الاسطول الكلي
على النحو التالي :-

<u>متوسط صافي الدخل (بالالف جنيه)</u>	<u>فئة الطول (بالمتر)</u>
١٢ ر٩	اقل من ١٧ر٥
٤ ر٩	١٧ر٥ - اقل من ٢٠
٨ ر٩	٢٠ - اقل من ٢٢ر٥
٩ ر٢	٢٢ر٥ - اقل من ٢٥
٢٦ ر٧	اكثر من ٢٥
٩ ر٠	مراكب الاسطول الكلي

وعلى ضوء هذه النتائج لمتوسطات صافي الدخل يتضح مرة أخرى
أنه لا توجد علاقة حقيقية بين الكفاءة الاقتصادية للمركب وطوله
ولأسف لم نستطع تقدير معدلات العائد على رأس المال بالنسبة للاسطول
الكلي حيث لم يتوفر لدينا بيان بالقيم الحالية لعناصر رأس المال بالنسبة
للاسطول الكلي *

وعند مقارنة هذه النتائج بتلك التي حصلنا عليها في الدراسة
السابقة والخاصة بمصايد الشانشولا أيضا لعام ١٩٨٢ وتتضمن مراكب
صيد تعمل في نفس المنطقة تحت نفس الظروف ولها نفس المواصفات نجد
التالي :-

— متوسط اجمالي الدخل لمركب الشانشولا في الاسطول الكلي كان
٥ ١/٧ الف جنيه مصرياً *

- متوسط اجمالي دخل مركب الجر في الاسطول الكلى كان ٦١ر٥ الف جنيها مصريا *
- تقدير متوسط التكاليف الكلية لمركب الشانشولا في الاسطول الكلى كان (٤٧ر٥ الف جنيها مصريا *
- تقدير متوسط التكاليف الكلية لمركب الجر في الاسطول الكلى كان ٥٢ر٥ الف جنيها مصريا *
- صافي دخل مركب الشانشولا في الاسطول الكلى كان ٤ر٥ الف جنيها مصريا *
- صافي دخل مركب الجر في الاسطول الكلى كان ٩ر٥ الف جنيها مصريا *
- تقدير متوسط معدل العائد بالنسبة لمركب الشانشولا في العينة كان ١٧٧ % *
- تقدير متوسط معدل العائد بالنسبة لمركب الجر في العينة كان ٢٢٤ % *

وهناك ايضا نقطة هامة تتعلق بتلك الضرائب التي تقم المحافظة بتحصيلها بواقع ٢٢ر٥ جنيها مصريا عن كل صندوق من الاسماك يتم انزاله سواء في ميناء الاتكة بالسويس أو في ميناء السقالة بالخرديقة *

فمن الملاحظ أن عدد الصناديق التي تم انزالها في المينائين خلال موسم صيد ٨ - ١٩٨١ وصل الى ٩٢٤٤٤ صندوقا مما يوفر بذلك حصيلة ضرائب قدرها ٥٣٨٨٢ جنيها مصريا أو حوالي ٧٢٨ جنيها مصريا عن كل مركب من مراكب الاسطول الكلى (٧٤ مركبا) * وإذا جمعنا هذه القيمة على تلك التي حصلنا عليها في دراسة الشانشولا لعام ١٩٨٢ نجد أن مجموع الضرائب التي قامت المحافظة بتحصيلها بلغ حوالي ١٦٧٠٣٣ جنيها مصريا يجب أن يتم توجيهها للصيانة والنشآت في المينائين *

٦- المراجع

- Awadallah, Magda W.
(1982) An Incomes and Costs Study of the Egyptian Purse Seine Fishery operated in the Gulf of Suez and off the Southern Red Sea Coast during 1980-81. 38 P.
- Barrania, A.A. and El Shennawy: Exploratory Socio-Economic Survey of the Egyptian Red Sea Fisheries UNDP/FAO RAB/77/008/1. 115 P.
- Bean, D. C.
(1982) Final Report UNDP/FAO RAB/81/002/INT/3. 38 P.
- Eid, M.
(1981) A Survey System for Quick Estimates of Some Sectors of the Fishing Industry UNDP/FAO RAB/77/008/20. 193 P.
- Ovenden, A.E.
(1961) Costs and Earnings Investigations of Primary Fishery Enterprises. FAO Fisheries Study No. 10. 62 P.
- Sanders, M.J. and S.M. Kedidi: Summary Review of Red Sea Commercial Catches and Stock Assessments, including Maps of Actual and Potential Fishing Grounds UNDP/FAO RAB/77/008/19. 49 P.

