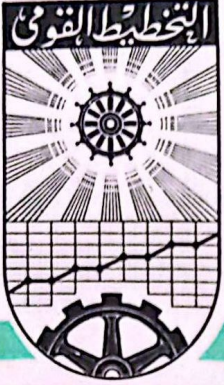


جمهورية مصر العربية

مَعهد التخطيط القومى



مذكرة رقم (١٢٨٠)

دراسة تحليلية
لمؤشرات الاداء لشركات القطاع العام مجتمعه
مبع تحليل خاص
لاداء الشركة المصرية للملاحة البحرية

اعداد
دكتور ثروت محمد على

نوفمبر ١٩٨٠

القاهرة
طريق صلاح سالم مدينة نصر

محتويات الدراسة

صفحة	مقدمة
١	<u>الفصل الأول</u> : مصادر واستخدامات الأموال المستثمرة
١	١/١ : الأموال المستثمرة
٦	٢/١ : استخدامات المال المستثمر
١٨	<u>الفصل الثاني</u> : المؤشرات الاقتصادية الأساسية لتقييم الأداء
١٨	١/٢ : إيرادات النشاط الجارى
٢٦	٢/٢ : الانتاج الاجمالى بسعر السوق
٣٠	٣/٢ : الانتاج الاجمالى بتكلفة عوامل الانتاج
٣٥	٤/٢ : القيمة المضافة
٤٧	٥/٢ : الأجور
٦٢	٦/٢ : فائض العمليات الجارية
٧٠	<u>الفصل الثالث</u> : تحليل النشاط وهيكل الإيرادات والنفقات والارباح بالشركة العمومية للملاحة البحرية
٧٢	١/٣ : الإيرادات
٧٣	٢/٣ : النفقات والمصروفات
٨١	٣/٣ : الأرباح (الخسائر)
٩٨	٤/٣ : تحليل اهم عناصر النشاط الكلى للشركة
	<u>خاتمة</u>

مقدمة

بسم الله الرحمن الرحيم والحمد لله رب العالمين وبعد - تعتبر مشكلة التطور الاقتصادي وتحقيق التنمية المشكلة الأساسية التي تواجه الدول الآخذة في النمو، فالدول المتقدمة تزداد تقدماً واثراً وتركس الدول الآخذة في النمو من خلفها ركضاً تعاني من الصراعات الفكرية والسياسية والاجتماعية وغيرها وتتألم من الحروب المحلية فيما بينها فلا تكاد تخطو خطوة للأمام حتى ترجع عشر خطوات إلى الوراء .

وواحدة من أهم الصراعات التي تسود الدول الآخذة في النمو هو حيرتها وتقلبها بين نظرتي الفكر الاقتصادي المسيطرتين على هذا العالم ، فنجد هذه الدول تتأرجح من يوم لآخر بين كلا النظريتين . فالدولة منها لا تكاد تحصل على استقلالها حتى تكون قد امتلأت بغضا وحقدًا على الاستعمار فتطأ بقدميها ما يعرف بالنظرية الاقتصادية للاقتصاد الحر وترتقى في أحضان ما يسمى بالنظام الاقتصادي المخطط معتقدة بأن هذا النظام هو باب الرخاء ومفتاح التقدم ولكنها سرعان ما تصطدم بالواقع المؤلم حيث تجد أنها قد سجنت نفسها داخل أسوار فولاذية عزلت بها نفسها عن حركة التقدم المادي وازدادت تخلفاً وفقراً عما كانت عليه وسط عالم سريع الخطى ، فتتحول إلى الوجهة الأخرى وتهزول نحو النظام الثاني وتفتح أبوابها على مصاريحها فيدخل منها المستغل قبل المغفل ، المستفيد قبل المفيد ولا تمضي بضعة سنوات حتى تجد نفسها غارقة في بحر من السراب لا تدرى أولاً من آخره وسط الدعاية المفرضة وفي زحام اختلاط الحابل بالنابل . وهكذا لا يكون من نصيب الدول الآخذة في النمو إلا مضار أي من النظامين ولكن لا يبلغها ما فيهما من مزايا ان وجدت ، فلا النظام الرأسمالي في صبرته التي رسمها في مخيلتهم علماء الاقتصاد الحر ولا حتى في صورته التي يطبق بها اليوم في الدول التي تعرف بالرأسمالية ، ولا نظام الاقتصاد المخطط كما تخيله واضعوه ولا حتى كما هو مطبق اليوم فيما يعرف بالدول الاشتراكية ، لا هذا ولا ذاك يصلح للتطبيق في الدول النامية فالكل مجتمع ظروفه الخاصة به ، وكل هذه الأنظمة ليست إلا انعكاساً لوجهة نظر فرد أو أفراد صاغوها في ضوء الظروف والأوضاع المحيطة بهم .

ومنذ بداية القرن التاسع عشر وصير تتأرجح تارة هنا وأخرى هناك ، تغلق أبوابها أحيانا وتفتحها حيناً آخر . واليوم وبغض النظر عن الطريقة التي وجد بها القطاع العام فان لدينا اليوم قطاعاً عاماً قوياً يعمل في كل أفرع النشاط الاقتصادي ويمثل الدعامه الأساسية للاقتصاد المصري . ولكن الكثير من وحدات هذا القطاع ما تزال تعتمد على ما تحصل عليه من إعانات ، كما وان هذا القطاع يعاني من مشاكل عديدة تعرقل حركته ، وانطلاقه . ومن ثم فلم يعد أمام القطاع العام من سبيل سوى أن يطور من خدماته ويحسن من منتجاته ويخفض من أسعاره ويستغنى عن كل أشكال الإعانات وكافة اجراءات الدعم ان كان المراد له أن يستمر .

ويعتبر قطاع النقل والمواصلات وخاصة النقل البحري واحداً من أهم القطاعات الاقتصادية لما له من أثر في دفع عجلة التنمية الاقتصادية بل ان لقطاع النقل البحري أهميته الخاصة التي تتمثل في ضمان نقل التجارة الخارجية المصرية وخاصة في الأوقات الحرجة كما وأنه مصدر من مصادر توفير والحصول على النقد الأجنبي .

وفي هذه الدراسة محاولة علمية جادة لظهار امكانيات وقدرات هذا القطاع وابرار مستوى أداء شركاته مجتمعة مع التركيز على شركات قطاع النقل والمواصلات على وجه الخصوص ، وتحليل أداء الشركة المصرية للملاحة البحرية بوجه خاص من جوانبه الاقتصادية والمحاسبية والكمية . وتتضمن هذه الدراسة ثلاث فصول :

الفصل الأول : مصادر واستخدامات الأموال المستثمرة .

الفصل الثاني : المؤشرات الاقتصادية الأساسية لتقييم الأداء .

الفصل الثالث : تحليل النشاط وهيكل الإيرادات والنفقات والأرباح بالشركة المصرية للملاحة البحرية .

وانى لانتهاز هذه الفرصة لأتوجه بالشكر الى كل الزملاء بشعبة النقل والمواصلات بوزارة التخطيط وأخص بالذكر الاستاذ اسماعيل كامل - وكيل الوزارة - على معاونتهم الصادقة في توفير البيانات المختلفة التي تطلبتها هذه الدراسة .

وانى لآمل أن تكون هذه الدراسة مفيدة كل الاستفادة لكل من يطلع عليها .

والله ولي التوفيق ،

الفصل الاول

مصادر واستخدامات الاموال المستثمرة

١ / ١ الاموال المستثمرة :

بلغت جملة الاموال المستثمرة (بالاسعار المحاسبية) في شركات القطاع العام مجتمعه فـسـى نهاية السنة المالية ١٩٧٨ حوالى ٧١١١ مليون جنيه مقابل ٦١٦٢ مليون جنيه عام ١٩٧٧، ٥٣٤٣، ١٩٧٧ مليون جنيه عام ١٩٧٦ أى بزيادة قدرها نحو ٨١٩ مليون جنيه ، ١٨٤٨ مليون جنيه عامى ١٩٧٧، ١٩٧٨ اما كانت عليه عام ١٩٧٦ . أى ان الاموال المستثمرة قد زادت الى ١١٥٪ ، ١٣٥٪ خلال العامين المذكورين عما كانت عليه عام ١٩٧٦ .

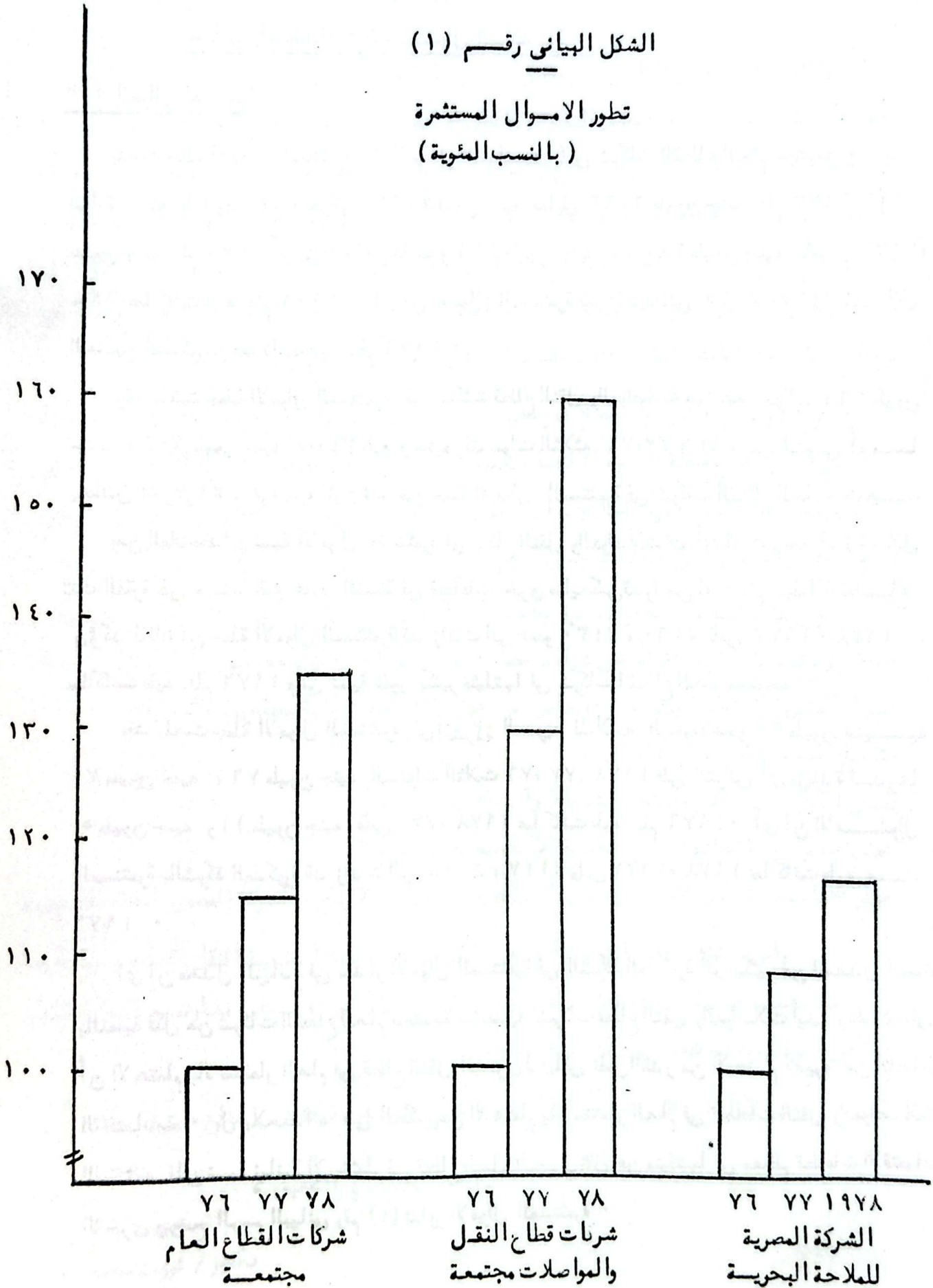
وقد بلغت جملة الاموال المستثمرة في شركات قطاع النقل والمواصلات مجتمعه حوالى ٤٦٦ مليون جنيه ، ٦٠٦ مليون جنيه ، ٧٤٤ مليون جنيه للسنوات الثلاث ١٩٧٨، ٧٧، ٧٦ على التوالى أو ما يعادل نحو ٧٨٪ ، ٩٨٪ ، ١٠٣٪ من جملة الاموال المستثمرة في شركات القطاع العام مجتمعه . ومن الملاحظ ان نسبة الاموال المستثمرة في قطاع النقل والمواصلات قد ازدادت بنحو ١٦٪ خلال تلك الفترة على حساب نقص هذه النسبة في قطاعات أخرى مما يعكس قدرا من الاهتمام بهذا القطاع ويؤكد ذلك ان جملة الاموال المستثمرة قد زادت الى نحو ١٣٠٪ ، ١٦٠٪ عامى ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ وهى نسبة تفوق بكثير مثيلتها في شركات القطاع العام مجتمعه .

وقد بلغت جملة الاموال المستثمرة في الشركة المصرية للملاحة البحرية نحو ٦٥ مليون جنيه ٧٠ مليون جنيه ، ٧٦ مليون جنيه السنوات الثلاث ١٩٧٨، ٧٧، ٧٦ على التوالى أى بزيادة قدرها ٥ مليون جنيه و ١١ مليون جنيه عامى ١٩٧٨، ٧٧ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ . أى ان الاموال المستثمرة بالشركة المذكورة قد زادت الى ١٠٨٪ ، ١١٧٪ عامى ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ .

اى ان معدل الزيادة في مقدار الاموال المستثمرة في الشركة المذكورة أقل بكثير من المعدل المماثل بالنسبة لكل من شركات القطاع العام مجتمعة وبالنسبة لشركات قطاع النقل والمواصلات أيضا وهذا يعنى أن الاهتمام بالاستثمار العام في قطاع النقل البحري لم يلقى نفس القدر من الاهتمام كغيره من القطاعات الاقتصادية . بل يلاحظ انه على العكس من الاهتمام بالاستثمار العام في قطاعات النقل والمواصلات المختلفة فان نسبة زيادة الاستثمار في قطاع النقل البحري تقل عن مثيلتها في معظم قطاعات الاقتصاد الاخرى ويوضح الرسم البياني رقم (١) تطور الاموال المستثمرة .

الشكل البياني رقم (١)

تطور الاموال المستثمرة
(بالنسب المئوية)



ويمكن تقسيم مصادر الاموال المستثمرة الى مجموعتين رئيسيتين :

١ / ١ / ١ مصادر التمويل الذاتي (الداخلي) للمشروعات :-

بلغت جملة مصادر التمويل الذاتي لشركات القطاع العام مجتمعة حوالى ٦٤٥٧ مليون جنيه عام ١٩٧٨ مقابل ٤٦٦٨ مليون جنيه و ٥٥١٧ مليون جنيه عامى ١٩٧٦ ، ١٩٧٧ على التوالي وتقدر نسبة التمويل الذاتى بنحو ٨٧٪ ، ٩١٪ ، ٩٠٪ من جملة الاموال المستثمرة خلال السنوات الثلاث المذكورة وقد ازدادت مصادر التمويل الذاتى الى نحو ١٢٠٪ ، ١٣٨٪ عامى ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ .

وقد بلغت جملة مصادر التمويل الذاتى فى شركات قطاع النقل والمواصلات نحو ٣١١ مليون جنيه ٥٣٩ مليون جنيه ، ٦٧٥ مليون جنيه للسنوات الثلاث ٧٦ ، ٧٧ ، ١٩٧٨ أو ما يعادل نحو ٨٦٪ ، ٨٩٪ ، ٩١٪ من جملة الاموال المستثمرة وهى نسبة قريبة من مثيلتها بالنسبة لشركات القطاع العام مجتمعة مما يعكس تماثل اشكال التمويل فى كلا القطاعين تقريبا . وقد ازدادت جملة مصادر التمويل الذاتى الى نحو ١٣٥٪ ، ١٦٩٪ عامى ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ وهى نسبة تفوق بكثير مثيلتها لشركات القطاع العام المجتمع .

أما فى الشركة المصرية للملاحة البحرية فقد بلغت جملة مصادر التمويل الذاتى نحو ٤١ مليون جنيه ، ٤٦ مليون جنيه ، ٤٩ مليون جنيه للسنوات ٧٦ ، ٧٧ ، ١٩٧٨ على التوالي أو ما يعادل نحو ٦٣٪ ، ٦٦٪ ، ٧٢٪ من جملة الاموال المستثمرة خلال تلك الفترة وهذه النسبة تقل كثيرا عن مثيلتها فى كل من شركات القطاع العام او شركات قطاع النقل والمواصلات مجتمعة وتعكس هذه النسبة الدور الاكبر للاقتراض فى تمويل نشاط النقل البحرى وقد يرجع ذلك الى طبيعة هذا النشاط . ومن جهة أخرى نجد ان مصادر التمويل الذاتى فى الشركة المذكورة قد بلغت نحو ١١٣٪ ، ١٣٤٪ عامى ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ وهى نسبة قريبة من مثيلتها بالنسبة لشركات القطاع العام مجتمعة وان كانت تقل كثيرا عن مثيلتها بالنسبة لشركات قطاع النقل والمواصلات مجتمعة . وتنتمى مصادر التمويل الذاتى فى العناصر التالية :-

اولا : حقوق الملكية :

تمثل حقوق الملكية المصدر الاساسى للتمويل فى شركات القطاع العام حيث تعادل نحو ٥٠٪ من جملة الاموال المستثمرة كما وان التغير فى هذه النسبة محدود للغاية خلال تلك الفترة .

وقد ازدادت حقوق الملكية الى حوالى ١١٨% ثم ١٣٥% خلال عامى ١٩٧٧، ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ وهى نسبة تطور تماثل تقريبا نسبة تطور جملة المال المستثمر .
وقد بلغت جملة حقوق الملكية لشركات قطاع النقل والمواصلات مجتمعة حوالى ٢٤٠ مليون جنيه
٣١٣ مليون جنيه ، ٤١٤ مليون جنيه للسنوات الثلاث على التوالى او ما يعادل نحو ٥١% ، ٥٢% ، ٥٦%
من جملة الاموال المستثمرة ومن جهة اخرى فقد ازدادت حقوق الملكية الى نحو ١٣١% ، ١٧٣% عامى
١٩٧٧ ، ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ .

وقد بلغت حقوق الملكية فى الشركة المصرية للملاحة البحرية حوالى ٢٠ مليون جنيه ، ٢٣٦ مليون
جنيه ، ٢٩٠ مليون جنيه للسنوات الثلاث على التوالى او ما يعادل نحو ٣١% ، ٣٤% ، ٣٨% من جملة
الاموال المستثمرة ، وهذه النسبة تقل كثيرا عن مثيلتها فى شركات القطاع العام مجتمعة وتقل اكثر عن
مثيلتها فى شركات قطاع النقل والمواصلات . وهذا يشير الى ضآلة مقدار رأس المال والاحتياطيات
ومساهمة الحكومة باعتبارها المصدر الاساسى للحصول على الاموال وقد يستوجب ذلك ضرورة زيادة رأس
المال فى هذا النوع من النشاط لما له من اهمية توميه عامه .

ثانيا : المخصصات :-

تعتبر المخصصات أحد مصادر التمويل خاصة مخصصات الاهلاك وقد بلغت المخصصات فى
شركات القطاع العام مجتمعة نحو ٤٠% من اجمالى الاموال المستثمرة منها نحو ٢٢% مخصصات الاهلاك
والباقي مخصصات مختلفة .

اما فى قطاع النقل والمواصلات فقد بلغت مساهمة المخصصات نحو ٣٥% فقط من جملة الاموال
المستثمرة وهى نسبة تقل كثيرا عن مثيلتها بالنسبة لشركات القطاع العام مجتمعة .
ونخلص من ذلك الى ان الزيادة فى نسبة حقوق الملكية فى قطاع النقل والمواصلات عنه فى
شركات القطاع العام مجتمعة قد قابلها انخفاض مساهمة المخصصات فى توفير الاموال فى هذا القطاع
ولكن يلاحظ ان نسبة مخصصات الاهلاك بالنسبة لشركات قطاع النقل والمواصلات قد بلغت نحو ٢٥% من
جملة الاموال المستثمرة خلال تلك الفترة وهى نسبة تفوق مثيلتها بالنسبة لشركات القطاع العام مجتمعة
حيث يشير ذلك الى ارتفاع أقساط الاهلاك فى هذا القطاع عن كثير غيره من القطاعات الاقتصادية ، ولا شك
فى ان ذلك يتفق مع الواقع العملى المتمثل فى الضغط الكبير على وسائل النقل والمواصلات ان لم يكن
حتى سوء استخدامها وصيانتها وبالتالى اهلاكها فى فترات زمنية أقصر .

وقد بلغت مساهمة المخصصات كمصدر من مصادر التمويل في الشركة المذكورة نحو ٣٢ ٪ من جملة
الاموال المستثمرة خلال تلك الفترة الموضحة . أى ان مساهمة المخصصات في عملية التمويل بالنسبة
للشركة أقل منه بالنسبة لكل من شركات القطاع العام مجتمعه وايضا بالنسبة لشركات قطاع النقل والمواصلات
ولكن يلاحظ ان الجزء الاعظم من المخصصات في الشركة المذكورة يمثل مخصصات الاهلاك حيث بلغت نحو
٢٤ ٪ ، ٢٦ ٪ ، ٢٧ ٪ للسنوات الثلاثة على التوالي وهي نسبة تفوق مثلتها بالنسبة لكل من القطاع العام
وقطاع النقل والمواصلات وهذا يعكس ارتفاع تكلفة الاصول الثابتة (وحدات الاسطول) في هذا القطاع اذا
قورن بغيره من القطاعات الاقتصادية . ومن جهة اخرى فمن الملاحظ انخفاض نسبة المخصصات الاخرى
في هذه الشركة حيث بلغت نحو ٦٥ ٪ من اجمالي الاموال المستثمرة خلال تلك الفترة وهي نسبة تقل
كثيرا عن مثلتها بالنسبة لكل من شركات القطاع العام وشركات قطاع النقل والمواصلات مجتمعه واذا علمنا
ان هذه المخصصات تمثل مخصصات الديون المشكوك فيها والضرائب وغيرها من الالتزامات التي يتوقع
سدادها في الفترة المالية التالية لأمكن القول بأن انخفاض هذه النسبة يمثل جانبا من كفاءة الادارة من
جانب الادارة .

٢ / ١ / ١ مصادر التمويل الخارجى :

ومتشمل مصادر التمويل الخارجى في القروض طويلة الاجل التى تحصل عليها شركات القطاع العام
والتي بلغت نحو ٦٧٦ مليون جنيه ، ٥٦٥ مليون جنيه ، ٧٣٤ مليون جنيه للسنوات الثلاث ٧٦ ، ٧٧ ،
١٩٧٨ على التوالي او ما يعادل نحو ١٢٦ ٪ ، ٩٢ ٪ ، ١٠٢ ٪ من جملة الاموال المستثمرة . ومن
الملاحظ ان تلك القروض قد انخفضت الى نحو ٨٤ ٪ عام ١٩٧٧ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ ولكنها زادت الى
١٠٩ ٪ عام ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ . وهذا يعنى ان حجم القروض التي يستفيد بها القطاع
لا يأخذ اتجاهها معينا ولكنه يتعشى زيادة او نقصا بحسب الاحتياجات وهو أمر مقبول عليها .
ولقد بلغت القروض الطويلة الاجل التي استفاد بها قطاع النقل والمواصلات حوالى ٦٨ مليون جنيه
٦٧ مليون جنيه ، ٧٠ مليون جنيه للسنوات الثلاث على التوالي او ما يعادل نحو ١٤٥ ٪ ، ١١١ ٪ ،
٩٤ ٪ من جملة الاموال المستثمرة خلال تلك الفترة . ويتضح من ذلك اتجاه نسبة القروض التي يستعين
بها هذا القطاع الى التناقص وكذلك فان الزيادة في حجم القروض خلال تلك الفترة كانت ضئيلة للغاية
حيث لم تتجاوز ١٠٣ ٪ عام ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ هذا مع ملاحظة انها قد انخفضت الى ٩١ ٪
عام ١٩٧٧ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ .

اما بالنسبة للشركة المصرية للملاحة البحرية فقد استفادت بقرض طويلة الاجل بلغت نحو ٢٤٣ مليون جنيه ، ٢٤٠ مليون جنيه ، ٢١٦ مليون جنيه خلال السنوات الثلاث المذكورة او ما يعادل نحو ٣٧٪ ، ٣٤٪ ، ٢٩٪ من جملة الاموال المستثمرة خلال تلك السنوات . وعلى الرغم من اتجاه نسبة القروض الطويلة الاجل الى التناقص المستمر الا ان هذه النسبة تعادل حوالى ثلاثة أضعاف مثلتها بالنسبة لشركات القطاع العام مجتمعة وايضا بالنسبة لشركات قطاع النقل والمواصلات مجتمعة وهذا يعنى تحميل الشركة بأعباء دين باهظة وارتفاع تكلفة خدمة النقل التى تؤدى بها . ومن الملاحظ كذلك ان غالبية هذه القروض تمثل قرضا اجنبيه حيث بلغ متوسط القروض المحليه نحو ٣٪ فقط خلال تلك الفترة . وقد انخفض حجم القروض الطويلة الاجل الى ١٩٪ ، ٨١٪ عامى ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ وهذا النقص يشير الى استمرار عملية السداد دون الحصول على قروض جديدة خلال تلك الفترة . ويوضح الرسم البيانى رقم (٢) مصادر الاموال المستثمرة .

٢/١ استخدامات المال المستثمر :-

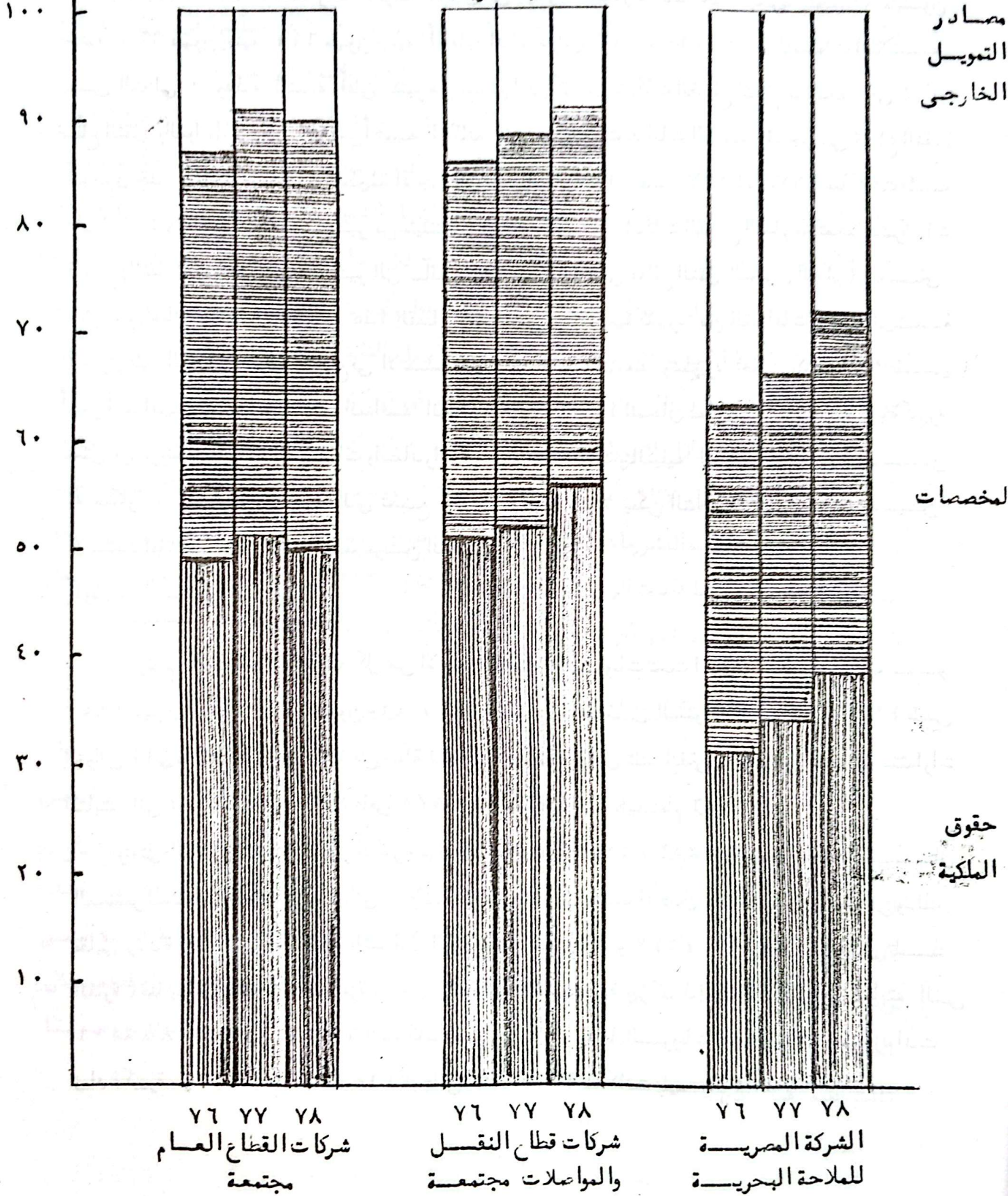
تعادل جملة استخدامات المال المستثمر جملة مصادر الاموال وتزداد بنفس مقدار زيادتها وتنقص بنفس مقدار تناقصها فهما طرفى معادلة واحدة . ويمكن تقسيم استخدامات المال المستثمر الى مجموعتين اساسيتين :

١/٢/١ الاستخدامات الطويلة الأجل :

بلغت جملة الاستثمارات الطويلة الاجل فى شركات القطاع العام حوالى ٤٣٦٩ مليون جنيهه ، ٤٨٤٩ مليون جنيهه ، ٥٥٦٣ مليون جنيهه للسنوات الثلاث ٧٦ ، ٧٧ ، ١٩٧٨ على التوالى او ما يعادل نحو ٨٢٪ ، ٧٩٪ ، ٧٧٪ من جملة الاموال المستثمرة ، وكذلك فان الاستثمارات الطويلة الاجل قـد ازدادت الى ١١١٪ ، ١٢٧٪ عامى ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ .

اما فى قطاع النقل والمواصلات فقد بلغت جملة الاستخدامات الطويلة الاجل نحو ٣٩٩ مليون جنيهه ٥١٣ مليون جنيهه ، ٦٠٨ مليون جنيهه او ما يعادل نحو ٨٦٪ ، ٨٥٪ ، ٨٢٪ من جملة الاموال المستثمرة خلال السنوات ٧٦ ، ٧٧ ، ١٩٧٨ على التوالى وهى نسبة أكبر من مثلتها بالنسبة للقطاع العام . ومن جهة أخرى فقد ازدادت الاستخدامات الطويلة الاجل الى نحو ١٢٩٪ و ١٥٢٪ عامى ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ أى ضعفى الزيادة فى النسبة المماثلة لها فى شركات القطاع العام مجتمعة تقريبا وهذا يعكس زيادة الاهمية النسبية للاستخدامات الطويلة الاجل فى شركات قطاع النقل والمواصلات عن كثير غيرها من القطاعات الاقتصادية الاخرى .

الرسم البياني رقم (٢)
مصادر الأموال المستثمرة
(بالنسب المئوية)



وقد بلغت جملة الاستثمارات الطويلة الاجل فى الشركة المصرية للملاحة البحرية نحو ٦٠ مليون جنيه ، ٦٣ مليون جنيه ، ٦٩ مليون جنيه أو ما يعادل حوالى ٩٣٪ ، ٩٠٪ ، ٩١٪ للسنوات الثلاثه على التوالي . وهذه النسبه أعلى بكثير من مثيلتها فى كل من شركات القطاع العام مجتمعه وفى شركات قطاع النقل والمواصلات وهو ما يعكس أهميه المكانه النسبيه للاستخدامات الطويله الاجل فى قطاع النقل البحرى وقد ردت الاستثمارات الطويله الاجل الى ١٠٤٪ ، ١١٥٪ عامى ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ وهذه النسبه أقل بكثير عن مثيلتها بالنسبه لكل من شركات القطاع العام مجتمعه وشركات قطاع النقل والمواصلات وهذا يشير الى ضآله نسبة الاستثمارات فى قطاع النقل البحرى العام أو بمعنى آخر عدم اعطاء عمليه الاستثمار فى هذا القطاع نفس القدر من الاهمية كغيره من القطاعات الاقتصادية الاخرى على الرغم من أهميه التوسع فى الاستثمار فى هذا القطاع ودفعه وتطويره حتى يمكنه البقاء على أسس اقتصاديه سليمة وسط تيار المنافسة العالميه القويه فى هذا المجال لما لذلك من اهمية قوميّة كبيرة تتمثل فى مرونة وضمان نقل الواردات والصادرات المصريه فى الوقت والكيفيه المناسبين بعيدا عن الاحتكارات والضغط العالميه التى تخضع لمعامل متباينه قد لا يمكن التحكم فيها . وتتضمن استخدامات الطويله الاجل المجموعتين التاليتين :

اولا : الاستثمارات الثابته :

وتضم الاستثمارات الثابته كل من الاصول الثابته والمشروعات تحت التنفيذ والتى بلغت نحو ٣٨٤٠ مليون جنيه ، ٤٣٦١ مليون جنيه ، ٤٩٩٤ مليون جنيه خلال السنوات ٧٦ ، ٧٧ ، ١٩٧٨ على التوالي ، أى ما يعادل نحو ٧٠٪ من جملة الاموال المستثمره خلال تلك الفترة . وقد ازدادت الاستثمارات الثابته الى نحو ١١٤٪ ، ١٣٠٪ عامى ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ .

وتمثل الاصول الثابته القدر الاكبر منها حيث بلغت نحو ٥٥٪ ، ٥٢٪ ، ٤٨٪ من جملة المـال المستثمر للسنوات الثلاث على التوالي ، وواضح من ذلك اتجاه نسبة الأصول الثابته الى الانخفاض وذلك مقابل زياده قيمة المشروعات تحت التنفيذ (والتي بلغت نسبتها نحو ١٧٪ ، ١٩٪ ، ٢١٪ خلال تلك الفترة) مما يعنى الزيادة المستمرة فى حجم العمليات الاستثمارية ويؤكد ذلك زيادة الاصول الثابته الى ١٠٩٪ ، ١١٨٪ عامى ١٩٧٨ ، ٧٧ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ أما المشروعات تحت التنفيذ فقد ازدادت زياده كبيرة حيث بلغت ١٢٩٪ ، ١٦٨٪ عامى ١٩٧٨ ، ٧٧ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ .

وقد بلغت جملة الاستثمارات الثابتة في الشركة المصرية للملاحة البحرية حوالي ٥٨ مليون جنيه ٦١ مليون جنيه ، ٦٦ مليون جنيه أو ما يعادل نحو ٩٠٪ ، ٨٧٪ ، ٨٧٪ من جملة الأموال المستثمرة خلال السنوات الثلاث المذكورة على التوالي وهذه النسبة تزيد بنحو ٢٠٪ عن مثيلتها في شركات القطاع العام مجتمعه ونحو ١٠٪ عن مثيلتها بالنسبة لشركات قطاع النقل والمواصلات مجتمعة . وتمثل الأصول الثابتة القدر الأعظم من هذه الاستثمارات حيث بلغت نحو ٨١٪ ، ٧٩٪ ، ٧٧٪ من جملة الأموال المستثمرة للسنوات الثلاث على التوالي ، وهذه النسبة تزيد عن مثيلتها بالنسبة لشركات القطاع العام مجتمعه بنحو ٣٠٪ كما تزيد عن مثيلتها بالنسبة لشركات قطاع النقل والمواصلات بنحو ١١٪ ويعكس كل ذلك ويعبر عن أن تكلفة وحدات الاسطول إنما هي التكلفة الأساسية ذات الأهمية الأعظم في هذا النوع من النشاط وأن نسبتها كجزء من الأموال المستثمرة أكبر من مثيلتها في العديد من الأنشطة الاقتصادية الأخرى ولكن يلاحظ اتجاه نسبة الأصول الثابتة إلى التناقص حيث انخفضت نحو ٤٪ خلال تلك الفترة ولكن ذلك يقابله أيضا زيادة طفيفه في قيمة المشروعات تحت التنفيذ حيث بلغت نحو ٩٪ ، ٧٪ ، ١٠٪ خلال السنوات الثلاث على التوالي . وقد انخفضت نسبة قيمة المشروعات تحت التنفيذ إلى نحو ٨٨٪ عام ١٩٧٧ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ وهذا يعني عدم وجود استثمارات جديدة خلال ذلك العام (بلغت المشروعات تحت التنفيذ ٨٦ مليون جنيه عام ١٩٧٦ مقابل ٩١ مليون جنيه عام ١٩٧٧) ولكنها عادت إلى الزيادة حيث بلغت نحو ١٣٤٪ عام ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ وهذا يعني وجود قدر من الاستثمارات التي تحققت خلال تلك السنة .

ثانيا : الاستثمارات شبه الثابتة :

بلغت الاستثمارات شبه الثابتة في شركات القطاع العام حوالي ٥٢١ مليون جنيه ، ٤٨٨ مليون جنيه ، ٥٦٩ مليون جنيه للسنوات الثلاث على التوالي أو ما يعادل نحو ١٠٪ ، ٨٪ ، ٨٪ من جملة الأموال المستثمرة ، وتمثل الاستثمارات شبه الثابتة في الأقرص طويل الأجل وغيره من الاستثمارات المالية . ويمثل الأقرص طويل الأجل قدرا ضئيلا متناقصا من جملة الأموال المستثمرة كما أنه قد انخفض إلى حوالي ٧١٪ عام ١٩٧٨ عما كان عليه عام ١٩٧٦ . أما الاستثمارات المالية فإنها فسي تزايد مستمرة حيث ازدادت نسبتها من ٥٦٪ عام ١٩٧٦ إلى نحو ٦٨٪ ، ٦٨٪ من جملة المال المستثمر عامي ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ كما ازدادت إلى ١٢٧٪ ، ١٦٥٪ خلال العامين المذكورين عما كانت عليه عام ١٩٧٦ .

والجدير بالملاحظة ان بعض شركات القطاع العام لديها عجز نقدي لتمويل بعض انشطتها الاستثمارية تدفعها الى الحصول على القروض من الجهات المختلفة بينما البعض الآخر لديه سيولة نقدية يودعها لدى بعض المؤسسات المالية أو يقرضها الى الجهات المختلفة فبينما بلغت القروض الطويلة الاجل التي حصل عليها القطاع العام كما ذكرنا حوالي ٦٢٦ مليون جنيه ، ٥٦٥ مليون جنيه ، ٢٣٤ مليون جنيه للسنوات الثلاث ٧٦ ، ٧٧ ، ١٩٧٨ بلغت جملة الاقراض طويلة الاجل (القروض التي قدمها القطاع العام) حوالي ٢٣٢ مليون جنيه ، ١١٢ مليون جنيه و ٨٠ مليون جنيه لنفس السنوات على التوالي .

ومن ثم يمكن لشركات القطاع العام ان تواجه قدرا كبيرا من المشاكل التي تواجهها بحلول ذاتية تتم داخل القطاع العام فيما بين وحداتها المختلفة . ففي المجال المالي - على سبيل المثال - قد يكون من الافضل ان يعامل القطاع العام ككل باعتبار وحدة واحدة لها ذمه ماليه مشتركة ومنفصلة انفصالا كاملا عن ميزانية الدولة (ولا تربطها بها الا حصيلة عوائد التملك التي تحصل عليها الدولة من شركات القطاع العام) حيث يمكن انشاء صندوق نقدي مشترك تساهم فيه الوحدات الربحية بنسبة محددة من ارباحها وتستخدم الاموال المجمعة في تحقيق الكثير من الاهداف نرى ان اهمها :

أ - تعويض الوحدات التي تعاني من خسائر لاسباب لا تخضع لرقابه وسيطرة ادارتها ولكنها اسباب خارجة عن ارادتها ولا يمكنها التحكم فيها على ان يكون تعويض تلك الوحدات من ذلك القدر من الخسارة الخارجة عن ارادتها وليس عن كل الخسائر التي تحققت . وهذا ضمن لتلك الوحدات استمرارها وتجنبها سداد فوائد باهظة (عندما تحصل على احتياجاتها من المنشآت المالية) قد تجرها الى دائرة الخسائر المتتالية لعدة سنوات هذا الى جانب خلق الدافع لدى العاملين بتلك الوحدات في العمل على النهوض بوحداتهم .

ب - تستخدم نسبة من تلك الاموال في خلق نظام للحوافز لكل وحدات القطاع العام التي تضيف جديدا

يدعم ويقوى مكانة القطاع العام ، مثال ذلك :

- ابتكار أساليب انتاجية وفتية جديدة .

- تقديم نتائج علمية لبحاث ودراسات ثبت امكانية تطبيقها والاستفادة منها .

- اختصار اجراءات العمل .

- رفع كفاءة العاملين ومهاراتهم .

• خفض التكاليف

ج - اقراض الوحدات المختلفة وفق اولويات يتم تحديدها مسبقا وفي شكل سندات تشترك في الارباح حتى يتم تجنيب تلك الوحدات أعباء الفوائد الباهظة التي قد تكون سببا في ارباك تلك الوحدات ماليا لفترة أطول .

بالاضافة الى ذلك فان الوحدات التي لديها سيولة نقدية يمكنها تقديم الاموال المتوفرة لديها فسي شكل قروض بمرح مناسب. ليقدمها الصندوق الى الوحدات الاخرى المتعسرة ماليا .

وقد بلغت الاستثمارات شبه الثابتة بالنسبة لشركات قطاع النقل والمواصلات مجتمعه حوالى ٢١ مليون جنيه ، ٢٤ مليون جنيه ، ٤٣ مليون جنيه للسنوات ٧٦ ، ٧٧ ، ١٩٧٨ على التوالي أو ما يعادل نحو ٤٤٪ ، ٣٩٪ ، ٥٧٪ من جملة الاموال المستثمرة للسنوات الثلاثة على التوالي وهذه النسبة تقل كثيرا عن مثيلتها بالنسبة لشركات القطاع العام، ومن الملاحظ انها في جملتها آخذة في التزايد حيث ازدادت قيمة كل من الاقراض الطويل الاجل والاستثمارات المالية الاخرى لاكثر من ٢٠٠٪ عام ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ ، وهو ما يشير الى وجود سيولة نقدية متزايدة لدى شركات هذا القطاع . ومن جهته اخرى فان شركات قطاع النقل والمواصلات قد حصلت على قروض بلغت نحو ٦٨ مليون جنيه ، ٦٧ مليون جنيه ٧٠ مليون جنيه للسنوات الثلاث ٧٦ ، ٧٧ ، ١٩٧٨ بينما قدمت قروض (الاقراض طويل الاجل) بلغت نحو ١٦ مليون جنيه ، ٢٦ مليون جنيه ، ٣٦ مليون جنيه للسنوات الثلاث على التوالي ومن الملاحظ ضآلة مقدار الاقراض الطويل الاجل اذا قورن بالقروض التي حصل عليها القطاع .

اما الاستثمارات شبه الثابتة لدى الشركة المصرية للملاحة البحرية فانها تمثل قدرا ضئيلا من الاموال المستثمرة حيث بلغت نحو ١٧ ، ١٨ ، ٣٨ مليون جنيه للسنوات الثلاث على التوالي أو ما يعادل ٢٧٪ ، ٢٦٪ ، ٤٨٪ من جملة الاموال المستثمرة وهذه النسبة تعادل نحو ثلث مثيلتها بالنسبة لشركات القطاع العام مجتمعه ونصف مثيلتها بالنسبة لشركات قطاع النقل مجتمعه ويشير هذا الى المقدرة المحدودة للشركة (مقارنة بالقطاعين المذكورين) في الاستثمار خارج نشاطها الاساسي ويلاحظ ان الشركة على عكس القطاعين المذكورين لم تقدم اى قروض طويلة الاجل على الاطلاق لأى جهة من الجهات وان الاستثمارات شبه الثابتة و غالبيتها استثمارات أجنبية .

١ / ٢ / ٢ رأس المال العامل :

بلغ صافي رأس المال العامل لشركات القطاع العام مجتمعه حوالى ١٧٤ مليون جنيه ، ١٣١٣ مليون جنيه ، ١٦٢٨ مليون جنيه للسنوات الثلاث ٧٦ ، ٧٧ ، ١٩٧٨ أو ما يعادل نحو ١٨٪ ، ٢١٪ ، ٢٣٪

من اجمالي الاموال المستثمرة . وقد تطور صافي المال العامل بمعدل اكبر من غيره من اوجه الاستخدام حيث ازداد الى ١٣٥ ٪ ، ١٦٢ ٪ عامي ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ عما كان عليه عام ١٩٧٦ .

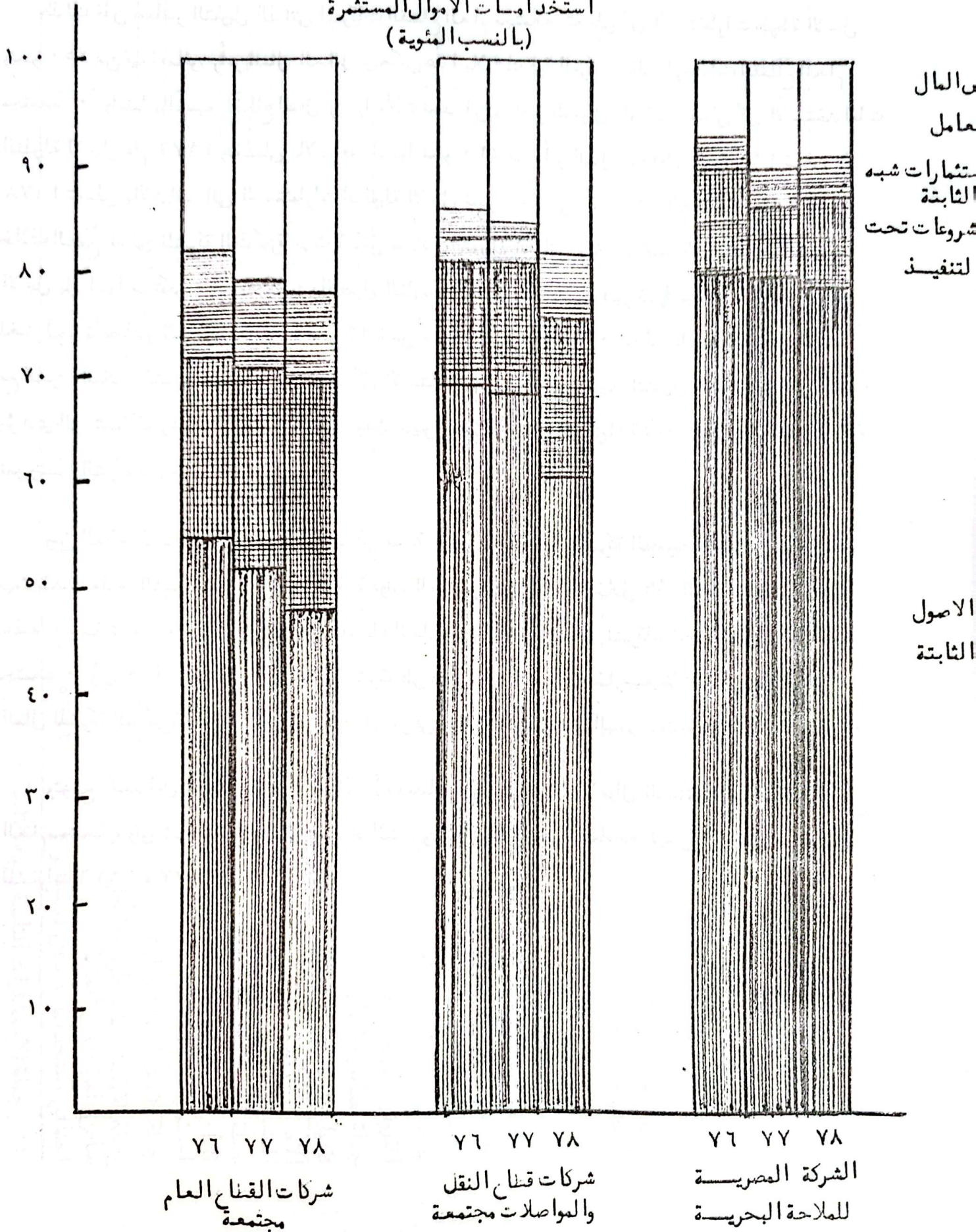
اما بالنسبة لقطاع النقل والمواصلات فقد بلغ صافي رأس المال العامل حوالي ٦٢ مليون جنيه ، ١٤ مليون جنيه ، ١٣٦ مليون جنيه أو ما يعادل نحو ١٤ ٪ ، ١٦ ٪ ، ١٨ ٪ من جملة الاموال المستثمرة وهذه النسبة تقل عن مثيلتها بالنسبة لشركات القطاع العام مجتمعة بنحو ٥ ٪ وهذا دلالة على انخفاض الاهمية النسبية لرأس المال العامل في هذا القطاع عن غيره من القطاعات الاقتصادية . ولكن يلاحظ أن نسبة صافي رأس المال العامل لشركات قطاع النقل والمواصلات مجتمعة قد ازدادت بمعدل اكبر من مثيلتها بالنسبة لشركات القطاع العام مجتمعة حيث بلغت نحو ١٤٠ ٪ ، ١٧١ ٪ عامي ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ .

وقد بلغ صافي رأس المال العامل في الشركة المصرية للملاحة البحرية نحو ٤٧ مليون جنيه ، ٢٤ مليون جنيه ، ٦٦ مليون جنيه للسنوات الثلاثة على التوالي أو ما يعادل نحو ٢٥ ٪ ، ١٠٥ ٪ ، ٨٧ ٪ من جملة الاموال المستثمرة وهذه النسبة تعادل حوالي ثلث مثيلتها بالنسبة لشركات القطاع العام مجتمعة وحوالي نصف مثيلتها بالنسبة لشركات قطاع النقل والمواصلات مجتمعة . ويشير ذلك الى ضالة أهمية رأس المال العامل في قطاع النقل البحري كأحد قطاعات الخدمات اذا قورن بغيره من القطاعات الاقتصادية ويوضح الرسم البياني رقم (٣) استخدامات الاموال المستثمرة .

نخلص من كل ما تقدم الى ان الزيادة النسبية في حجم الاموال المستثمرة في الشركة المصرية للملاحة البحرية تقل عن مثيلتها بالنسبة لشركات القطاع العام مجتمعة مما يعكس ضالة حجم الاستثمارات الجديدة في هذا النوع من النشاط مقارنة بكثير غيره من الانشطة الاقتصادية في نفس الوقت فان الانشطة الاخرى من قطاع النقل والمواصلات قد وجدت اهتماما كبيرا وفاقته نسبة الزيادة في حجم الاستثمارات بها كل شركات القطاع العام مجتمعة .

من جهة أخرى نجد ان اعتماد شركات القطاع العام في الحصول على ما يلزمها من اموال يتركز في مصادر التمويل الذاتي وان اعتمادها على الاقتراض محدود للغاية حيث يقدر متوسط حجم القروض الطويلة الاجل في المتوسط خلال تلك الفترة بنحو ١٠ ٪ من اجمالي الاموال المستثمرة وانا استبعدنا من هذه النسبة قيمة الاقتراض الطويل الاجل والتي تبلغ نحو ٢ ٪ من جملة الاموال المستثمرة فان نسبة صافي القروض التي استفاد بها القطاع العام ككل لم تتجاوز ٨ ٪ من جملة الاموال المستثمرة بينما بلغت نسبة القروض الصافية التي استخدمها قطاع النقل والمواصلات نحو ١١ ٪ من جملة الاموال المستثمرة في المتوسط خلال تلك الفترة بينما نجد ان هذه النسبة تبلغ نحو ٣١ ٪ في الشركة المصرية للملاحة البحرية وتشغل غالبية هذه القروض في قروض أجنبية .

الشكل البياني رقم (٣)
استخدامات الاموال المستثمرة
(بالنسب المئوية)



وكذلك فان مصادر التمويل الذاتى لشركات القطاع العام مجتمعه تغطى كل الاستثمارات طويلة الاجل ونحو ٥٠٪ من قيمة صافى رأس المال العامل ويعكس هذا بلا شك قوة المركز المالى لوحدات القطاع العام مجتمعه . وايضا بالنسبة لقطاع النقل والمواصلات نجد ان مصادر التمويل الذاتى تغطى كل الاستخدامات الطويلة الاجل عام ١٩٧٦ وتغطى بالاضافه اليها نحو ٢٠٪ من رأس المال العامل عام ١٩٧٧ ثم فى عام ١٩٧٨ تغطى بالاضافه الى الاستثمارات الطويلة الاجل نحو ٥٠٪ من رأس المال العامل . وهذا على خلاف الوضع المالى للشركة المذكورة حيث لا تكفى مصادر التمويل الذاتى لتغطية قيمة الاستثمارات الطويلة الاجل بل انها لم تكفى لتغطية تكاليف الاصول الثابتة وحدها وقد بلغت اكبر قدر لها عام ١٩٧٨ حيث بلغت (جملة مصادر التمويل الذاتى) نحو ٩٣٪ من جملة الاصول الثابتة . وهذا الوضع لا يتنافى فقط مع العرف المالى الشائع من ضرورة ان تحول كل الاستثمارات الثابتة عن طريق التمويل الذاتى بل ان ذلك يؤدى الى تحميل الشركاء "فائدة باهظة" وعبء دين ضخم يؤدى الى زيادة تكلفة النقل من جهة وعرقلة نمو وتطور الشركة من جهة اخرى .

ومن الملاحظ كذلك الانخفاض الشديد فى نسبة حقوق الملكية فى الشركة المصرية للملاحة البحرية حيث بلغت هذه النسبة نحو ٣٤٪ من قيمة الاموال المستثمرة فى المتوسط خلال تلك الفترة بينما بلغت هذه النسبة نحو ٥١٪ بالنسبة لشركات القطاع العام ونحو ٥٣٪ بالنسبة لشركات قطاع النقل والمواصلات مجتمعه . وكل هذا يؤكد الاعتماد الكبير للشركة على عمليات التمويل الخارجية ولا شك ان زيادة رأس المال للشركة المذكورة يمكن ان يكون له أثره الكبير فى خفض تكاليف النقل البحرى ودعم مركز الشركة المالى .

وتوضح الجداول الثلاثة رقم (١) ، (٢) ، (٣) مصادر واستخدامات الاموال المستثمرة فى شركات القطاع العام مجتمعة ، وفى شركات قطاع النقل والمواصلات ، وفى الشركة المصرية للملاحة البحرية كل على حدة وذلك للسنوات ١٩٧٦ ، ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ .

جدول رقم (١)
مصادر واستخدامات المال المستثمر
لشركات القطاع العام مجتمعة

١٠٠ = ١٩٧٦	التطور	النسبة المئوية	بالنسبة المئوية	القيمة بالمليون جنيه	١٩٧٨	١٩٧٧	١٩٧٦	١٩٧٨	١٩٧٧	١٩٧٦
١٩٧٨	١٩٧٧	١٩٧٨	١٩٧٧	١٩٧٦	١٩٧٨	١٩٧٧	١٩٧٦	١٩٧٨	١٩٧٧	١٩٧٦
١٣٥	١٢١	٣٣,٦	٣٥,٢	٣٣,٦	٢٤١٣	٢١٦٩	١٧٩٣			
١٣٦	١١٤	١٨,٦	١٨,١	١٨,٣	١٣٣٥	١١١٦	٩٨٠			
١٤٥	١١٨	٥٢,٢	٥٣,٣	٥١,٩	٣٧٤٨	٣٢٨٥	٢٧٧٣			
١٥٩	١١١	٢,٣	٢,٧	٢,٨	١٦٣	١٦٦	١٥٠			
١٣٧	١١٩	٤٩,٩	٥٠,٦	٤٩,٩	٣٥٨٦	٣١٩٩	٢٦٢٣			
١٢٦	١١٣	٢٠,٧	٢١,٦	٢٢,١	١٤٩١	١٣٣٢	١١٨٢			
١٦٠	١٣٣	١٩,٢	١٨,٦	١٦,٢	١٣٨٠	١١٤٦	٨٦٣			
١٣٨	١٢٠	٨٩,٨	٩٠,٨	٨٧,٤	٦٤٥٧	٥٥٩٧	٤٦٦٨			
١٠٩	٨٤	١٠,٢	٩,٢	١٢,٦	٧٣٤	٥٦٥	٦٧٦			
١٣٥	١١٥	١٠٠	١٠٠	١٠٠	٧١٩١	٦١٦٢	٥٣٤٣			
١١٨	١٠٩	٤٨,١	٥١,٧	٥٤,٨	٣٤٥٦	٣١٨٦	٢٩٢٦			
١٦٨	١٢٩	٢١,٣	١٩,١	١٧,١	١٥٣٨	١١٧٥	٩١٤			
١٣٠	١١٤	٦٩,٥	٧٠,٨	٧١,٩	٤٩٩٤	٤٣٦١	٣٨٤٠			
٧١	٤٨	١,١	١,٨	٢,٣	٨٠	١١٢	٢٣٢			
١٦٥	١٢٧	٦,٨	٦,١	٥,٦	٤٩٠	٣٧٦	٢٩٧			
١٠٨	٩٢	٧,٩	٧,٩	٩,٩	٥٦٩	٤٨٨	٥٢٩			
١٢٧	١١١	٧٧,٤	٧٨,٧	٨١,٨	٥٥٦٣	٤٨٤٩	٤٣٦٩			
١٦٧	١٣٥	٢٢,٦	٢١,٣	١٨,٢	١٦٢٨	١٣١٣	٩٧٤			
١٣٥	١١٥	١٠٠	١٠٠	١٠٠	٧١٩١	٦١٦٢	٥٣٤٣			

البيانات

أولاً: مصادر الأموال المستثمرة

رأس المال
الاحتياجات
إجمالي حقوق الملكية
يطرح: المعجز المرحل
صافي حقوق الملكية
مخصص الإهلاك
مخصصات أخرى

جملة مصادر التمويل الذاتي للمشروعات

القروض طويلة الأجل
جملة مصادر الأموال

ثانياً: استخدامات المال المستثمر

الأصول الثابتة
المشروعات تحت التنفيذ
جملة الاستثمارات الثابتة
إقراض طويل الأجل
استثمارات مالية أخرى
جملة الاستثمارات شبيهة الثابتة
جملة الاستخدامات طويلة الأجل
صافي رأس المال العامل
إجمالي استخدامات المال المستثمر

* جملة الاستثمارات الثابتة وشبه الثابتة *

مصادر واستخدامات الأموال المستثمرة
((بشركات قطاع النقل والمواصلات مجتمعة))

النبي

اولاً : مصادر الأموال المستثمرة

راس الطائر

۱۱۲ حیاتِ طیبہ

اجمالي، حقوق الملكية

يُطرح :: العنبر المحل

صافی حقوق الملکیہ

الإسلام

مخبرات اخري

جمله مصادر التمويل الذاتي

لقروض طويلة الاجل

جملہ مدارس الہامیہ

استخدمنا : الاموال المستعارة

۱۰۰

سجده

جمله الاستعارات الثمانية

بر افسطیوس طویل

إلى

三

افى راس المال الماكمل

جمالی، استخدامات المال المستثمر

C.

رأس الظل

مسألة الحكومة

الحمد لله

אלה

۱۰۰
 ۱۰۱
 ۱۰۲
 ۱۰۳
 ۱۰۴
 ۱۰۵
 ۱۰۶
 ۱۰۷
 ۱۰۸
 ۱۰۹
 ۱۱۰
 ۱۱۱
 ۱۱۲
 ۱۱۳
 ۱۱۴
 ۱۱۵
 ۱۱۶
 ۱۱۷
 ۱۱۸
 ۱۱۹
 ۱۲۰
 ۱۲۱
 ۱۲۲
 ۱۲۳
 ۱۲۴
 ۱۲۵
 ۱۲۶
 ۱۲۷
 ۱۲۸
 ۱۲۹
 ۱۳۰
 ۱۳۱
 ۱۳۲
 ۱۳۳
 ۱۳۴
 ۱۳۵
 ۱۳۶
 ۱۳۷
 ۱۳۸
 ۱۳۹
 ۱۴۰
 ۱۴۱
 ۱۴۲
 ۱۴۳
 ۱۴۴
 ۱۴۵
 ۱۴۶
 ۱۴۷
 ۱۴۸
 ۱۴۹
 ۱۵۰
 ۱۵۱
 ۱۵۲
 ۱۵۳
 ۱۵۴
 ۱۵۵
 ۱۵۶
 ۱۵۷
 ۱۵۸
 ۱۵۹
 ۱۶۰
 ۱۶۱
 ۱۶۲
 ۱۶۳
 ۱۶۴
 ۱۶۵
 ۱۶۶
 ۱۶۷
 ۱۶۸
 ۱۶۹
 ۱۷۰
 ۱۷۱
 ۱۷۲
 ۱۷۳
 ۱۷۴
 ۱۷۵
 ۱۷۶
 ۱۷۷
 ۱۷۸
 ۱۷۹
 ۱۸۰
 ۱۸۱
 ۱۸۲
 ۱۸۳
 ۱۸۴
 ۱۸۵
 ۱۸۶
 ۱۸۷
 ۱۸۸
 ۱۸۹
 ۱۹۰
 ۱۹۱
 ۱۹۲
 ۱۹۳
 ۱۹۴
 ۱۹۵
 ۱۹۶
 ۱۹۷
 ۱۹۸
 ۱۹۹
 ۲۰۰
 ۲۰۱
 ۲۰۲
 ۲۰۳
 ۲۰۴
 ۲۰۵
 ۲۰۶
 ۲۰۷
 ۲۰۸
 ۲۰۹
 ۲۱۰
 ۲۱۱
 ۲۱۲
 ۲۱۳
 ۲۱۴
 ۲۱۵
 ۲۱۶
 ۲۱۷
 ۲۱۸
 ۲۱۹
 ۲۲۰
 ۲۲۱
 ۲۲۲
 ۲۲۳
 ۲۲۴
 ۲۲۵
 ۲۲۶
 ۲۲۷
 ۲۲۸
 ۲۲۹
 ۲۳۰
 ۲۳۱
 ۲۳۲
 ۲۳۳
 ۲۳۴
 ۲۳۵
 ۲۳۶
 ۲۳۷
 ۲۳۸
 ۲۳۹
 ۲۴۰
 ۲۴۱
 ۲۴۲
 ۲۴۳
 ۲۴۴
 ۲۴۵
 ۲۴۶
 ۲۴۷
 ۲۴۸
 ۲۴۹
 ۲۵۰
 ۲۵۱
 ۲۵۲
 ۲۵۳
 ۲۵۴
 ۲۵۵
 ۲۵۶
 ۲۵۷
 ۲۵۸
 ۲۵۹
 ۲۶۰
 ۲۶۱
 ۲۶۲
 ۲۶۳
 ۲۶۴
 ۲۶۵
 ۲۶۶
 ۲۶۷
 ۲۶۸
 ۲۶۹
 ۲۷۰
 ۲۷۱
 ۲۷۲
 ۲۷۳
 ۲۷۴
 ۲۷۵
 ۲۷۶
 ۲۷۷
 ۲۷۸
 ۲۷۹
 ۲۸۰
 ۲۸۱
 ۲۸۲
 ۲۸۳
 ۲۸۴
 ۲۸۵
 ۲۸۶
 ۲۸۷
 ۲۸۸
 ۲۸۹
 ۲۹۰
 ۲۹۱
 ۲۹۲
 ۲۹۳
 ۲۹۴
 ۲۹۵
 ۲۹۶
 ۲۹۷
 ۲۹۸
 ۲۹۹
 ۳۰۰
 ۳۰۱
 ۳۰۲
 ۳۰۳
 ۳۰۴
 ۳۰۵
 ۳۰۶
 ۳۰۷
 ۳۰۸
 ۳۰۹
 ۳۱۰
 ۳۱۱
 ۳۱۲
 ۳۱۳
 ۳۱۴
 ۳۱۵
 ۳۱۶
 ۳۱۷
 ۳۱۸
 ۳۱۹
 ۳۲۰
 ۳۲۱
 ۳۲۲
 ۳۲۳
 ۳۲۴
 ۳۲۵
 ۳۲۶
 ۳۲۷
 ۳۲۸
 ۳۲۹
 ۳۳۰
 ۳۳۱
 ۳۳۲
 ۳۳۳
 ۳۳۴
 ۳۳۵
 ۳۳۶
 ۳۳۷
 ۳۳۸
 ۳۳۹
 ۳۴۰
 ۳۴۱
 ۳۴۲
 ۳۴۳
 ۳۴۴
 ۳۴۵
 ۳۴۶
 ۳۴۷
 ۳۴۸
 ۳۴۹
 ۳۵۰
 ۳۵۱
 ۳۵۲
 ۳۵۳
 ۳۵۴
 ۳۵۵
 ۳۵۶
 ۳۵۷
 ۳۵۸
 ۳۵۹
 ۳۶۰
 ۳۶۱
 ۳۶۲
 ۳۶۳
 ۳۶۴
 ۳۶۵
 ۳۶۶
 ۳۶۷
 ۳۶۸
 ۳۶۹
 ۳۷۰
 ۳۷۱
 ۳۷۲
 ۳۷۳
 ۳۷۴
 ۳۷۵
 ۳۷۶
 ۳۷۷
 ۳۷۸
 ۳۷۹
 ۳۸۰
 ۳۸۱
 ۳۸۲
 ۳۸۳
 ۳۸۴
 ۳۸۵
 ۳۸۶
 ۳۸۷
 ۳۸۸
 ۳۸۹
 ۳۹۰
 ۳۹۱
 ۳۹۲
 ۳۹۳
 ۳۹۴
 ۳۹۵
 ۳۹۶
 ۳۹۷
 ۳۹۸
 ۳۹۹
 ۴۰۰
 ۴۰۱
 ۴۰۲
 ۴۰۳
 ۴۰۴
 ۴۰۵
 ۴۰۶
 ۴۰۷
 ۴۰۸
 ۴۰۹
 ۴۱۰
 ۴۱۱
 ۴۱۲
 ۴۱۳
 ۴۱۴
 ۴۱۵
 ۴۱۶
 ۴۱۷
 ۴۱۸
 ۴۱۹
 ۴۲۰
 ۴۲۱
 ۴۲۲
 ۴۲۳
 ۴۲۴
 ۴۲۵
 ۴۲۶
 ۴۲۷
 ۴۲۸
 ۴۲۹
 ۴۳۰
 ۴۳۱
 ۴۳۲
 ۴۳۳
 ۴۳۴
 ۴۳۵
 ۴۳۶
 ۴۳۷
 ۴۳۸
 ۴۳۹
 ۴۴۰
 ۴۴۱
 ۴۴۲
 ۴۴۳
 ۴۴۴
 ۴۴۵
 ۴۴۶
 ۴۴۷
 ۴۴۸
 ۴۴۹
 ۴۵۰
 ۴۵۱
 ۴۵۲
 ۴۵۳
 ۴۵۴
 ۴۵۵
 ۴۵۶
 ۴۵۷
 ۴۵۸
 ۴۵۹
 ۴۶۰
 ۴۶۱
 ۴۶۲
 ۴۶۳
 ۴۶۴
 ۴۶۵
 ۴۶۶
 ۴۶۷
 ۴۶۸
 ۴۶۹
 ۴۷۰
 ۴۷۱

محمّد بن عبد الله

اجمالي مصادر التمويل الذاتي

قرض، طویلۃ الاجل، محتایہ

قروض، طويلاً الاجل اجنبية

احمد علی مصادر التعمیل الخاریجی

جملة مصادر الا سوال

ثانياً: استخدامات الأموال المستثمرة

الأصول الثمانية

المشروعات تحت التنفيذ

اجمالي الاستثمارات الثابتة

استشارت فی اوراق مالیہ محلیہ

استعارات اجنبیه

جملة الاستمارات شبه الثابتة

حمله الاستخدامات طيلة الاحل

صافي رأس المال الصافي

اجمالی استخدامات الاموال المستثمرة

الفصل الثانى

المؤشرات الاقتصادية الاساسية لتقييم الاداء

١ / ٢ إيرادات النشاط الجارى :

تمثل إيرادات النشاط الجارى كل ما تحصل عليه شركات القطاع العام من دخول نتيجة مزاولتها للأنشطة الاقتصادية المختلفة ومصادرهما هي :

- المبيعات
- تقديم الخدمات
- أرباح الاتجار فى البضائع المشتراة بغرض البيع

ولقد بلغت إيرادات النشاط الجارى لشركات القطاع العام فى عام ١٩٧٨ نحو ١٣ ٧٥ مليون جنيه عام ١٩٧٨ مقابل ٥٩٤٥ مليون جنيه ، ٦٥٧٥ مليون جنيه عامى ١٩٧٦ ، ١٩٧٧ على التوالى . أى أن إيرادات النشاط الجارى قد ازدادت الى نحو ١١١% و ١٢٦% عامى ١٩٧٧ و ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ .

ولقد ساهم قطاع الصناعة بالقدر الاكبر فى تحقيق إيرادات النشاط الجارى حيث بلغت إيرادات النشاط الجارى لقطاعات الصناعة نحو ١٩٨٥ مليون جنيه ، ٢٤٣٩ مليون جنيه و ٢٧٣٤ مليون جنيه للسنوات الثلاثة ٧٦ ، ٧٧ ، ١٩٧٨ على التوالى أو ما يعادل نحو ٣٣% ٣٧% ، ٣٦% من اجمالى إيرادات شركات القطاع العام مجتمعة . ولقد حققت قطاعات الصناعة معدل تطور اكبر من متوسط معدل التطور الذى حققته شركات القطاع العام مجتمعة حيث زادت إيرادات النشاط الجارى الى نحو ١٢٣% ، ١٣٨% عامى ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ .

ويأتى قطاع التمويل والتجارة فى المرتبة الثانية حيث ساهم بنحو ٣٨% ، ٣١% و ٢٩% من اجمالى إيرادات النشاط الجارى لشركات القطاع العام مجتمعة . ولكن على عكس قطاع الصناعة

تماما فان دور قطاع التمويل والتجارة أخذ في التناقص ويقدر كبير حيث انخفضت مساهمته فى تحقيق الايرادات حوالى ٩% ليس هذا فحسب ولكن أيضا انخفض مقدار ما يحققه هذا القطاع الى حوالى ٩٠% ، ٩٦% ، عامى ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ عما حققه عام ١٩٧٦ وربما يرجع ذلك الى ازدياد دور القطاع الخاص فى هذا المجال بعد سياسة الانفتاح الاقتصادى والتوسع فى انشاء الاسواق الحرة .

ويحتل قطاع التشييد والاسكان المرتبة الثالثة حيث ساهم بنحو ١٠% من جملة إيرادات النشاط الجارى خلال كل من السنوات الثلاثة على التوالى واتجهت إيراداته الى التزايد حيث بلغت نحو ١١٢% ، ١٣٦% عامى ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ .

ويلى ذلك قطاعات النقل والمواصلات ثم الطاقة فقطاع المال والاقتصاد ولكن أهم ما يلاحظ أنه على الرغم من انخفاض مساهمة قطاع المال والاقتصاد فى تحقيق إيرادات النشاط الجارى حيث بلغت نحو ٤% ، ٥% ، ٧% للسنوات الثلاث على التوالى فان هذا القطاع قد حقق أعلى معدل تطور فازدادت إيراداته الى حوالى ١٣٣% ، ٢٠٩% عامى ٧٧ و ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ ولا شك فى ان ذلك راجع الى نمو دور هذا القطاع فى ظل سياسة الانفتاح الاقتصادى .

اما قطاع الزراعة وقطاع الثقافة والاعلام فهما أقل القطاعات مساهمة فى تحقيق إيرادات النشاط الجارى فمساهمة قطاع الزراعة بلغت حوالى ٢% فقط من جملة إيرادات شركات القطاع العام مجتمعة . أما مساهمة قطاعات الثقافة والاعلام فهى محدودة للغاية لم تتجاوز ٥% من جملة إيرادات النشاط الجارى فقطاع العام ككل خلال السنوات الثلاث المذكورة .

ويوضح الجدول رقم (٤) المؤشرات الاقتصادية الاساسية لاداء شركات القطاع العام مجتمعة خلال السنوات الثلاث المذكورة . أما الجدول رقم (٥) فيوضح مساهمة القطاعات المختلفة فى تحقيق إيرادات النشاط الجارى وتطورها خلال تلك الفترة .

جدول رقم (٤)
المؤشرات الاقتصادية الأساسية لاداء شركات
القطاع العام مجمعة

البيان					القيمة بالمليون جنيه					التطور ١٩٧٦=١٠٠				
					١٩٧٦	١٩٧٧	١٩٧٨	١٩٧٧	١٩٧٨	١٩٧٦	١٩٧٧	١٩٧٨	١٩٧٧	١٩٧٨
ايرادات النشاط الجارى					٥٩٤٥	٦٥٧٥	٧٥١٣	١١١	١٢٦	١٠٠	١١١	١٢٦	١١١	١٢٦
يطرح : المشتريات بفرض البيع					٢٢٢١	٢٠٤٠	٢٢٠٥	٩٢	٩٩	١٠٠	٩٢	٩٩	٩٢	٩٩
= الانتاج الاجمالى بسعر السوق					٣٧٢٤	٤٥٣٥	٥٣٠٧	١٢٢	١٤٣	١٠٠	١٢٢	١٤٣	١٢٢	١٤٣
يطرح : فائض العلاقات السلعية					٣٨٣	٢٩٥	٢٥٢	٧٧	٦٦	١٠٠	٧٧	٦٦	٧٧	٦٦
(الضرائب والرسوم السلعية - الاعانات)					٣٤٤١	٤٢٤٠	٥٠٥٥	١٢٣	١٤٦	١٠٠	١٢٣	١٤٦	١٢٣	١٤٦
= الانتاج الاجمالى بتكلفة عوامل الانتاج					١٨٩٩	٢٢٦٦	٢٢٣١	١١٩	١٤٤	١٠٠	١١٩	١٤٤	١١٩	١٤٤
يطرح : المستلزمات السلعية والخدمات					١٥٤٢	١٩٧٤	٢٣٢٤	١٢٨	١٥١	١٠٠	١٢٨	١٥١	١٢٨	١٥١
= القيمة المضافة الاجمالية					١٩٠	٢٤٣	٢٧٩	١٢٧	١٤٧	١٠٠	١٢٧	١٤٧	١٢٧	١٤٧
يطرح : الاهلاك					١٣٥٢	١٧٣١	٢٠٤٥	١٢٨	١٥١	١٠٠	١٢٨	١٥١	١٢٨	١٥١
= القيمة المضافة الصافية الدفترية					١٤٠	١٨٩	١٧٦	١٣٤	١٢٦	١٠٠	١٣٤	١٢٦	١٣٤	١٢٦
يطرح : الفروق المحسوبة (المحسمات)					١٢١٢	١٥٤٢	١٨٦٩	١٢٧	١٥٤	١٠٠	١٢٧	١٥٤	١٢٧	١٥٤
= القيمة المضافة الصافية الفعلية														
وتتضمن :					٥٨٢	٦٩٦	٨٣٥	١٢٠	١٤٣	١٠٠	١٢٠	١٤٣	١٢٠	١٤٣
- الاجور					٩	١٠	١١	١١١	١١١	١٠٠	١١١	١١١	١١١	١١١
- الايجارات					٩٣	١٤٢	٢٣٥	١٤٩	٢٤١	١٠٠	١٤٩	٢٤١	١٤٩	٢٤١
- الفوائد					٥٢٨	٦٩٥	٧٨٨	١٣٢	١٤٩	١٠٠	١٣٢	١٤٩	١٣٢	١٤٩
- فائض العمليات الجارية														
القيمة المضافة الصافية الفعلية					١٢١٢	١٥٤٣	١٨٦٩	١٢٧	١٥٤	١٠٠	١٢٧	١٥٤	١٢٧	١٥٤

الممسوحة ضوئياً بـ CamScanner

وقد بلغت إيرادات النشاط الجارى فى قطاع النقل والمواصلات هوالى ٣٥٧ مليون جنيه ٥٣٥ مليون جنيه ، ٦٥٣ مليون جنيه للسنوات الثلاثة على التوالى . أى انها قد ازدادات الى نحو ١٥٠ % ، ١٨٣ % عامى ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ وهى نسبة تطور تفوق كثيرا ما حققته شركات القطاع العام مجتمعة .

وكذلك فقد حققت الشركة المصرية للملاحة البحرية نسبة تطور فى إيرادات النشاط الجارى قريبة مما حققه قطاع النقل والمواصلات حيث زادت إيراداتها الى نحو ١٦٢ % ، ١٧٨ % عامى ٧٧ ، ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ .

ولكى تكون مقارنة التطور فى إيرادات النشاط الجارى بالنسبة للشركة المذكورة بشركات القطاع العام مجتمعة مقارنة علمية صحيحة فيجب الأخذ فى الاعتبار : التطور فى مقدار الأموال المستثمرة فى كل منها وكذلك نسبة الزيادة فى التكاليف التى حققت تلك الإيرادات .

ولقد زادت الأموال المستثمرة فى شركات القطاع العام مجتمعة الى حوالى ١١٥ % ، ١٣٥ % عامى ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ بينما زادت إيرادات النشاط الجارى الى نحو ١١١ % ، ١٢٦ % خلال نفس العامين وهذا يعنى ان الزيادة فى حجم الأموال المستثمرة لم يصاحبه نفس القدر من الزيادة فى إيرادات النشاط الجارى . أما فى قطاع النقل والمواصلات فقد ازدادت الأموال المستثمرة الى نحو ١٣٠ % ، ١٦٠ % عامى ٧٧ ، ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ وقد صحت ذلك زيادة نسبية أكبر فى إيرادات النشاط الجارى حيث زادت الى نحو ١٥٠ % ، ١٨٣ % خلال نفس الفترة ، وهذا دليل على الاستخدام الافضل للموارد المالية المتاحة .

أما بالنسبة للشركة المصرية للملاحة البحرية فقد زادت الأموال المستثمرة الى نحو ١٠٨ % ، ١١٢ % وهى زيادة اقل بكثير عن مثيلتها فى شركات القطاع العام مجتمعة وعن شركات قطاع النقل والمواصلات ، ولكن على الرغم من ذلك زادت إيرادات النشاط الجارى زيادة نسبية كبيرة اذا قورنت بالقطاعين المذكورين حيث بلغت نحو ١٦٢ % ، ١٧٨ % خلال العامين المذكورين .

وهذا يعنى أن الشركة قد حققت استخداما أفضل للأموال المتاحة لديها خلال العامين المذكورين عما حقته شركات القطاع العام مجتمعة وأيضا أفضل مما حقته شركات قطاع النقل والمواصلات • وسوف نقارن فى موضع قادم تطور كل من التكاليف والإيرادات •

ويوضح الجدول رقم (٦) المؤشرات الاقتصادية الأساسية للاداء فى شركات قطاع النقل والمواصلات مجتمعة • بينما يوضح الجدول رقم (٧) المؤشرات الاقتصادية الأساسية للاداء بالشركة المصرية للملاحة البحرية •

جدول رقم (٦)
المؤشرات الاقتصادية الاساسية للاقتصاد
في قطاع النقل والمواصلات

القيمة بالمليون جنيهه					البـان
التطور ٧٦=١٠٠	١٩٧٧	١٩٧٨	١٩٧٧	١٩٧٦	
١٨٢ر٨	١٤٩ر٨	٦٣٥ر٨	٥٣٥ر٢	٣٥٧ر٣	ايرادات النشاط الجارى
١٦٧ر٨	١٤٤ر٠	١٥٩ر٨	١٣٧ر٨	٩٥ر٤	يطرح : المشتريات بغرض البيع
١٨١ر٨	١٥١ر٧	٤٧٥ر٣	٣٩٧ر٨	٢٦١ر٩	الانتاج الاجمالى بسعر السوق
٩١ر٠	٨٣ر٠	٤ر٣	٣ر٩	٤ر٧	+ الفروق السلعية (الضرائب والرسوم - الاعانات)
١٨٣ر٨	١٥٣ر٨	٤٧١ر٠	٣٩٣ر٨	٢٥٧ر٢	الانتاج الاجمالى بتكلفة عوامل الانتاج
٢١٢ر٦	١٧١ر٨	٢٢٤ر٨	١٨٠ر٧	١٠٥ر٦	يطرح : المستلزمات السلعية والخدمية
١٦٢ر٦	١٤٠ر٤	٢٤٦ر٨	٢١٢ر٨	١٥١ر٦	القيمة المضافة الاجمالية
١٤٦ر٩	١٣٢ر٢	٣٧ر٩	٣٤ر٨	٢٥ر٨	يطرح : الاهلاك
١٦٥ر٨	١٤٢ر٨	٢٠٨ر٦	١٧٨ر٧	١٢٥ر٨	القيمة المضافة الصافية المحسوبة
٢٦١ر٠	١٨٣ر٨	٢٠ر٨	١٤ر٨	٧ر٧	يطرح : المحسوبات "الفروق المحسوبة"
١٥٩ر٦	١٣٩ر٨	١٨٨ر٨	١٦٤ر٦	١١٨ر٨	القيمة المضافة الصافية
					وتتضمن :
١٦٣ر٢	١٣٣ر٧	٨٠ر٣	٦٥ر٨	٤٩ر٣	الاجور
١٠٤ر٨	١٠٠ر٠	٢ر٣	٢ر٢	٢ر٢	الايجازات
١٥٦ر٢	١١٦ر٠	١١ر٤	٨ر٨	٧ر٣	الفوائد
١٥٩ر٤	١٤٨ر٧	٩٤ر٨	٨٨ر٢	٥٩ر٣	فائض العمليات التجارية
١٥٩ر٦	١٣٩ر٨	١٨٨ر٨	١٦٤ر٧	١١٨ر٨	

جدول رقم (٧)
المؤشراء الاقتصادية الأساسية
للاداء بالشركة المصرية للملاحة البحرية

القيمة بالمليون جنيهه					التطور ٧٦=١٠٠	البيان
١٩٧٦	١٩٧٧	١٩٧٨	١٩٧٧	١٩٧٨	١٩٧٨	
٢٣,١٤	٣٢,٣٨	٤١,١٣	١٦١	١٧٢,٧	١٧٢,٧	ايرادات النشاط الجارى
٠,١٥	٠,٢٨	٠,٢٦	١٨٦,٧	١٧٣,٣	١٧٣,٣	يطرح : المشتريات بغرض البيع
٢٢,٩٩	٣٢,١٠	٤٠,٨٧	١٦١,٤	١٧٢,٨	١٧٢,٨	الانتاج الاجمالى بسعر السوق
٠,٦٧	٣,١٨	٣,٦٣	٤٧٤,٦	٥٤١,٨	٥٤١,٨	+ الفروق السلعية (الضرائب والرسوم - الاعانات)
٢٣,٦٦	٤٠,٢٨	٤٤,٠	١٧٠,٢	١٨٨,١	١٨٨,١	الانتاج الاجمالى بتكلفة عوامل الانتاج
١٢,١٦	٢١,٠٥	٢٥,٧٩	١٧٣,١	٢١٢,١	٢١٢,١	يطرح : المستلزمات السلعية والخدمية
١١,٠	١٩,٢٣	١٨,٧١	١٦٧,٢	١٦٢,٧	١٦٢,٧	القيمة المضافة الاجمالية
٢,٦٩	٢,٨٩	٢,٩٩	١٠٧,٤	١١١,٢	١١١,٢	يطرح : الاهلاك
٨,٨١	١٦,٣٤	١٥,٧٢	١٨٥	١٧٨,٤	١٧٨,٤	القيمة المضافة الصافية المحسوبة *
٠,٩	١,٢٠	١,٣٥	٢٠٣,٤	٢٢٨,٨	٢٢٨,٨	يطرح : المحسوبات "الفروق المحسوبة"
٨,٢٢	١٥,١٤	١٤,٣٧	١٨٤,٢	١٧٤,٨	١٧٤,٨	القيمة المضافة الصافية
٣,٤٣	٤,٢٣	٥,٨٦	١٢٣,٣	١٧٠,٨	١٧٠,٨	وتتضمن : الاجور الايجار
٢,١٤	١,٧٦	٢,٠٦	٨٢,٢	٩٦,٣	٩٦,٣	الفوائد
٢,٦٥	٩,١٦	٦,٤٥	٣٤٥,٧	٢٤٣,٤	٢٤٣,٤	فائض العمليات الجارية
٨,٢٢	١٥,١٤	١٤,٣٧	١٨٤,٢	١٧٤,٨	١٧٤,٨	

* تتضمن فرق الايجار المحسوب (٣٠ مليون جنيهه) والباقي فرق الفوائد المحسوبة .
** أقل من ٥٠٠٠ جنيهه .

٢/٢ الانتاج الاجمالى بسعر السوق :

يتمثل الانتاج الاجمالى بسعر السوق فى ايرادات النشاط الجارى مستبعدا منها المشتريات بغرض البيع . وقد بلغت جملة الانتاج الاجمالى بسعر السوق نحو ٣٧٢٤ مليون جنيه ، ٤٥٣٥ مليون جنيه و ٥٣٠٧ مليون جنيه للسنوات الثلاثة على التوالى . كما زاد الانتاج الاجمالى الى ١٢٢ % ، ١٤٣ % عامى ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ عما كان عليه عام ١٩٧٦ ويوضح الجدول رقم (٨) مساهمة القطاعات الاقتصادية المختلفة فى تحقيق ذلك الانتاج .

وقد بلغ الانتاج الاجمالى فى قطاع النقل والمواصلات نحو ٢٦٢ مليون جنيه — ٣٩٧ مليون جنيه ، ٤٧٥ مليون جنيه خلال تلك السنوات أى انه قد ازداد إلى نحو — ١٥٢ % ، ١٨٢ % عامى ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ عما كان عليه عام ١٩٧٦ .

أما الانتاج الاجمالى بسعر السوق الذى حققته الشركة المصرية للملاحة البحرية فقد بلغ نحو ٢٣ مليون جنيه ، ٣٧ مليون جنيه ، ٤١ مليون جنيه خلال السنوات السى الثلاث المذكورة أى ان الانتاج الاجمالى قد زاد الى نحو ١٦١ % ، ١٧٨ % عامى ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ عما كان عليه عام ١٩٧٦ .

ولما سبق ذكره من تحليل لمقارنة ايرادات النشاط الجارى للشركة المذكورة مع شركات القطاع العام مجتمعة هو أيضا نفس التحليل المقارن للانتاج الاجمالى بسعر السوق .

ولكن العلاقة بين كل من الانتاج الاجمالى بسعر السوق وايرادات النشاط الجارى يجب ايضا حها هنا باعتبارها مؤشرا هاما لبيع كل نشاط من الأنشطة الاقتصادية المختلفة حيث بلغت هذه العلاقة ١٠٠ % بالنسبة لقطاع المال والاقتصاد وهذا يعنى الانعدام التام لعملية مزاوله الاتجار السلعى فى هذا القطاع وهو ما يتفق والطبيعة الاقتصادية لذلك القطاع أما فى قطاعات التشييد والاسكان فان هذه العلاقة تبلغ نحو ٩٩ % أى أن النشاط التجارى محدود للغاية داخل هذا القطاع حيث لم يزد عن ٦ % فقط من جملة نشاط القطاع . أما بالنسبة لقطاعات الزراعة والصناعة فلم تزد عن ٨ % فى أى منها .

(٨) جدول رقم
الاتجاه الاجمالي المسمى المستوفى
لشركات القطاع العام مجتمع

القيمة بالمليون جنيهه	مساهمة القاعات بالنسب المئوية	التطور ١٩٧٦=١٠٠	البيانات						
القطاع	١٩٧٦	١٩٧٨	١٩٧٢	١٩٧٨	١٩٧٢	١٩٧٦	١٩٧٨	١٩٧٢	١٩٧٦
الزراعة والسماء	١٣٨,٧	١٤٩,٧	١٧١,٣	٣,٧	٣,٣	٣,٣	١٠٧,٩	٣,٣	١٢٣,٣
المناء	١٨٤,٠	٢٢٤,٩	٢٥٤,٤	٤٩,٤	٤٩,٣	٤٩,٣	١٣٨,٢	٤٧,٩	١٣٨,٢
الطاقة	١٦٠,٧	١٩١,١	٢١٣,٠	٤,٣	٤,٣	٤,٣	١١٨,٩	٤,٣	١٣٢,٣
التشييد والسكان	٥٦٦,٧	٦٣٥,٣	٧٦٩,٧	١٥,٣	١٤,٣	١٤,٣	١١٢,٩	١٤,٣	١٣٥,٣
النقل والمواصلات	٢٦١,٩	٣٩٢,٤	٤٧٥,٣	٧,٠	٨,٣	٩,٣	١٥١,٣	٩,٣	١٨١,٣
التأمين والتجسرة	٥١٤,٣	٥٩٦,١	٦٣١,٦	١٣,٣	١٣,٣	١٣,٣	١١٥,٩	١١,٩	١٢٢,٣
المال والاقتصاد	٢٣٩,٣	٣١٨,٣	٥٠٠,٣	٦,٣	٧,٣	٩,٣	١٣٢,٧	٩,٣	٢٠٨,٣
الثقافة والاعلام	١,١	١,٣	١,٣	-	-	-	١٣٦,٤	-	١٣٦,٤
شركات القطاع العام	٣٧٢٣,٦	٤٥٣٤,٣	٥٣٠٧,٢	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٢١,٣	١٠٠	١٤٢,٣
مجتمعه									
الشركة المصرية للملاحة البحرية	٢٣	٣٧,١	٤٠,٩	٦	٨	٨	١٦١,٤	٨	١٧٧,٣

أما بالنسبة لقطاع النقل والمواصلات فقد بلغت هذه النسبة نحو ٢٣% ونحو ٥٦% في قطاع الثقافة والأعلام و ٤٠% في قطاع الطاقة ونحو ٢٩% في قطاع التمويل والتجارة وتعني النسبة الأخيرة أن النشاط الأساسي لقطاع التمويل والتجارة هو الاتجار في السلع .

أما بالنسبة للشركة المصرية للملاحة البحرية فإن هدف النسبة لم تتجاوز ٣٩% أي أن عملية الاتجار في السلع لم تتجاوز ٠,٢% من نشاط الشركة المذكورة . هي نسبة ضئيلة للغاية إذا قورنت بمثيلتها لقطاع النقل والمواصلات حيث بلغ نشاط الاتجار السلعي نحو ٢٧% وأيضا فإن هذه النسبة تعتبر ضئيلة للغاية إذا قورنت بالمكائيات الكبيرة لتنمية هذا النوع من النشاط وتحقيق قدرا من الإيرادات تساعد في خفض تكاليف النقل . حقيقة أن عملية الاتجار السلعي تعتبر نشاطا ثانويا للشركة ولكن ذلك النشاط الثانوي يمكن أن يخدم النشاط الأساسي ويمكن التوسع فيه وخاصة على سفن الركاب .

وعلى الرغم من ضالة عملية الاتجار فقد حققت قدرا من الأرباح بينما النشاط الأساسي لم يحقق أرباحا محاسبية (إذا استبعدت الإعانات) عدا عام ١٩٧٧، وسوف نعالج ذلك في موضع قادم. وقد تطورت الأرباح من عملية الاتجار السلعي حيث بلغت نحو ١١٧% ، ١٣٦% عام ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ . وقد بلغت الأرباح التي تحققت من عملية الاتجار السلعي نحو ٣٠% ، ٢٢% ، ٢٦% من جملة الإيرادات من المشتريات بغرض البيع وذلك عن السنوات الثلاثة على التوالي أي أن كل جنيه ينفق في شراء بضائع بغرض البيع كان يحقق حوالي ٣٠٠ مليون ، ٢٢٠ مليون ، ٢٦٠ مليون من الأرباح خلال العام .

يوضح الجدول رقم (٩) تطور إيرادات الاتجار في السلع خلال السنوات الثلاث المذكورة في الشركة المصرية للملاحة البحرية .

جدول رقم (٩)
تطور إيرادات الاتجار فى السلع
" بالشركة المصرية للملاحة البحرية "

الاف الجنيها

البيان	١٩٧٦	١٩٧٧	١٩٧٨
(١) الإيرادات من الاتجار السلع	٢٢٠	٣٥٤	٣٥٠
(٢) المشتريات بغرض البيع	١٥٤	٢٢٧	٢٦٠
(٣) الأرباح (١) - (٢)	٦٦	٧٧	٩٠
(٤) معدل الأرباح (٣) ÷ (١)	٣٠%	٢٢%	٢٦%
(٥) تطور الأرباح	١٠٠%	١١٧%	١٣٦%

وعلى الرغم من ضالة حجم النشاط فى الاتجار السلع فإنه من الممكن الوقوف على ملاحظتين أساسيتين :-

أولاً : أن الجزء الأعظم من المشتريات بغرض البيع يتم من السوق الاجنبى وليس سلعا مصرية وعلى سبيل المثال فقد بلغت جملة المشتريات بغرض البيع عام ١٩٧٨ حوالى ٢٦٠ الف جنيه منها ١٧٢ الف جنيه من السوق الاجنبى أى حوالى ٦٦% بالعملة الاجنبية .

ثانياً : ان عملية البيع تتم للعاملين بالعملة المحلية بغض النظر عن كونها بضائع اجنبية اشترت بالعملات الصعبة ام بالعملة المحلية ومن ثم فإنها بذلك تمثل ميزة عينية للعاملين اكثر من كونها نشاطا تجاريا بالاضافة الى انها تمثل تكلفة قومية لها اثرها على ميزان المدفوعات مهما كانت ضالة هذا الاثر . ونحن لانرى ان ذلك ممنوعا على

الاطلاى ولكن يجب أن يكون هناك تحديد دقيق لطبيعة عناصر التكلفة المختلفة
واظهار هذه الميزة ضمن المزايا العينية الاخرى بالقدر الذى يستفيدون به نتيجة
للحصول على عملات صعبة فى شكل سلع مشتراه من السوق العالمى .

١٣/٢ الانتاج الاجمالى بتكلفة عوامل الانتاج :

للوصول الى قيمة الانتاج الاجمالى بتكلفة عوامل الانتاج يضاف الى الانتاج الاجمالى
بسعر السوق الاعانات التى حصل عليها القطاع ويستبعد منه قيمة الضرائب والرسوم السلعية
التى تحمل بها .

وقد بلغ الانتاج الاجمالى بتكلفة عوامل الانتاج حوالى ٣٤٤١ مليون جنيه
٤٢٤٠ مليون جنيه ٥٠٥٥ مليون جنيه للسنوات ١٩٧٦ ١٩٧٧ ١٩٧٨ ، على التوالى
أى انه قد زاد الى نحو ١٢٣% ، ١٤٧% عامى ١٩٧٧ ١٩٧٨ عما كان عليه عام
١٩٧٦ . موضح الجدول رقم (١٠) تطور الانتاج الاجمالى بتكلفة عوامل الانتاج موزعا
بحسب مساهمة القطاعات المختلفة فى تحقيقه .

وقد بلغت جملة الاعانات التى حصلت عليها شركات القطاع العام مجتمعه نحو ٨٦
مليون جنيه ١٤٠ مليون جنيه عامى ١٩٧٧ ١٩٧٨ ، على التوالى أى انها قد زادت الى
نحو ١٦٣% خلال العامين المذكورين بينما بلغت جملة الرسوم والضرائب السلعية والجمركية
التى تحملت بها شركات القطاع العام مجتمعه حوالى ٣٨١ مليون جنيه عام ١٩٧٧ مقابل حوالى
٣٩٢ مليون جنيه عام ١٩٧٨ أى انها قد ازدادت الى نحو ١٠٣% عما كانت عليه عام ١٩٧٨ ،
أى أن صافى الفروق السلعية التى تحمل بها القطاع العام قد بلغت نحو ٢٩٥ مليون جنيه
٢٥٢ مليون جنيه للعامين المذكورين على التوالى وهذا يعنى انخفاض مساهمة القطاع العام
فى دعم الاقتصاد القومى فى صورة الفروق السلعية بحوالى ٤٣ مليون جنيه عام ١٩٧٨ عما
كانت عليه عام ١٩٧٧ أو ما يعادل نحو ١٥% عما كانت عليه عام ١٩٧٧ .

جدول رقم (١٠)
الانتاج الاجمالي بتكلفة عوامل الانتاج
" لشركات القطاع العام مجتمعة "

البيان القطاعات	القيمة بالمليون جنيه			مساهمة القطاع المئوية بالنسبة			التطور ١٩٧٦=١٠٠
	١٩٧٦	١٩٧٧	١٩٧٨	١٩٧٦	١٩٧٧	١٩٧٨	
الزراعة والرى	١٤١٦	١٤٦٩	١٦٩٠	٤ر	٣ر	٣ر	١٠٧
الصناعة	١٦١١٦	٢٠١١٢	٢٣٥٥٤	٤٦٤	٤٧٤	٤٦٤	١٢٥
الطاقة	٦٥٧٣	١٨٧٣	٢٠٩٦	٤٦	٤٤	٤ر	١١٩
التشييد والاسكان	٥٦١٢	٦٢٩٦	٧٦٢٣	١٦٣	١٤٩	١٥ر	١١٢
النقل والمواصلات	٢٥٧٢	٣٩٣	٤٧١٠	٧ر	٩ر	٩ر	١٥٣
التموين والتجارة	٤٧٤٣	٥٥٥٦	٥٩٢٨	١٣٨	١٣ر	١١٧	١١٢
المال والاقتصاد	٢٣٥	٣١١٨	٤٩١٦	٦ر	٧ر	٩ر	١٣٣
الثقافة والاعلام	٢ر	٣ر	٣ر	٠ر	٠ر	٠ر	١٦٧
شركات القطاع العام مجتمعة	٣٤٤٠٦	٤٢٣٩٦	٥٠٥٥٥	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١٢٣
الشركة المصرية للملاحة البحرية	٢٣٧	٤٠٣	٤٤	٧ر	١ر	٩ر	١٢٠

اما بالنسبة لقطاع النقل والمواصلات فقد ساهم بنحو ١٠% من الانتاج الاجمالي بتكلفة عوامل الانتاج من جملة ما حققته شركات القطاع العام مجتمعة . وقد بلغت جملة الاعانات التى حصل عليها هذا القطاع حوالى ٤ مليون جنيه عام ١٩٧١ ، ٤ مليون جنيه عامى ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ أى أنها قد ازدادت الى نحو ١١٢% وهى نسبة ثقل بكثير عن مثلتها بالنسبة لشركات القطاع العام مجتمعة .

أى أن قطاع النقل والمواصلات لم يلقى نفس القدر من الدعم مقارنة بخيريه من القطاعات • ومن جهة أخرى فقد بلغت جملة الضرائب والرسوم التى تحمّلها قطاع النقل والمواصلات نحو ٨ مليون جنيه عام ١٩٧٧ هـ ٨٩٩ مليون جنيه عام ١٩٧٨ هـ أى أنها قد ازدادت الى نحو ١١١% وهى نسبة تفوق بكثير مثيلاتها بالنسبة لشركات القطاع العام مجتمعة •

نخلص من ذلك الى أنه قد صاحب انخفاض نسبة الدعم التى حصل عليها قطاع النقل والمواصلات مقارنة بما حصلت عليه شركات القطاع العام مجتمعة زيادة نسبة ما تحمّله ذلك القطاع من ضرائب ورسوم عن مثيلاتها بالنسبة لشركات القطاع العام مجتمعة •

ويختلف الوضع تمامًا بالنسبة للشركات المصرية للملاحة البحرية فهى من الشركات التى تعتمد الى حد كبير على ما تحصل عليه من اعمانات • حيث بلغت تلك الاعانات نحو ٩٠ مليون جنيه هـ ٣٠٠ مليون جنيه هـ ٤٠٠ مليون جنيه للسنوات ٧٦ هـ ٧٧ هـ ١٩٧٨ على التوالى أى أنها قد ازدادت عام ١٩٧٧ الى نحو ٤ أضعاف ما كانت عليه عام ١٩٧٦ ثم ازدادت عام ١٩٧٨ الى نحو ١١٤% عما كانت عليه عام ١٩٧٧ وقد بلغت الضرائب والرسوم السلعية التى تحمّلها الشركة نحو ٣٢٠ مليون جنيه عام ١٩٧٧ هـ ٣٧٠ مليون جنيه عام ١٩٧٨ أى أن الشركة قد حصلت على اعمانات صافية حوالى ٣٢٠ مليون جنيه هـ ٣٦٠ مليون جنيه لكل من عامى ١٩٧٧ هـ ١٩٧٨ على التوالى •

ونخلص من ذلك الى ان الشركة المذكورة من الشركات التى تعتمد على الاعانات لتحقيق نشاطها ليس هذا فحسب بل انها حصلت على نحو ٨٥% من جملة الاعانات التى حصل عليها قطاع النقل والمواصلات أو ما يعادل نحو ٤% هـ ٣% من جملة الاعانات التى حصلت عليها شركات القطاع العام مجتمعة خلال العامين المذكورين • ولكن قطاع النقل البحرى من القطاعات التى تحقق أرباحا على المستوى العالمى بل وفى مصر ذاتها فان شركات النقل البحرى الخاصة تحقق قدرا كبيرا من الارباح ومن ثم فان الأمر يحتاج على التعرف على اسباب ذلك وهو ما سوف نعالجه فى موضع قادم • ويوضح الجدول رقم "١١" مقدار الاعانات والرسوم والضرائب والفروق السلعية لشركات القطاع العام مجتمعة ولكل قطاع على حده خلال عامى ١٩٧٧ هـ ١٩٧٨ •

جدول رقم (١١)
الضرائب والرسوم الجمركية والمالية واعانات الانتاج والتصدير
والفروق السعرية

البيان	١٩٧٧		١٩٧٨		١٩٧٩	
	الضرائب والرسوم	الاعسانات % القيمة	الضرائب والرسوم	الاعسانات % القيمة	الضرائب والرسوم	الاعسانات % القيمة
الزراعة والري	٢٨	-	٢٣	-	٢٣	-
الصناعة	٢٨٢,٢	٥٦,٤٨	٢٣٣,٢	٨٤,١١٧,٢	٢٨٩,١	٨٤,١١٧,٢
الغلازة	٣٦	-	٣٦	-	٣٤	-
التشييد والاسكان	٥٩	*	٥٩	٠,٣	٧٦	*
النقل والمواصلات	٨٠	٥,٤	٣٩	٤,٦	٤٣	٣
التأمين والتجارة	٢٢,١	٣٢,٣١	٤٠	١٥,٤	٣٨,٨	١٥,٤
العمل والاقتصاد	٦	-	٦	-	٨,٢	-
التعاقف والاعلام	*	٢,٢	(٢,١)	٢,١	(٢,١)	٢,١
شركات القطاع العام	٣٨١,١	١٠٠,٨٦	٢٩٤,٩	١٠٠,١٤٠,١	٢٥٢,١	١٠٠,١٤٠,١
مجمعة						
الشركة العمومية للملاحة البحرية	-	٣,٢	٣,٢	٣	٣,٢	٣

٢ / ٣ / ١ علاقة الانتاج الاجمالي بتكلفة عوامل الانتاج / الانتاج الاجمالي بسعر السوق :

بلغت علاقة الانتاج الاجمالي بتكلفة عوامل الانتاج / الانتاج الاجمالي بسعر السوق بالنسبة لشركات القطاع العام مجتمعة حوالى ٩٢% ، ٩٣% ، ٩٥% للسنوات الثلاث ٧٦ ، ٧٧ ، ١٩٧٨ على التوالي وهذا يعنى ان شركات القطاع العام مجتمعة تحملت بنحو ٨% ، ٧% ، ٥% من قيمة الانتاج الاجمالي بسعر السوق خلال تلك الفترة فى شكل فروق سعرية (الضرائب والرسوم السعرية مستبعدا منها الاعانات) .

وقد بلغت هذه النسبة حوالى ٢% ، ١% ، ١% بالنسبة لشركات قطاع النقل والمواصلات وهذا يشير الى انخفاض نسبة صافى الفروق السعرية التى يتحمل بها هذا القطاع عن مثيلتها بالنسبة للقطاع العام .

أما بالنسبة للشركة المصرية للملاحة البحرية فان علاقة الانتاج الاجمالي بتكلفة عوامل الانتاج / الانتاج الاجمالي بسعر السوق حوالى ١٠٣% ، ١٠٩% ، ١٠٩% للسنوات الثلاث على التوالي أى ان الشركة تحصل على اعانات صافية (بعد استبعاد الضرائب والرسوم السعرية) تبلغ حوالى ٣% ، ٩% ، ٩% من قيمة الانتاج الاجمالي بسعر السوق . ومن الواضح أن الشركة المذكورة تحصل على قدر كبير من الدعم الحكومى .

ونحن لانؤيد سياسة الدعم المستمر لوحدات القطاع العام دون دراسة مسبقه لأسباب الاحتياج الى هذا الدعم والمدى الزمنى له على أن يتوقف ذلك الدعم خلال الفترة الزمنية المحددة له ولا يسمح باستمراره بأى حال من الاحوال وبأذن من سلطة رقابية عليا . ذلك لان سياسة الدعم كثيرا ما ترتب عليها اخفاء وحدات القطاع العام لقصورها عن أداء نشاطها بالمستوى الممكن والمطلوب ، ولذلك فمن الافضل العمل على ازالة الاسباب التى تدعو الى تقديم الدعم لهذه الوحدات وتركها تعمل وتدير نشاطها بحرية اقتصادية كاملة .

٤/٢ القيمة المضافة:

١/٤/٢ القيمة المضافة الاجمالي :

تمثل القيمة المضافة الاجمالية في الانتاج الاجمالي بتكلفة عوامل الانتاج مطروحاً منه المستلزمات السلعية والخدمية التي استخدمها القطاع في تحقيق ذلك الانتاج . وقد بلغت القيمة المضافة الاجمالية لشركات القطاع العام نحو ١٥٤٢ مليون جنيه ، ١٩٧٤ مليون جنيه ، ٢٣٢٤ مليون جنيه للسنوات ١٩٧٦ ، ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ أى أنها قد زادت الى نحو ١٢٨% ، ١٥١% عامي ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ . ويوضح الجدول رقم (١٢) القيمة المضافة الاجمالية لشركات القطاع العام مجتمعة ولكل قطاع على حده ومدى مساهمة كل قطاع منها وتطور القيمة المضافة لكل منهم .

ولقد بلغت القيمة المضافة في قطاع النقل والمواصلات نحو ١٥١٦ مليون جنيه عام ١٩٧٨ مليون جنيه ، ٢٤٦٥ مليون جنيه للسنوات ١٩٧٦ ، ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ على التوالي أى أنها قد زادت الى ١٤٠% ، ١٦٣% عما كانت عليه عام ١٩٧٦ وهي نسبة تفوق ما حققتته شركات القطاع العام مجتمعة . وقد بلغت مساهمة قطاع النقل والمواصلات في تحقيق القيمة المضافة الاجمالية نحو ١٠% من جملة ما حققتته شركات القطاع العام مجتمعة .

وقد بلغت القيمة المضافة التي حققتها الشركة المصرية للملاحة البحرية نحو ١١٥ مليون جنيه ، ١٩٢ مليون جنيه ، ١٨٧ مليون جنيه للسنوات الثلاث على التوالي أى أنها قد زادت الى نحو ١٦٢% عام ١٩٧٧ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ ولكنها عادت للانخفاض عام ١٩٧٨ حيث بلغت نحو ١٦٣% عما كانت عليه عام ١٩٧٦ .

٢/٤/٢ القيمة المضافة الاجمالية/ الانتاج الاجمالي بتكلفة عوامل الانتاج :

تعتبر علاقة القيمة المضافة الاجمالية بالانتاج الاجمالي بتكلفة عوامل الانتاج أحسن المؤشرات التي تعكس كفاءة الأداء في استخدام المستلزمات السلعية والخدمية التي استخدمها

جدول رقم (١٢)
القيمة المضافة الاجمالية
لشركات القطاع العام مجتمعة

القطاعات	البيانات	القيمة بالمليون جنيه	مساهمة القطاعات بالنسبة المئوية	التحصيل ١٩٧٦ = ١٠٠
الزراعة والري	١٩٧٦	١٩٧٧	١٩٧٦	١٩٧٧
الصناعة	١٩٧٦	١٩٧٧	١٩٧٦	١٩٧٧
الطاقة	١٩٧٦	١٩٧٧	١٩٧٦	١٩٧٧
التشييد والاسكان	١٩٧٦	١٩٧٧	١٩٧٦	١٩٧٧
النقل والمواصلات	١٩٧٦	١٩٧٧	١٩٧٦	١٩٧٧
التعدين والتجارة	١٩٧٦	١٩٧٧	١٩٧٦	١٩٧٧
المال والاقتصاد	١٩٧٦	١٩٧٧	١٩٧٦	١٩٧٧
الثقافة والاعلام	١٩٧٦	١٩٧٧	١٩٧٦	١٩٧٧
شركات القطاع العام مجتمعة	١٥٤٢٣	١٩٧٤	٢٣٢٣	١٠٠
الشركة المصرية للملاحة البحرية	١١	١٩	١٨	٠

القطاع • وقد بلغت هذه النسبة لشركات القطاع العام مجتمعة نحو ٤٥ ٪ ، ٤٧ ٪ ، ٤٦ ٪ -
للسنوات الثلاث على التوالي وهذا يعنى ان هناك تحسن طفيف فى استخدام المستلزمات
المتاحة ، هذا مع افتراض ان الزيادة فى اسعار الانتاج تعادل تقريبا مثلتها بالنسبة
للمستلزمات وهو افتراض مقبول فى جملته •

أما فى قطاع النقل والمواصلات فقد بلغت علاقة القيمة الاجمالية بالانتاج الاجمالى
بتكلفة عوامل الانتاج نحو ٥٩ ٪ ، ٥٤ ٪ ، ٥٢ ٪ للسنوات الثلاثة على التوالي اى ان هناك
زيادة مستمرة فى قيمة استخدام المستلزمات السلعية والخدمية لم يقابلها زيادة مماثلة
فى الانتاج • وقد يرجع ذلك الى أن اجور النقل لم تشهد سوى ارتفاع طفيف بينما تكلفت
المستلزمات السلعية والخدمية قد ازدادت بشكل اكبر ، الى جانب ان هذه النسبة قد
تتضمن من جهة اخرى قدرا من النقص فى كفاءة استخدام المستلزمات المتاحة •

أما بالنسبة للشركة المصرية للملاحة البحرية فقد بلغت هذه العلاقة نحو ٤٩ ٪ ، ٤٨ ٪
٤٢ ٪ ، للسنوات الثلاث على التوالي ، ومن الملاحظ ان هذه العلاقة اقل بكثير عن مثلتها
بالنسبة لقطاع النقل والمواصلات وذلك راجع على زيادة تكلفة المستلزمات السلعية والخدمية
فى قطاع النقل البحرى عنه فى قطاعات النقل الاخرى • ولكن من جهة اخرى نجد ان هذه
النسبة تتجه نحو التناقص وقد لا يكون لذلك ما يبرره فاجور النقل البحرى تتحدد فى مؤتمرات
دولية وتزيد بقدر لا يقل عن زيادة اسعار المستلزمات المختلفة • ويوضح الجدول رقم (١٣)
علاقة القيمة المضافة الاجمالية / الانتاج الاجمالى بتكلفة عوامل الانتاج •

٣ / ٤ / ٢ القيمة المضافة الصافية الدفترية :

القيمة المضافة الصافية الدفترية تتمثل فى القيمة المضافة الاجمالية مستبعدا منها
الاهلاكات ، وتتكون من العناصر التالية : الاجور والايجارات والفوائد والارباح (فائض
العمليات الجارية) بالاضافة الى فروق الايجارات المحسومة وفروق الفوائد المحسومة وفروق
تقييم التخفيض فى المخزون حيث تمثل العناصر الثلاث الاخيرة قيود دفترية محاسبية لخلق

جدول رقم (١٣)
القيمة المضافة الاجمالية / الانتاج الاجمالي بتكلفة عوامل الانتاج
" لشركات القطاع العام مجتمعة "

البيان	العلاقة بالنسب المئوية	الزيادة أو النقص	القطاعات
	١٩٧٦ / ١٩٧٧	١٩٧٧ / ١٩٧٨	١٩٧٨ / ١٩٧٩
الزراعة والسرى	٤٧	٥٠	٤٨
الصناعة	٣٩	٤٣	٣٨
الطاقة	٦٦	٦٦	٦٦
التشييد والاسكان	٣٨	٤٣	٣٨
النقل والمواصلات	٥٩	٥٤	٥٩
التموين والتجارة	٤٣	٤٢	٤٣
المال والاقتصاد	٧٩	٨٧	٧٩
الثقافة والاعلام	٤٨	٥١	٤٨
شركات القطاع العام مجتمعة	٤٥	٤٦	٤٥
الشركة العمومية للملاحة البحرية	٤٩	٤٨	٤٩
	٤٢	٤٣	٤٢
	(١)	(٦)	(٧)
	٢	(١)	١
	٣	(٧)	(٤)
	٢	٢	٣
	١	(٢)	(١)
	(٥)	(٢)	(٧)
	٤	صفر	٤
	(٣)	١	(٢)
	٢	(٣)	(٢)
	٣	٨	١٠

ظروف مماثلة بين الوحدات الانتاجية المختلفة . ومن ثم فان القيمة المضافة الصافية الدفترية تعتبر مؤشرا جيدا عند مقارنة ماحققته القطاعات او الوحدات المختلفة .

ولقد بلغت القيمة المضافة الصافية الدفترية التي حققتها شركات القطاع العام مجتمعة حوالى ١٣٥٢ مليون جنيه عام ١٩٧٦ مقابل ١٧٣١ مليون جنيه عام ١٩٧٧ ، ٢٠٤٥ مليون جنيه عام ١٩٧٨ أى أنها قد ازدادت بنحو ١٢ % ، ١٥١ % على ١٩٧٨ ، ٧٧ ، عما كانت عليه عام ١٩٧٦ .

وقد بلغت القيمة المضافة الصافية الدفترية التي حققها قطاع النقل والمواصلات حوالى ١٢٦ مليون جنيه ، ١٧٩ مليون جنيه ، ٢٠٩ مليون جنيه للسنوات ١٩٧٢ ، ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ على التوالي أى ما يعادل نحو ١٠ % فى المتوسط من جملة القيمة المضافة الصافية الدفترية التي حققتها شركات القطاع العام مجتمعة . وقد ازدادت القيمة المضافة التي حققها هذا القطاع الى نحو ١٤٢ % ، ١٦٦ % على ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ . وهذه النسبة تفوق مثيلتها بالنسبة لشركات القطاع العام مجتمعة بنحو ١٥ % ويشير هذا الى ارتفاع العائد الاقتصادى الذى يعود على المجتمع ككل نتيجة الاستثمار فى هذا القطاع عن كثير غيره من القطاعات الاقتصادية .

أما فى الشركة المصرية للملاحة البحرية فقد تحققت قيمة مضافة بنسبة اعلى من مثيلتها فى كل من شركات القطاع العام مجتمعة وشركات قطاع النقل والمواصلات مجتمعة حيث بلغت حوالى ٨٨ مليون جنيه ، ١١٦ مليون جنيه ، ١١٥ مليون جنيه للسنوات ١٩٧٦ ، ٧٧ ، ١٩٧٨ على التوالي أى أنها قد ازدادت الى نحو ١٨٦ % ، ١٧٨ % فى العامين الاخيرين عما كانت عليه عام ١٩٧٦ ، أى ان العائد الاقتصادى المحقق من الاستثمارات فى الشركة المذكورة يفوق الكثير غيرها من الوحدات الاقتصادية . ويوضح الجدول رقم (١٤) القيمة المضافة الصافية الدفترية للقطاعات الاقتصادية المختلفة ولشركات القطاع العام مجتمعة .

٤ / ٤ / ٢ القيمة المضافة الصافية الفعلية :

تتمثل القيمة المضافة الصافية الفعلية فيما يحققه القطاع من اضافة الى الدخل القومي . وتتكون من الاجور والايحار والفائدة والفائض (الربح) . وقد بلغت القيمة المضافة الصافية حوالي ١٢١٢ مليون جنيه ، ١٥٤٣ مليون جنيه ، ١٨٦٩ مليون جنيه للسنوات ٧٦ ، ٧٧ ، ١٩٧٨ على التوالي . اي انها قد ازدادت الى نحو ١٢٢ % ، ١٥٤ % خلال العامين الاخيرين عما كانت عليه عام ١٩٧٦ .

وقد ساهمت قطاعات الصناعة والمال والاقتصاد والتشييد والاسكان بحوالي ٦١ % من القيمة المضافة الصافية الفعلية حيث بلغت مساهمتها ٣٥٦ % ، ٢١٧ % ، ١٣٣ % للقطاعات الثلاثة على التوالي . وقد انخفضت مساهمة قطاع الصناعة في تحقيق القيمة المضافة الصافية من ٣٧١ % عام ١٩٧٦ ، ٣٨٣ % عام ١٩٧٧ الى نحو ٣٥٦ % عام ١٩٧٨ . بينما زادت نسبة مساهمة قطاع المال والاقتصاد في تحقيق القيمة المضافة الصافية الفعلية من ١٥٢ % من جملة ما حققته شركات القطاع العام عام ١٩٧٦ ١٦٢ % عام ١٩٧٧ ثم ٢١٧ % عام ١٩٧٨ ولاشك ان ذلك انعكاسا لزيادة دور هذا القطاع في ضوء سياسة الانفتاح الاقتصادي . أما القيمة المضافة الصافية الفعلية التي حققها قطاع التشييد والاسكان فلم تشهد تغيرا يذكر خلال تلك الفترة وبلغت نحو ١٣٣ % من جملة ما حققته شركات القطاع العام مجتمعة .

* تتنهن المحسبات : الفرق المحسوبة *

وقد بلغت جملة المحسوبات " الفروق المحسوبة " والتي تمثل جزءاً من القيمة المضافة الدفترية نحو ١٤٠ مليون جنيه ١٨٩ مليون جنيه و ١٧٦ مليون جنيه للسنوات الثلاث ١٩٧٦ ، ٧٧ ، ١٩٧٨ على التوالي ، استحوذ قطاع الصناعة وحده منها نحو ٦٤ % ، ٦٠ % ، ٥٣ % خلال تلك السنوات ، بينما بلغت هذه النسبة نحو ١٠ % في المتوسط في كل من قطاعات التموين والتجارة والطاقة . ويوضح الجدول رقم (١٥) القيمة المضافة الصافية الفعلية ومساهمة القطاعات المختلفة في تحقيقها وتطورها .

وقد بلغت القيمة المضافة الصافية الفعلية التي تحققت في قطاع النقل والمواصلات نحو ١١٨ مليون جنيه ١٦٥ مليون جنيه ١٨٩ مليون جنيه للسنوات ١٩٧٦ ، ٧٧ ، ١٩٧٨ على التوالي أو ما يعادل نحو ١٠ % في المتوسط من جملة ما حققت شركات القطاع العام مجتمعه ، أى أن القيمة المضافة التي حققها هذا القطاع قد زادت الى نحو ١٤٠ % ، ١٦٠ % عامي ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ وهذه النسبة تفوق ما حققت شركات القطاع العام مجتمعه وهذا مؤشراً اقتصادياً هاماً يبرز ايجابية قطاع النقل والمواصلات ودوره في تطوير القيمة الاقتصادية التي يحققها وهي القيمة المضافة الصافية التي تتمثل في العوائد التي تحصل عليها قطاعات المجتمع المختلفة .

وقد بلغت القيمة المضافة الصافية الفعلية التي حققتها الشركة المصرية للملاحة البحرية نحو ٨٢ مليون جنيه ١٥١ مليون جنيه ١٤٤ مليون جنيه للسنوات الثلاث ١٩٧٦ ، ٧٧ ، ١٩٧٨ على التوالي أى أنها قد ازدادت الى نحو ١٨٤ % ، ١٧٥ % عامي ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ وهذه النسبة تفوق مثيلتها في كل من القطاعين العام وقطاع النقل والمواصلات زيادة كبيرة . ولا شك في أن القيمة المضافة تعتبر واحداً من أهم المؤشرات الاقتصادية لتقييم أداء وحدات القطاع العام وأن ما حققت الشركة من تطور كبير في القيمة المضافة يعبر عن جانبها ايجابياً عند تقييم الشركة من وجهة النظر الاقتصادية (من وجهة نظر العائد الاجتماعي المحقق من نشاطها) ، وسوف نقلنا ذلك الى تحليل عناصر القيمة المضافة . ويوضح الشكل البياني رقم (٤) تطور القيمة المضافة الصافية الفعلية لكل من شركات القطاع العام مجتمعه ولشركات قطاع النقل والمواصلات والشركة المصرية للملاحة البحرية .

جدول رقم (١٥)

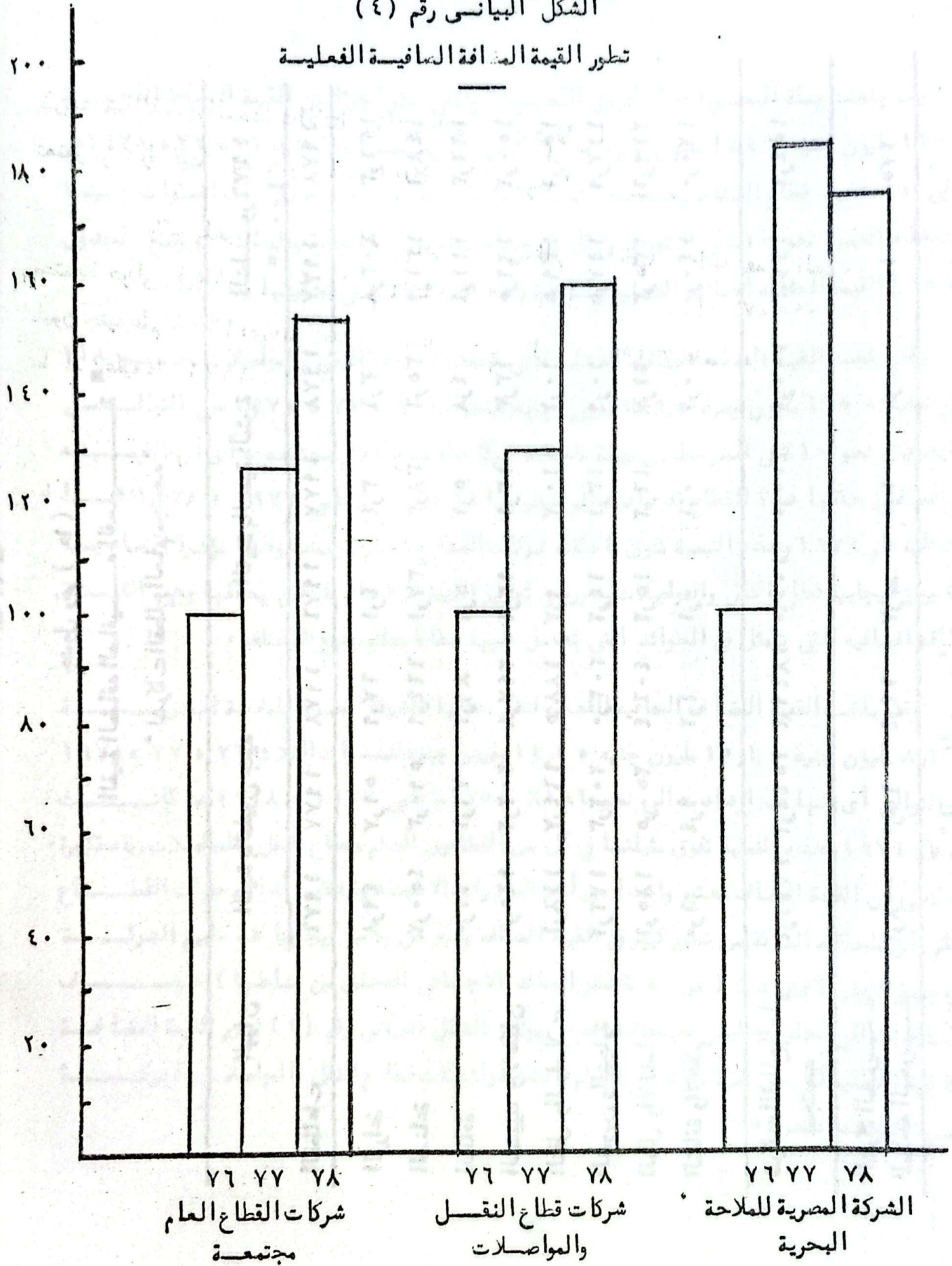
القيمة المضافة الصافيته الفعلية
لشركات القطاع العام مجتمعة

البيان	القيمة بالمليون جنيه	القيمة بالنسبة المئوية	النظر ١٩٧٦ = ١٠٠	
القطاعات	١٩٧٦	١٩٧٧	١٩٧٨	١٩٧٨
الزراعة	٤٩٨	٥١٧	٦٧٩	٣٦
الصناعة	٤٥٠٣	٥٩٠٣	٦٦٤٩	٣٨٣
الطاقة	٧١٠	٧٩١	٨٩٧	٤٨٣
التشييد والإسكان	١٦٥٠	٢٠٢٢	٢٤٧٨	١٣٣
النقل والمواصلات	١١٨	١٦٤٧	١٨٨	١٠٧
التأمين والتجارة	١٧٢٢	٢٠٢٣	٢٠٣٠	١٠٩
المال والاقتصاد	١٨٥	٢٥٠	٤٠٦٤	٢١٧
الثقافة والإعلام	٠	٤	١٢	١٤٠
شركات القطاع العام مجتمعة	١٢١٢٤	١٥٤٢٢	١٨٦٩٤	١٠٠
الشركة المصرية للملاحة البحرية	٨٢	١٥	١٤٤	١٨٤

لا تتضمن الحصص " الفرق الحسوبة " .

الشكل البيانى رقم (٤)

تطور القيمة المضافة الصافية الفعلية



كما سبق القول فان القيمة المضافة الصافية الفعلية تتكون من أربعة عناصر هي : الأجور ، الايجارات ، الفوائد ، الارباح " فائض العمليات الجارية " . وقد بلغت نسبة الاجور الى اجمالي القيمة المضافة الصافية الفعلية بشركات القطاع العام مجتمعة حوالى ٤٨ % ، ٤٥ % ، ٤٥ من جملة القيمة المضافة للسنوات الثلاث على التوالي أى ما يقرب من نصف جملة القيمة المضافة . أما نسبة الايجارات فلم تتلخ ١ % من اجمالي القيمة المضافة الصافية خلال تلك الفترة . أما الفوائد فقد ازدادت نسبتها من نحو ٨ % عام ١٩٧٦ الى نحو ٩ % عام ١٩٧٧ ، ١٣ % عام ١٩٧٨ من جملة القيمة المضافة الصافية كما أنها قد ازدادت الى نحو ١٥٣ % ، ٢٥٣ % عامى ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ وهذا هو أعلى معدل تطور بين كل عناصر القيمة المضافة كما وأن زيادة نسبة الفوائد كجزء من القيمة المضافة صاحبه نقص نسبة الفائض والأجور . وترجع الزيادة في الفوائد الى أحد سببين أو كلاهما معا :

١- زيادة القروض التى يحصل عليها القطاع العام .

٢- زيادة معدلات الفائدة على القروض .

ولكن اذا رجعنا الى الفصل الاول من الدراسة نجد أن القروض التى حصل عليها القطاع العام قد انخفضت الى حوالى ٨٤ % عام ١٩٧٧ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ أى أن هناك عملية سداد لم يقابلها الحصول على قروض جديدة ولم تزداد القروض عام ١٩٧٨ زيادة كبيرة حيث لم تزيد عن ١٠٩ % عما كانت عليه عام ١٩٧٦ ومن ذلك يمكن القول أن السبب الاساسى وراء زيادة الفوائد التى يتحمل بها القطاع العام هو زيادة معدلات الفائدة بصورة كبيرة . ويعنى ذلك أن نظام الفوائد هو أحد الأسباب الاساسية لارتفاع تكاليف المنتجات وبالتالي أسعارها واستمرار موجات التضخم دون توقف . ومن ثم فاننا ندعو - مع كل من ينادى بذلك - الى ضرورة تطبيق نظام مالى اسلامى يقوم على أساس من الربح أو الخسارة تاركا نظام الفوائد الخبيث بما يحمله من اضرار اقتصادية على المجتمع كله .

أما فائض العملية فقد بلغ حوالى ٥٢٨ مليون جنيه ، ٦٩٥ مليون جنيه ، ٧٨٨ مليون جنيه للسنوات الثلاث على التوالي أو ما يعادل نحو ٤٤ % ، ٤٥ % ، ٤٢ % من جملة القيمة المضافة

الصافي الفعلي وقد ازداد فائض العمليات الجارية بذلك الى حوالي ١٣٢% ١٤٩% عامي ١٩٧٧ و ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦. ويوضح الجدول رقم (١٦) مكونات القيمة المضافة الصافي الفعلي تطورها لشركات القطاع العام مجتمعة.

جدول رقم (١٦)
مكونات القيمة المضافة الصافية الفعلية وتطورها
لشركات القطاع العام مجتمعة

البيان	القيمة بالمليون جنيه	القيمة بالنسبة المئوية	التطور
	٧٦	٧٧	٧٨
الاجور	٥٨٢	٦٩٦	٨٣٥
الايجارات	٩	١٠	١١
الفوائد	٩٣	١٤٢	٢٣٥
فائض العمليات	٥٢٨	٦٩٥	٧٨٨
الاجمالي	١٢١٢	١٥٤٣	١٨٦٩

* تضمنت البيانات المتاحة قيمة الاجور وفائض العمليات ومن ثم يمكن ايجاد قيمة الايجارات والفوائد معاشم افتراضاً أن تطوّر قيمة الايجارات ما بين عامي ١٩٧٧/٧٦ هي نفسها تقريباً ما بين عامي ١٩٧٨/٧٧

أما بالنسبة لقطاع النقل والمواصلات فقد بلغت نسبة الاجور حوالي ٤٢% في المتوسط من جملة القيمة المضافة الصافي فيه خلال تلك الفترة بينما بلغ فائض العمليات الجارية حوالي ٥١% ولم تتجاوز الفوائد حوالي ٦% والايجارات ما يزيد قليلاً عن ١%. ومن الملاحظ أن نسبة الاجور كجزء من القيمة المضافة الصافي الفعلي تقل عن مثيلتها بالنسبة لشركات القطاع العام مجتمعة وذلك على عكس فائض العمليات الجارية الذي تزيد نسبته عن مثيلتها في شركات القطاع العام مجتمعة. أما نسبة الفوائد كجزء من القيمة المضافة الصافي فيه في قطاع النقل والمواصلات فانها تقل كثيراً عن مثيلتها بالنسبة لشركات القطاع العام مجتمعة كما وانها قد ازدادت الى نحو ١٥٦% عام ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ وهي نسبة تقل كثيراً عن مثيلتها بالنسبة لشركات القطاع العام مجتمعة.

ولقد بلغت الأجور التي سددتها الشركة المصرية للملاحة البحرية حوالي ٣ر٤ مليون جنيه ، ٤ر٢ مليون جنيه ، ٥ر٩ مليون جنيه للسنوات الثلاث على التوالي أما ما يعادل نحو ٤٢ % ، ٢٨ % ، ٤١ % من القيمة المضافة الصافية ويرجع النقص الكبير في نسبة الاجور عام ١٩٧٧ الى الزيادة الكبيرة في فائض العمليات الجارية في تلك السنة واذا استبعدنا تلك السنة لوجدنا أن نسبة الاجور كجزء من القيمة المضافة الصافية في الشركة المذكورة تكاد تتماثل تقريبا مع مثيلتها في قطاع النقل والمواصلات . أما فائض العمليات الجارية فقد بلغ نحو ٣٢ % ، ٦٠ % ، ٤٥ % من جملة القيمة المضافة الصافية وهي نسبة تقل في جملتها في المتوسط عن مثيلتها في كل من القطاعين العام وقطاع النقل والمواصلات . أما القوائد فقد بلغت قدرا كبيرا نسبيا في الشركة المذكورة عن مثيلتها في قطاع النقل والمواصلات حيث بلغت نحو ٦ % ، ١٢ % ، ١٤ % من جملة القيمة المضافة الصافية ، أما الايجارات التي تتحمل بها الشركة فتتمثل قدرا ضئيلا للغاية لا يكاد يذكر من جملة القيمة المضافة الصافية حيث تقل عن ٥٠٠٠ جنيه في أي من السنوات الثلاث .

ويوضح الشكل البياني رقم (٥) مكونات القيمة المضافة الفعلية الصافية المحققة عام ١٩٧٨ في كل من شركات القطاع العام وقطاع النقل والمواصلات والشركة المصرية للملاحة البحرية .

الأجور :

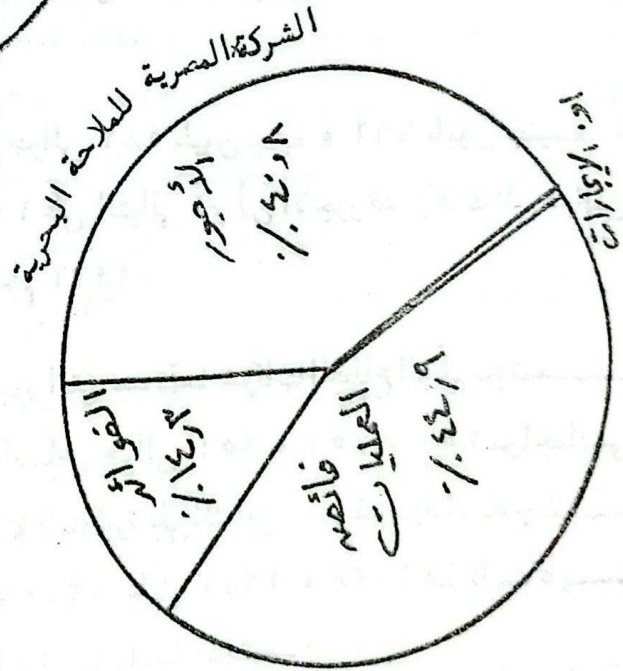
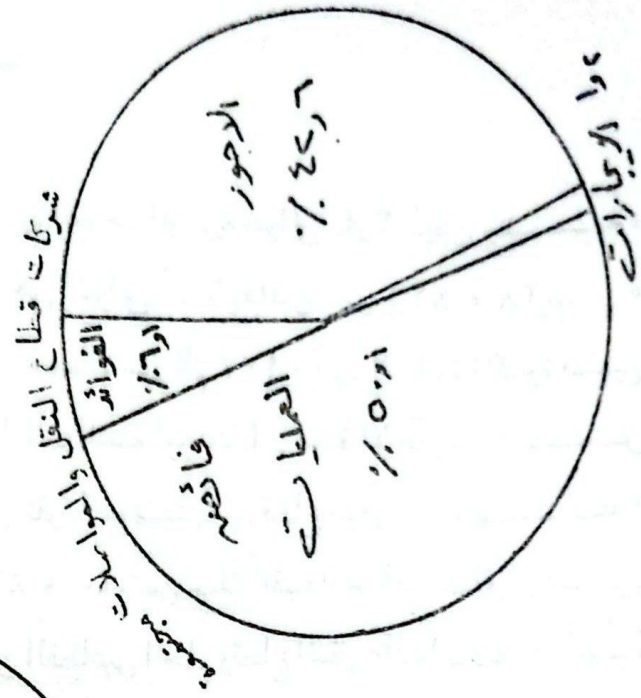
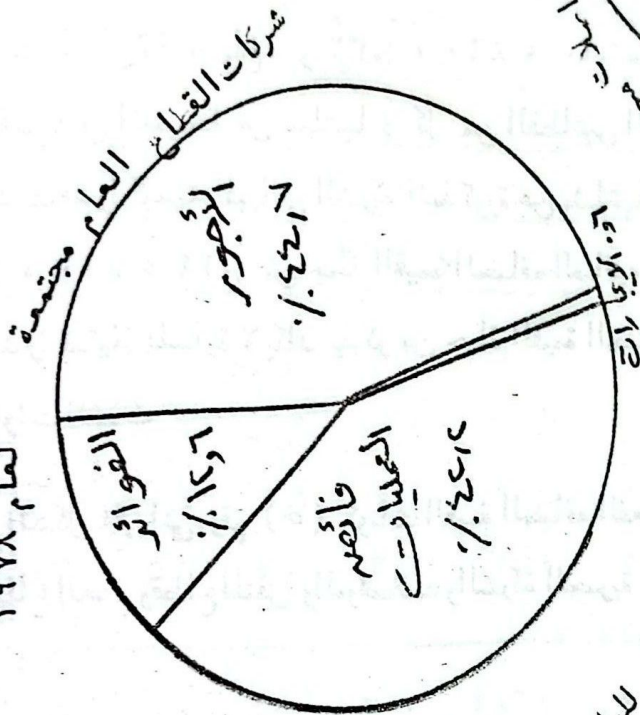
بلغت جملة الاجور التي سددتها القطاع العام حوالي ٥٨٢ مليون جنيه ، ٦٩٦ مليون جنيه ، ٨٣٥ مليون جنيه للسنوات الثلاث ٧٦ ، ٧٧ ، ١٩٧٨ على التوالي أي أن الاجور قد زادت الى حوالي ١٢٠ % ، ١٤٣ % عامي ٧٧ ، ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ .

ولقد ساهم قطاع الصناعة بالقدر الاكبر من الاجور التي سددتها شركات القطاع العام مجتمعة حيث بلغت نسبة الاجور التي سددتها للقطاع العام الصناعي حوالي ٥١ % ، ٥١ % ، ٥٠ % من اجمالي الأجور التي سددتها القطاع العام ككل للسنوات الثلاثة المذكورة على التوالي . ولقد ازدادت جملة الاجور التي سددتها ذلك القطاع الى نحو ١٢٠ % ، ١٤٠ % عامي ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ وهي نسبة قريبة من مثيلتها بالنسبة لشركات القطاع العام مجتمعة .

ولقد ساهم قطاع التشييد والاسكان بنسبة كبيرة من جملة الاجور التي سددتها القطاع العام

الشكل البياني رقم (٥)
القيمة المضافة الصافية الفعلية

لعام ١٩٧٨



حيث بلغت مساهمته نحو ١٦% ، ١٥% ، ١٥% للسنوات الثلاث على التوالي . ومن الملاحظ أن هذه النسبة قد تناقصت حوالى ١% عامى ٧٧ ، ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ . وقد زادت الاجور التى سددها هذا القطاع الى حوالى ١١٠% ، ١٣٣% عامى ٧٧ ، ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ وتعكس زيادة الاجور من عام لآخر خلق فرص جديدة للعمل وزيادة معدلات الأجور، ومن ثم فإن الزيادة النسبية لتطور الاجور فى هذا القطاع والتى تقل عن مثيلتها بالنسبة لشركات القطاع العام مجتمعه تعنى أن نسبة خلق فرص عمل جديدة فى هذا القطاع تقل نسبيا عن متوسط ماحققته شركات القطاع العام مجتمعه .

أما قطاع النقل والمواصلات فقد ساهم بنحو ٨٤% ، ٩٥% ، ٩٦% وهى مساهمة متزايدة يعكسها تطور الاجور الى حوالى ١٣٤% ، ١٦٣% عامى ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ وتعكس نسبة التطور المتزايدة هذه والتى تفوق مثيلتها بالنسبة لشركات القطاع العام مجتمعه دور هذا القطاع فى خلق فرص عمل كثيرة تزيد نسبيا عن متوسط ماحققته شركات القطاع العام مجتمعه، وهذا مع افتراض أن معدلات الاجور واحدة فى كل شركات القطاع العام حيث تنظمها القوانين الواحدة وان ما يحصلون عليه من مزايا متقاربه الى حد ما .

أما قطاع المال والاقتصاد فقد تحمل نحو ٤٦% ، ٤٧% ، ٥٩% من جملة الأجور التى سددتها شركات القطاع العام مجتمعه وهى مساهمة آخذة فى التزايد حيث زادت نحو ١٢% عام ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٧ . ولقد زادت الاجور التى سددها هذا القطاع الى حوالى ١٢٣% ، ١٨٤% عام ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ وهذا هو أكبر معدل تطور حققته القطاعات المختلفة . ويشير ذلك الى الزيادة النسبية فى خلق فرص عمل جديدة فى هذا القطاع الى جانب التطور فى المزايا النسبية التى يحصل عليها العاملين به .

ولقد بلغت جملة الاجور فسى الشركة المصرية للملاحة البحرية حوالى ٣٤ مليون جنيه، ٤٢ مليون جنيه ، ٥٩ مليون جنيه للسنوات الثلاث على التوالي أى أن الاجور التى سددتها الشركة قد زادت الى حوالى ١٢٤% ، ١٧٤% عامى ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ . وهذه النسبة تفوق كثيرا جدا مثيلتها بالنسبة لشركات القطاع العام مجتمعه وبالنسبة لشركات قطاع النقل والمواصلات وهذا يشير الى أن الشركة قد ساهمت فى خلق فرص عمل أكبر نسبيا عما تحققه فى القطاعين المذكورين وأن هناك زيادة نسبية فيما يحصل عليه العاملين من مزايا .

ويوضح الجدول رقم (١٧) اجمالي الاجور موزعة بحسب القطاعات الاقتصادية المختلفة ومدى مساهمة كل منها في تحقيق الاجور ومعدل تطورها .

جدول رقم (١٧)

اجمالي الاجور

البيان	القيمة بالمليون جنيه			مساهمة القطاعات بالنسبة (النسبة المئوية)			التطـور =	١٩٧٦
القطاعات	١٩٧٦	١٩٧٧	١٩٧٨	١٩٧٦	١٩٧٧	١٩٧٨	١٩٧٧	١٩٧٨
الزراعة والري	٢٩٩	٣٤٢	٤٢	٥	٤٩	٥	١١٤ر٤	١٤٢ر١
الصناعة	٢٩٧ر٣	٣٥٧ر١	٤١٦ر٢	٥١ر١	٥١ر٣	٤٩ر٨	١٢٠ر١	١٤٠ر٠
الطاقة	٢٦١	٣٦٢	٤٢٠	٤	٥ر٢	٤ر٨	١٣٨ر٧	١٦٠ر٩
التشييد والاسكان	٩٤	١٠٤ر١	١٢٥ر٨	١٦ر٢	١٥ر٠	١٥ر١	١١٠ر٢	١٣٣ر٠
النقل والمواصلات	٤٩ر٣	٦٥ر٨	٨٠ر٣	٨ر٤	٩	٩ر٦	١٣٣ر٧	١٦٣ر٢
التموين والتجارة	٥٧ر٦	٦٥ر٠	٧٨ر٤	٩ر٩	٩ر٣	٩ر٣	١١٢ر٨	١٣٥ر٨
المال والاقتصاد	٢٦ر٦	٣٢ر٦	٤٨ر٩	٤ر٦	٤ر٧	٥ر٩	١٢٢ر٦	١٨٣ر٨
الثقافة والاعلام	٠ر٨	١ر٠	١ر٢	٠ر٢	٠ر٠	٠ر١	١٢٥ر٠	١٥٠ر٠
شركات القطاع العام مجتمعة	٥٨٢ر٠	٦٩٦ر٠	٨٣٥ر٠	١٠٠	١٠٠	١٠٠	١١٩ر٦	١٤٣ر٤
الشركة المصرية للملاحة البحرية	٣ر٤	٤ر٢	٥ر٩	٦ر٠	٦ر٠	٧ر٠	١٢٤ر٠	١٧٤ر٠

١/٥/٢ : انتاجية الجنيه أجرة:

تم حساب انتاجية الجنيه أجرة بقسمة الانتاج الاجمالى بتكلفة عوامل الانتاج على قيمة الاجور التى سددتها القطاع . وقد بلغت انتاجية كل جنيه من الاجور فى شركات القطاع العام مجتمعه حوالى ١١٢ر٥ جنيه ١١ر٦٠ جنيه ٤٠٥٤ر٦ جنيه للسنوات ١٩٧٦ ١٩٧٧ ١٩٧٨ على التوالى أى ان انتاجية الجنيه أجرة قد ازدادت الى حوالى ١٠٣% ١٠٢% عامى ١٩٧٧ ٢٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ .

وقد حقق قطاع المال والاقتصاد أعلى انتاجية للجنيه أجرة حيث بلغت حوالى ٣٨ر٨ جنيه ٦٤ر٩ جنيه ٥٣ر١٠ جنيه للسنوات الثلاثة على التوالى كما زادت انتاجية الجنيه أجرة الى حوالى ١٠٨% ١١٤% عامى ١٩٧٧ ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ .

ويأتى قطاع التموين والتجارة فى المرتبة الثانية حيث بلغت انتاجية الجنيه أجرة حوالى ٢٣٤ر٨ جنيه ٤٨ر٨ جنيه ١٢٠ر٩ جنيه للسنوات المذكورة كما زادت الى حوالى ١٠٤% ١١١% عامى ١٩٧٧ ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ .

أما قطاع النقل والمواصلات فقد بلغت فيه انتاجية الجنيه أجرة حوالى ٢٨ر٥ جنيه ٩٨٠ر٥ جنيه ١٥٨ر٧ جنيه للسنوات الثلاثة وقد حقق هذا القطاع أعلى معدل تطور لانتاجية الجنيه أجرة حيث زادت الى ١١٤% ١٣٧% عامى ١٩٧٧ ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ . ويلى ذلك قطاعات التشييد والاسكان والصناعة حيث زادت أيضا انتاجية الجنيه فى هذين القطاعين الى حوالى ١٠٢% ١٠٤% خلال تلك الفترة .

أما بالنسبة لقطاعات الطاقة والزراعة فقد انخفضت انتاجية الجنيه أجرة حيث انخفضت فى قطاع الزراعة الى ٩١% ٨٤% عامى ١٩٧٧ ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ وفى قطاع الطاقة الى ٨٦% ٨٣% لنفس العامين .

وقد بلغت انتاجية الجنيه أجر فى الشركة المصرية للملاحة البحرية حوالى ٦٨٩٢ جنيه ،
٢٢ مر ٩٢ جنيه ، ٩٣ مر ٧ جنيه للسنوات الثلاث ٧٦ ، ٧٧ ، ١٩٧٨ على التوالى . أى أنها
قد زادت الى نحو ١٣٨ % ، عام ١٩٧٧ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ ولكنها عادت للانخفاض
عام ١٩٧٨ حيث بلغت نحو ١١٠ % عما كانت عليه عام ١٩٧٦ .

من التحليل السابق يتضح لنا أن قطاع المال والاقتصاد قد حقق أعلى انتاجية للجنيه
/ أجر حيث أن كل جنيه أجور تم سداده يساهم بنحو ١٠ ر ١ جنيه من الانتاج الاجمالى بتكلفه
عوامل الانتاج يليه قطاع التموين والتجارة حيث بلغت انتاجية الجنيه / أجر حوالى ٩ ر ١ جنيه
عام ١٩٧٨ .

ويأتى قطاع النقل والمواصلات فى المرتبة الثالث حيث بلغت انتاجية الجنيه / أجر حوالى
٥ ر ٢ جنيه ، ٩ ر ٥ جنيه ، ٧ ر ٢ جنيه للسنوات الثلاث على التوالى غير أن قطاع النقل
والمواصلات قد حقق أعلى معدل تطور لانتاجية الجنيه / أجر حيث بلغت حوالى ١٣٧ % عام
١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ .

ومن الملاحظ أن انتاجية الجنيه / أجر فى الشركة المصرية للملاحة البحرية تفوق مثيلتها
بالنسبة لشركات القطاع العام مجتمعه كما تزيد كثيرا عن مثيلتها بالنسبة لقطاع النقل والمواصلات
وهذا أحد المؤشرات الهامة لكفاءة الاداء الاقتصادى . ولكن يلاحظ أنه على الرغم من الزيادة
الكبيرة فى مقدار الأجور ومعدل تطورها عام ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٧ لم يصحب ذلك أى
تطور فى انتاجية الجنيه / أجر بل أنها انخفضت عما كانت عليه عام ١٩٧٧ وان ظلت تزيد بنحو
١٠ % عما كانت عليه عام ١٩٧٦ . ويوضح الجدول رقم (١٨) انتاجية الجنيه / أجر وتطورها فى
القطاعات المختلفة .

جدول رقم (١٨)

انتاجية الجنية / اجر

البيان	انتاجية الجنية / اجر بالجنية					التطور ١٩٧٦ = ١٠٠
القطاعات	١٩٧٦	١٩٧٧	١٩٧٨	١٩٧٧	١٩٧٨	١٩٧٨
الزراعة	٤٧٣٦	٤٢٩٥	٣٩٧٦	٩١	٨٤	
الصناعة	٥٤٢١	٥٦٣٢	٥٦٥٩	١٠٤	١٠٤	
الطاقة	٦٠٢٧	٥١٨٠	٤٩٩٠	٨٦	٨٣	
التشييد والاسكان	٥٩٣٩	٦٠٤٨	٦٠٦٣	١٠٢	١٠٢	
النقل والمواصلات	٥٢٢٨	٥٩٨٠	٧١٥٨	١١٤	١٣٧	
التموين والتجارة	٨٢٣٤	٨٥٤٨	٩١٢٠	١٠٤	١١١	
المال والاقتصاد	٨٨٣٨	٩٦٦٤	١٠٠٥٣	١٠٨	١١٤	
الثقافة والاعلام	٤٦٢٥	٣٥٠٠	٣٠٠٠	١٣٣	١١٤	
شركات القطاع العام ككل	٥٩١٢	٦٠٩١	٦٠٥٤	١٠٣	١٠٢	
الشركة المصرية للملاحة البحرية	٦٨٩٢	٩٢٢٢	٧٩١	١٣٨	١١٠	

٢/٥/٢ : ربحية الجنية اجر:

يتم حساب ربحية الجنية اجر بقسمة فائض العمليات الجارية (شامل المحسوبات) على الاجور . وقد بلغت ربحية الجنية اجر بالنسبة للقطاع العام ككل حوالى ١٠٨٨ ر جنية ، ٢٠٣ ر جنية ، ٤٤ ر جنية للسنوات ٧٦ ، ٧٧ ، ١٩٧٨ على التوالي ، أى أنها قد ازدادت الى حوالى ١١١ % ، ١٠٥ عامى ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ .

وقد بلغت ربحية الجنية اجر فى قطاع المال والاقتصاد أكبر قدر لها حيث بلغت حوالى ٨٦٨ ر جنية ، ٢٣٦ ر جنية ، ٤٥ ر جنية للسنوات الثلاثة على التوالي . كما زادت الى حوالى ١٠٨ % ، ١٠٦ % عامى ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ .

ويأتى قطاع الطاقة في المرتبة الثانية حيث بلغت ربحية الجنيه أجر حوالى ٢٢٥٣ جنيه ،
١٦١٦ جنيه ، ١٣٣ ١ جنيه للسنوات الثلاثة على التوالى ومن الملاحظ تناقص ربحية الجنيه
أجر فى هذا القطاع حيث انخفضت الى حوالى ٧٢ % ، ٦٨ % عامى ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ عما كانت
عليه عام ١٩٧٦ . ويأتى بعد ذلك قطاع التموين والتجارة حيث بلغت ربحية الجنيه أجر عام
١٩٧٨ حوالى ١٤٦٢ جنيه أما قطاعات التشييد والاسكان والصناعة والزراعة والثقافة والاعلام
فلم تبلغ فيها انتاجية الجنيه أجر واحد جنيه حيث بلغت عام ١٩٧٨ حوالى ٩٩٢ مليم ، ٦٤٣
مليم ، ٤٤٧ مليم ، ١٦٦ مليم للقطاعات الأربع على التوالى .

أما فى قطاع النقل والمواصلات فقد بلغت ربحية الجنيه أجر حوالى ١٣٦٢ جنيه ، ١٠٤٣
جنيه ، ١٤٠٦ جنيه أى أنها قد زادت الى نحو ١١٣ % عام ١٩٧٧ عما كانت عليه عام ١٩٧٦
ولكنها عادت الى التناقص الى نحو ١٠٣ % عام ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ . ومن الملاحظ
أيضا أن ربحية الجنيه أجر فى قطاع النقل والمواصلات تفوق مشيلتها بالنسبة لشركات القطاع العام
مجتمعه . وأيضا فان انتاجية الجنيه أجر قد انخفضت بالنسبة لشركات القطاع العام مجتمعه
وبالنسبة لكل من القطاعات المختلفة عام ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٧ وفى الحقيقة يبرر
ذلك الزيادة الكبيرة فى الأجور عام ١٩٧٨ عن زيادتها عام ١٩٧٧ ولكن لم يقابل هذا الزيادة
فى الأجور زيادة مماثلة فى فائض العمليات الجارية .

وقد بلغت ربحية الجنيه أجر فى الشركة المصرية للملاحة البحرية حوالى ٩٤٤ مليم ،
٢٤٤٦ جنيه ، ١٣٣١ جنيه للسنوات الثلاث ٧٦ ، ٧٧ ، ١٩٧٨ على التوالى أى أنها
قد ازدادت الى نحو ٢٦٠ % ، ١٤١ % عامى ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦
ومن الملاحظ أن ربحية الجنيه أجر فى الشركة المذكورة قد فاقت بكثير ما حقته شركات القطاع
العام مجتمعه وأيضا ما حقته شركات قطاع النقل والمواصلات مجتمعه بالاضافة الى أنها قد
حققت أكبر معدل تطور بين كل القطاعات الاقتصادية لربحية الجنيه أجر . ويوضح الجدول رقم
(١٩) ربحية الجنيه أجر للقطاعات الاقتصادية المختلفة ولشركات القطاع العام مجتمعه .

جدول رقم (١٩)
ربحية الجنيه أجر

البيان	ربحية الجنيه أجر " بالجنيه "			التطوير ١٩٧٧ ١٠٠ =	
	١٩٧٦	١٩٧٧	١٩٧٨	١٩٧٧	١٩٧٨
القطاعات					
الزراعة والرى	٣٦٥-	٤٠٦-	٤٤٧-	١١١	١٢٢
الصناعة	٦٦٩-	٧٢٥-	٦٤٣-	١٠٨	٩٦
الطاقة	٢٢٥٣	١٦١٦	٣٣	٧٢	٦٨
التشييد والاسكان	٨٠٤-	٩٨٣-	٩٩٢-	١٢٢	١٢٣
النقل والمواصلات	١٣٦٢	٤٣	١٤٠٦	١١٣	١٠٣
التأمين والتجارة	١٦٠٠	٢٠١٧	١٤٦٧	١٣٢	٩١
المال والاقتصاد	٤٨٦٨	٢٣٦	٥١٤٥	١٠٨	١٠٦
الثقافة والاعلام	-	٦٠٠-	١٦٦-	-	-
شركات القطاع العام ككل	١٠٨٨	١٢٠٣	١٤٤	١١١	١٠٥
الشركة المصرية للملاحة البحرية	٩٤٤-	٢٤٤٦	١٣٣١	٢٦٠	١٤١

٦/٢ فائض العمليات الجارية :

بلغ فائض العمليات الجارية شاملا المحسوبات لشركات القطاع العام نحو ٦٣٣ مليون جنيهه و ٨٣٨ مليون جنيهه و ٩٥٥ مليون جنيهه للسنوات الثلاثة على التوالي اى انه قد ازداد السى ١٣٢ % ، ١٥١ % عامى ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ عما كان عليه عام ١٩٧٦ .

وقد بلغت مساهمة قطاعى الصناعة والمال والاقتصاد وحدهما اكثر من ٥٤ % من جملة فائض العمليات الجارية حيث بلغت مساهمة قطاعات الصناعة حوالى ٢٨ % وقطاعات المال والاقتصاد حوالى ٢٦٣ % عام ١٩٧٨ وهذا يوضح مدى ما بلغه قطاع المال والاقتصاد من اهمية ليس هذا فحسب بل ان مساهمة قطاعات الصناعة قد اتجهت الى التناقص خلال السنوات الثلاثة حيث بلغت ٣١٤ % ، ٣٠٩ % ، ٢٨٥ % وذلك على عكس مساهمة قطاع المال والاقتصاد التى تزايدت بمعدل كبير حيث زادت من ٢٠٤ % عامى ١٩٧٦ ، ١٩٧٧ الى حوالى ٢٦٣ % عام ١٩٧٨ وكذلك فسان فائض العمليات الجارية فى قطاع الصناعة قد بلغ نحو ١٣٠ % ، ١٣٤ % عامى ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ وهى زيادة اقل منها عن القطاع العام ككل وذلك على عكس قطاع المسال والاقتصاد حيث زاد فائض العمليات الجارية الى نحو ١٣٢ % ، ١٩٤ % للعامين المذكورين عما كان عليه عام ١٩٧٦ وهو معدل اعلى بكثير مما حققته شركات القطاع العام مجتمعه ، واعلى معدل تحقق فى كل القطاعات الاقتصادية .

اما قطاع التشييد فقد ساهم بنحو ١٢ % ، ١٢٢ % ، ١٣١ % من جملة فائض العمليات الجارية لشركات القطاع العام مجتمعه للسنوات الثلاثة على التوالي وزاد الفائض المحقق الى نحو ١٣٥ % ، ١٦٤ % عامى ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ عما كان عليه عام ١٩٧٦ يليه قطاع التموين والتجارة حيث ساهم بنحو ١٤٦ % ، ١٥٢ % ، ١٦٢ % من جملة الفائض لشركات القطاع العام مجتمعه وهى مساهمة آخذة فى التناقص كما وان الزيادة فى فائض العمليات الجارية فى هذا القطاع اقل مما حققه القطاع العام ككل .

وقد بلغ فائض العمليات الجارية فى قطاع النقل والمواصلات حوالى ٦٧ مليون جنيهه ، ١٠٢ مليون جنيهه ، ١١٥ مليون جنيهه للسنوات الثلاث على التوالي او ما يعادل نحو ١٢ % من جملة ما حققته شركات القطاع العام مجتمعه . ولقد زاد الفائض المحقق فى هذا القطاع الى حوالى ١٥٢ % ، ١٧١ % عامى ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ عما كان عليه عام ١٩٧٦ ، وهى نسبة تفوق كثيرا

• مثلتها بالنسبة لشركات القطاع العام مجتمعه

بلغ فائض العمليات الجارية الذى حققته الشركة المصرية للملاحة البحرية حوالى ٢٧ مليون جنيه ، ٩٢ مليون جنيه ، ٦٥ مليون جنيه للسنوات الثلاث على التوالى اى ان الفائض المحقق قد زاد الى حوالى ٣٤٦ % ، ٢٤٣ % عامى ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ وهذا المعدل من الزيادة لا يفوق فقط كل ما حققته شركات القطاع مجتمعه ولكن ايضا يفوق كسبل ما حققته القطاعات المختلفة كل على حده . ولكن اذا اخذنا فى الاعتبار مقدار الاعانات التى تحصل عليها الشركة فنسوف تختلف النتيجة كثيرا عن ذلك وهو ما سوف نعالجه من موضع قادم .

ويوضح الجدول رقم (٢٠) تطور فائض العمليات الجارية ومساهمة القطاعات الاقتصادية

المختلفة فى تحقيقه .

جدول رقعة (۲۰)

فائز العملية الجارية

شاهسلا المحسوسات

مساهمة القطاعات بالنسبة المئوية				البيان		
١٠٠ = ١٩٧٦ التطور				القيمة بالمليون جنيهه		
١٩٧٨	١٩٧٧	١٩٧٨	١٩٧٧	١٩٧٨	١٩٧٧	١٩٧٦
١٧٤ر٣	١٢٧م	٢م	١ر٧	١٩م	١٣ر٩	١٠ر٩
١٣٤ر٦	١٣٠ر٢	٢٨م	٣٠ر٩	٢٦٧م	٢٥٨ر٩	١٩٨ر٩
١٠٩م	٩٩م	٦ر٧	٧م	٦٤ر٤	٥٨م	٥٨م
١٦٤ر١	١٣٤ر٦	١٣ر١	١٢ر٢	١٢٤ر٧	١٠٢ر٣	٧٦م
١٦٨م	١٥١م	١١م	١٢ر١	١١٤ر٦	١٠١م	٦٧م
١٢٤ر٤	١٤٢ر٢	١٢م	١٥ر٧	١١٤ر٧	١٣١ر١	٩٢ر٢
١٩٤ر٣	١٣١م	٢٦ر٣	٢٠ر٤	٢٥١ر٦	١٧٠م	١٢٩م
-	-	-	٠ر١	٠ر٢	٠ر٦	-
١٥٠ر٩	١٣٢ر٣	١٠٠	١٠٠	٩٥٥ر٣	٨٣٧م	٦٣٣ر٢
شركات القطاع العام مجتمعه						
٢٤٣	٣٤٦	-	١ر١	-	٩ر٢	٢ر٧
الشركة المصرية للملاحة البحرية						

١٦/٢ فائض العمليات الجارية / اجمالي المال المستثمر

بلغت نسبة فائض العمليات الجارية / اجمالي المال المستثمر لشركات القطاع العام مجتمعه نحو ١١٩٪ ، ١٣٦٪ ، ١٣٣٪ للسنوات الثلاثة على التوالي اي ان كل جنيه مسن الاموال المستثمرة قد حقق عائدا قدره ١١٩ مليون ، ١٣٦ مليون ، ١٣٣ مليون خلال تلك الفترة . ولكن يجب ملاحظة ان هذا الفائض انما هو فائض اقتصادي (حيث يتضمن الفروق السلعية) وليس فائضا محاسبيا وهو ما سوف نتناوله في موضع لاحق .

وقد حقق قطاع المال والاقتصاد اعلى عائد اقتصادي على الاموال المستثمرة بلغ نحو ٢٩١ مليون ، ٢٤١ ، ٣٥٥ مليون للسنوات الثلاثة على التوالي ثم قطاع التمويل والتجارة حيث بلغ عائد الجنيه المستثمر حوالي ٢٤٧ مليون ، ٣٠٤ مليون ، ٢٣٠ مليون للسنوات المذكورة ومن الملاحظ تذبذبات ايراد الجنيه المستثمر من عام لآخر بالنسبة للقطاعات المذكورة .

اما قطاع التشييد والاسكان فقد حقق عائدا على الجنيه المستثمر بلغ ١٥٦ مليون ١٦٦ مليون ١٦٢ مليون للسنوات الثلاثة على التوالي وقد حقق قطاع النقل والمواصلات وقطاع الطاقة نفس المعدل تقريبا حيث بلغ ايراد الجنيه في قطاع النقل والمواصلات حوالي ١٤٤ مليون ، ١٦٢ مليون ، ١٥٢ مليون خلال نفس الفترة بينما بلغ ايراد الجنيه في قطاع الطاقة حوالي ١٦٠ مليون ، ١٤٢ مليون ، ١٤٤ مليون للسنوات الثلاثة على التوالي .

اما في قطاعات الصناعة والزراعة والثقافة والاعلام فقد بلغ الايراد اقل قدر له حيث بلغ في قطاع الصناعة نحو ٧٥ مليون ، ٨٦ مليون ، ٧٤ مليون للسنوات الثلاثة على التوالي وبلغ اقل من ذلك بكثير بالنسبة لقطاع الزراعة حيث حقق الجنيه المستثمر ايرادا قدره نحو ٢٠ مليون ، ٢٤ مليون ، ٥٠ مليون . ومن الملاحظ ان قطاع الزراعة قد اتجهت ايرادات الجنيه المستثمر فيه الى التزايد حيث بلغت حوالي ١٢٠٪ ، ٢٥٠٪ عامي ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ . اما قطاع الثقافة والاعلام فقد ازدادت الاموال المستثمرة فيه من ٤٦ مليون جنيه عام ١٩٧٧ الى ١١٦ مليون جنيه عام ١٩٧٨ بينما انخفض فائض العمليات الجارية من حوالي ٦٠ مليون جنيه الى نحو ٢٠ مليون جنيه لنفس العامين وقد ادى ذلك الى انخفاض ايراد الجنيه المستثمر من حوالي ١٣٠ مليون عام ١٩٧٧ الى حوالي ١٧ مليون عام ١٩٧٨ .

ولقد بلغ فائض العمليات التجارية / اجمالي المال المستثمر في الشركة المصرية للملاحة البحرية حوالي ٤١ مليون ، ١٣١ مليون ، ٨٥ مليون للسنوات الثلاث على التوالي وهذه النسبة تقل كثيرا عن مثيلتها بالنسبة لشركات القطاع العام مجتمعه وتقل اكثر من ذلك عما تحقق في قطاع النقل والمواصلات ولا جدل في ان ذلك احد المؤشرات السلبية للاداء في الشركة المذكورة مقارنة بغيرها من القطاعات الاقتصادية هذا في الوقت الذي نحصل فيه الشركة على اعانات ضخمة لما استبعدت لاختفى ذلك الفائض تنريبا . ويوضح الجدول رقم (٢١) فائض العمليات التجارية / اجمالي المال المستثمر .

فائض العمليات التجارية / اجمالي المال المستثمر

القيمة بالمليون جنيه

الممسوحة ضوئياً بـ CamScanner

٢/٦/٢ فائض العمليات الجارية / رأس المال :

حقق كل جنيه من رأس المال في شركات القطاع العام مجتمعه ربحا اقتصاديا بلغ حوالى ٣٥٣ مليون، ٣٨٦ مليون، ٣٩٦ مليون للسنوات الثلاث ٧٦، ٧٧، ١٩٧٨ على التوالي أى ان ارباحية الجنيه قد زادت الى حوالى ١٠٩٣%، ١١٢٢% عامى ١٩٧٧ ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ .

وقد حقق قطاع المال والاقتصاد اعلى ربحية على رأس المال بلغت حوالى ٣٨٣%، ٤٣٤%، ٤٩٥% للسنوات الثلاث على التوالي أى ان كل جنيه من رأس المال قد حقق ٥ جنيهات من الارباح عام ١٩٧٨ وكذلك فقد حقق هذا القطاع اكبر معدل لتطوير ارباحية رأس المال حيث زادت الى نحو ١١٣٤%، ١٢٩٣% عامى ١٩٧٧، ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ . وهذه النتائج تتفق بطبيعة الحال مع طبيعة نشاط البنوك وشركات التأمين التى يضمها ذلك القطاع حيث رأس المال القليل نسبيا وحجم الاعمال الكبير مع سرعة دوران النقود ويعكس ذلك أيضا الاهمية والدور المتزايدين لهذا القطاع فى ظل سياسة الانفتاح الاقتصادى واتساع نشاط البنوك وزيادة الخدمات والاعمال المصرفية سواء فى التعامل مع المنشآت الاقتصادية أم مع الافراد .

وقد حقق قطاع التمويل والتجارة أيضا معدل ربحية كبير على رأس المال حيث بلغ فائض العمليات الجارية للجنيه من رأس المال حوالى ١١١٠ مليون، ١٣٣٢ مليون، ٩٥٦ مليون للسنوات الثلاث على التوالي ومن الملاحظ ان ربحية رأس المال فى هذا القطاع قد بلغت أقصى قدر لها عام ١٩٧٧ ولكنها انخفضت عام ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ . أما قطاع التشييد والاسكان فقد حقق ربحية على رأس المال بلغت نحو ٥٩٧ مليون، ٥٢٧ مليون، ٥٤١ مليون لكل جنيه من رأس المال خلال السنوات الثلاث على التوالي ومن الملاحظ اتجاه هذه النسبة الى التناقص وان كانت قد زادت عام ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٧ . وقد بلغت ربحية الجنيه من رأس المال فى قطاع الطاقة نحو ٥٥٤ مليون، ٤٧١ مليون، ٤٦٦ مليون للسنوات الثلاث على التوالي .

أما فى قطاع النقل والمواصلات فقد بلغت ربحية الجنيه من رأس المال نحو ٤٢٤ مليون، ٥١١ مليون، ٤٢٦ مليون أى ان ربحية الجنيه من رأس المال قد زادت الى نحو ١٢١%.

عام ١٩٧٧ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ ولكنها عادت الى الانخفاض عام ١٩٧٨ على ما كانت عليه تقريبا عام ١٩٧٦ ومن الملاحظ ان هناك عددا كبيرا من القطاعات الاقتصادية تزيد فيها ربحية رأس المال عما هي عليه في قطاع النقل والمواصلات وان كانت ربحية رأس المال في هذا القطاع تفوق قطاعات الصناعة والزراعة والثقافة والاعلام الى جانب ان ربحية رأس المال لهذا القطاع تفوق ما حقته شركات القطاع العام مجتمعه .

اما ربحية رأس المال في الشركة المصرية للملاحة البحرية فقد بلغت حوالى ١٣٩ مليون ٤٢٦ مليون ، ٢٤٤ مليون ومن الواضح الانخفاض الكبير في ربحية رأس المال في الشركة المذكورة عن شركات القطاع العام مجتمعه وايضا عن شركات قطاع النقل والمواصلات وهذا المعدل المنخفض للربحية الاقتصادية لرأس المال في الشركة المذكورة يعتبر مؤشرا سلبيا عند تقييم الاداء بها . وكذلك فمن الملاحظ ان ربحية رأس المال قد بلغت اكبر معدل ليها عام ١٩٧٧ بل ان هذا المعدل قد فاق مثيله لشركات القطاع العام مجتمعه اذا قسورن بما حقته تلك الشركات في اى من السنوات الثلاث . ويوضح الجدول (٢٢) فائسـس العمليات الجارية / رأس المال وتطوره في شركات القطاع مجتمعه والقطاعات الاقتصادية المختلفة .

جسـد دول رقمـ (٢٢)
فائض العمليات / رأس المال

فائض العمليات		رأس المال		فائض العمليات الجارية		البيان	
١٩٧٨	١٩٧٧	١٩٧٦	١٩٧٨	١٩٧٧	١٩٧٦	١٩٧٨	١٩٧٦
١٩٧٨	١٩٧٧	١٩٧٦	١٩٧٨	١٩٧٧	١٩٧٦	١٩٧٨	١٩٧٦
٩٦٦	٢٢٨	٣٧٦	٢٠٨	٣٧٦	٣٥٦	١٠٩	١٠٩
٤٦٦	٤٧٦	٢١٥	١٣٩	١١٣	٩٢٥	١٩٨	١٩٨
٥٤٦	٥٢٧	٥٥٤	٢٣٠	١٩٤	١٢٧	٥٨٨	٥٨٨
٤٢٦	٥١٦	٤٢٤	٢٦٥	١٩٨	١٥٧	٧٦٠	٧٦٠
٩٥٦	١٣٣	١١١	١٢٠	٩٨٤	٨٣٦	٦٧٠	٦٧٠
٤٩٥	٤٣٤	٣٨٣	٥٠٨	٣٩٢	٣٣٨	٩٢٢	٩٢٢
٢٥	٢١٤	-	٨٠	٢٨	٢٦	١٢٦	١٢٦
٣٩٦	٣٨٦	٣٥٣	٢٤٣	٢١٦	١٧٩	٦٣٣	٦٣٣
شركات القطاع العام							
مجتمعه							
٢٤٤	٤٢٦	١٣٩	٢٦٥	٢١٥	١٩٦	٩٢٢	٩٢٢
الشركة المصرية							
للملاحة البحرية							

٣/٦/٢ فائض العمليات الجارية / إيرادات النشاط الجارى :

يمبر هذا المعيار عن صافى الربح الذى يحصل عليه القطاع فى كل جنيه من الإيرادات التى يحصل عليها . ولقد بلغ متوسط الفائض فى كل جنيه من إيرادات النشاط الجارى لشركات القطاع العام مجتمعه نحو ١٠,٧% عام ١٩٧٦ ، ١٢,٧% لكل من عامى ١٩٧٧ و ١٩٧٨ أى ان فائض العمليات الجارى فى كل جنيه من إيرادات النشاط الجارى قد زاد الى ١١,٨% عامى ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ عما كان عليه عام ١٩٧٦ .

ولقد حقق قطاع المال والاقتصاد اعلى معدل بين القطاعات المختلفة ككل حيث بلغت تلك العلاقة حوالى ٥٤% ، ٥٣,٦% ، ٥٠,٢% للسنوات ٧٦ ، ٧٧ ، ١٩٧٨ على التوالى ويلاحظ ان هذه العلاقة قد اتجهت الى التناقص خلال الفترة المذكورة ولكن على الرغم من ذلك فان كل المؤشرات السابقة توضح التطور الكبير فى ارباحية هذا القطاع وذلك يعنى ان انخفاض الارباحية فى كل جنيه من إيرادات النشاط الجارى يقابله زيادة كبيرة فى حجم العمليات الخاصة بذلك القطاع وكذلك يعكس هذا الانخفاض ارتفاعا فى نسبة المستلزمات المختلفة وعلى سبيل المثال زيادة الاجور .

ويأتى قطاع النقل والمواصلات فى المرتبة الثانية حيث بلغت نسبة الارباحية فى كل جنيه من الإيرادات حوالى ١٨,٨% ، ١٩% ، ١٧,٢% أى انها انخفضت عام ١٩٧٨ الى حوالى ٩٢% عما كانت عليه عام ١٩٧٦ . اما فى قطاع التشييد والاسكان فان نسبة الارباحية ضمن إيرادات النشاط الجارى فكانت فى تزايد مستمر حيث بلغت حوالى ١٣,٣% ، ١٦% ، ١٦,١% للسنوات الثلاثة على التوالى ويأتى بعد ذلك قطاعات الطاقة ثم الزراعة فالصناعة ثم التمويل والتجارة حيث بلغت نسبة الارباحية فى كل جنيه من إيرادات النشاط الجارى حوالى ٤,١% ، ٦,١% ، ٥,٣% وهو معامل منخفض للغاية بالنسبة لغيره من القطاعات .

ولقد بلغت نسبة الفائض فى كل جنيه من إيرادات النشاط الجارى فى الشركة المصرية للملاحة البحرية نحو ١١,٤% ، ٢٤,٥% ، ١٥,٧% للسنوات الثلاثة على التوالى وهى نسبة تفوق مثلتها بالنسبة لشركات القطاع العام مجتمعه وتقرب من النسبة التى حققها قطاع النقل والمواصلات .

ويوضح الجدول رقم (٢٣) علاقة فائض العمليات الجارية / إيرادات النشاط الجارى بالنسبة لشركات القطاع العام ولكل قطاع من القطاعات الاقتصادية على حدة .

جـ مـ وـ ر فـ سـ م (٢٣)

فائض العمليات الجارية / إيرادات النشاط الجاري

التطور ١٩٧٦ = ١٠٠	١٩٧٧	١٩٧٨	١٩٧٦	١٩٧٧	١٩٧٨	البيانات
١٩٧٨	١٩٧٧	١٩٧٨	١٩٧٦	١٩٧٧	١٩٧٨	البيانات

١٤١٦	١١٩	١٠٩	٧٧	الزراعة والري
٩٨٠	١٠٦	٩٨	١٠٠	الصناعة
٨٤٣	٨٥٣	١٢٢	١٤٣	الطاقة
١٢١١	١٢٠٣	١٦٠	١٣٣	التشييد والسكان
٩١١	١٠١	١٧٢	١٨٨	النقل والمواصلات
١٢٩٣	١٥٨	٥٣	٤١	التمويل والتجارة
٩٣٠	٩١٣	٥٠٢	٥٤٠	المال والاقتصاد
—	—	٧٢٤	—	الثقافة والاعلام

١١٨٧	١١٨٧	١٢٧	١٠٧	شركات القطاع العام
—	—	—	—	مجتمع

١٣٧٧	٢١٤٩	١٥٧	٢٤٠	١١٤	الشركة المصرية للملاحة
------	------	-----	-----	-----	------------------------

يتضح من كل ما تقدم ان شركات القطاع العام مجتمعه قد حققت فائضا اقتصاديا ايجابيا خلال الفترة موضع الدراسة وانها قد طورت نشاطها وزادت من قيمة العوائد المختلفة التي سددتها لقطاعات المجتمع الاخرى حيث زادت القيمة المضافة الفعلية التي حققتها نحو ١٥% عام ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ .

ويعتبر قطاع الصناعة اهم القطاعات الاقتصادية جميعا من حيث حجم النشاط فقد استحوذ هذا القطاع على نحو ٤٠% من اجمالي عمليات شركات القطاع العام مجتمعه ويسدد نحو ٥٠% من جملة الاجور التي تسددها تلك الشركات . ولكن قطاع الصناعة يعتبر اقل ربحية اقتصادية من متوسط ما حققته شركات القطاع العام مجتمعه حيث حقق نسبة اقل مما حققته تلك الشركات مجتمعة بالنسبة لعلاقة فائض العمليات الجارية بكل من اجمالي المال المستثمر ، رأس المال ، إيرادات النشاط الجارى . وايضا فقد انخفضت هذه العلاقات عام ١٩٧٨ عما كانت عليه عامي ١٩٧٦ و ١٩٧٧ وكذلك فان انتاجية الجنية اجر و ربحية الجنية اجر في هذا القطاع اقل من مثيلتها بالنسبة لشركات القطاع العام مجتمعه . ليس هذا فحسب بل ان قطاع الصناعة يعتبر اقل ربحية اقتصادية عن كل القطاعات (عدا الزراعة والثقافة والاعلام) حيث ان كل معايير الربحية السابقة التي حققها ذلك القطاع اقل مما حققته اى من القطاعات الاخرى . ومن جهة اخرى فان قطاع الصناعة قد حقق معدل تطور اقل نسبيا من متوسط ما حققته شركات القطاع العام مجتمعه حيث زادت القيمة المضافة الصافية الفعلية التي حققها ذلك القطاع الى نحو ١٤٩% عام ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ بينما بلغت نفس هذه النسبة نحو ١٥٤% بالنسبة لشركات القطاع العام مجتمعة ولقد حصل قطاع الصناعة على نحو ٥٦% ، ٨٤% من جملة الاعانات التي حصلت عليها شركات القطاع العام مجتمعة عامي ١٩٧٧ و ١٩٧٨ على التوالي بينما سدد نحو ٧٤% ، ٧٨% من جملة الضرائب والرسوم التي سددتها تلك الشركات مجتمعة خلال العامين المذكورين . وقد بلغت الاعانات التي حصل عليها هذا القطاع نحو ١٧% ، ٣٨% من جملة الضرائب والرسوم التي سددتها خلال العامين المذكورين .

وقد بلغت مساهمة قطاع المال والاقتصاد نحو ٥% من اجمالي نشاط شركات القطاع العام مجتمعة ولكن هذا القطاع يعتبر اكثر القطاعات و ربحية اقتصادية ونمو في حجم النشاط حيث حقق اعلى معدلات بالنسبة لانتاجية الجنية اجر ، ربحية الجنية اجر وايضا فائض

العمليات بكل من المال المستثمر ، ورأس المال ، إيرادات النشاط الجارى . وفى نفس الوقت فقد حقق هذا القطاع أعلى معدل تطور فى كل المؤشرات الاقتصادية الأساسية حيث ازدادت كل تلك المؤشرات (إيرادات النشاط الجارى ، الانتاج والقيمة المضافة) عام ١٩٧٨ الى أكثر من ٢٠٠% عما كانت عليه عام ١٩٧٦ . وكذلك فقد ازدادت الاجور التى سددها هذا القطاع الى نحو ١٨٣% خلال نفس الفترة . ومن الطبيعى ان هذا القطاع لم يحصل على اى اعانات . ومما لاشك فيه ان هاتين الظاهرتين ليستا النتيجة لسياسة الانفتاح الاقتصادى مما صاحبه اتساع وزيادة نشاط القطاع المصرفى بوجه خاص وكل قطاعات الاقتصاد والمال بوجه عام .

اما قطاع النقل والمواصلات فقد بلغت مساهمته فى نشاط شركات القطاع العام مجتمعه نحو ١٠% من جملة نشاط تلك الشركات . كما تطورت كل المؤشرات الاقتصادية الاساسية (إيرادات النشاط الجارى والانتاج والقيمة المضافة) التى حققها هذا القطاع بمعدل يفوق ما حققته شركات القطاع العام مجتمعه حيث بلغت القيمة المضافة الصافية الفعلية نحو ٦٠% عام ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ . ولكن هذا القطاع قد حصل عام ١٩٧٧ على حوالى ٥% من جملة الاعانات التى حصلت عليها شركات القطاع العام مجتمعه وبلغت هذه النسبة حوالى ٣% عام ١٩٧٨ بينما لم يسدد سوى ٢% فقط من جملة الضرائب والرسوم التى سددتها تلك الشركات مجتمعه . وتمثل الاعانات التى حصل عليها هذا القطاع نحو ٥١% ، ٥٢% من قيمة الضرائب والرسوم التى سددها هذا القطاع . ويعتبر قطاع النقل والمواصلات من القطاعات المربحة اقتصاديا حيث حقق نسبة أعلى مما حققته شركات القطاع العام مجتمعه بالنسبة لعلاقة فائض العمليات الجارية بكن من اجمالى المال المستثمر ورأس المال وايرادات النشاط الجارى ، وكذلك فان كل من انتاجية الجنيه اجر وربحية الجنيه أجر فى هذا القطاع تفوق ما حققته شركات القطاع العام مجتمعه ويرجع ذلك الى مقدار الاعانات الكبيرة التى حصل عليها هذا القطاع والتى حصلت الشركة المصرية للملاحة البحرية وحدها على ٨٥% منها .

تعتبر الشركة المصرية للملاحة البحرية واحدة من كبرى شركات القطاع العام من حيث حجم نشاطها حيث بلغ أكثر من ٠٦% من جملة نشاط شركات القطاع العام مجتمعه والستى يبلغ عدد ها ٣٧٣ شركة بل ان القيمة المضافة الصافية الفعلية التى حققتها الشركة المذكورة بلغت حوالى ٠٨% من جملة ما حققته تلك الشركات مجتمعه عام ١٩٧٨ وسددت نحو ٠٧% .

من جملة الاجور التي سددتها تلك الشركات . وعلى الرغم من ان الشركة المذكورة قد حصلت على اعانات ضخمة بلغت حوالى ٤% ، ٣% من جملة الاعانات التي حصلت عليها شركات القطاع العام مجتمعة عامى ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ فان علاقة فائض العمليات الجارية بكل من اجمالي المال المستثمر ورأس المال التي حققتها تلك الشركة تقل كثيرا عما حقته شركات القطاع العام مجتمعه ، وهذا يعكس انخفاض معدلات الربحية الاقتصادية بالشركة المذكورة . ولكن علاقة فائض العمليات الجارية بايرادات النشاط الجارى التي حققتها الشركة تفوق مثيلتها بالنسبة لشركات القطاع العام مجتمعه وهو امر طبيعى باعتبارها احدى شركات الخدمات حيث يمثل الجزء الاعظم من ايراداتها ارباحا صافية ولكن اذا قورنت هذه النسبة بما حقته شركات قطاع النقل والمواصلات مجتمعه لوجد ان ما حقته الشركة اقل مما حقته شركات قطاع النقل والمواصلات مجتمعه وهو ما يدعم ما دلت عليه المعايير السابقة من انخفاض نسبة الربحية الاقتصادية بالشركة المذكورة .

اما من حيث تطور نشاط الشركة المذكورة فقد حققت معدلات خلال عامى ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ فاقت بكثير ما حقته شركات القطاع العام مجتمعه وايضا ما حقته شركات قطاع النقل والمواصلات مجتمعه وزادت القيمة المضافة الصافية الفعلية التي حققتها عام ١٩٧٨ الى حوالى ١٧٥% عما كانت عليه عام ١٩٧٦ ، كما زادت الاجور التي سددتها بنفس المعدل تقريبا ، ولا شك فى ان هذا يرجع الى مقدار الاعانات الكبيرة التي تحصل عليها الشركة المذكورة .

الفصل الثالث

تحليل النشاط وهيكل الإيرادات والنفقات والاريساح

بالشركة المصرية للملاحة البحرية

تعتبر الشركة المصرية للملاحة البحرية شركة القطاع العام الوحيدة التي تعمل في مجال النقل البحري وواحدة من اكبر شركات القطاع العام . ويتضمن نشاط الشركة عمليات نقل البضائع والركاب . ويتضمن اسطول الشركة ثلاثة مجموعات من السفن :

- أ - سفن البضائع .
- ب - سفن الركاب .
- ج - الناقلات (بترول وحبوب) .

ولقد بلغ عدد سفن البضائع التي تمتلكها الشركة ٣٨ سفينة في نهاية السنة المالية ١٩٧٦ تقدر حمولتها الكلية بنحو ٢٠١ ألف طن من البضائع المختلفة . وخلال عام ١٩٧٧ خرجت احدى السفن من الخدمة والحقت سفينتين جديدتين بأسطول الشركة واصبح عدد سفن البضائع ٣٩ سفينة حمولتها ٢١٣ ألف طن . أي ان الزيادة في حمولة الاسطول من البضائع قد ازدادت الى حوالي ١٠٦ % فقط عام ١٩٧٧ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ . وخلال عام ١٩٧٨ الحقت سفينة اخرى بوحدات الاسطول حمولتها نحو ١٨ ألف طن ليصبح عدد وحدات سفن البضائع ٤٠ سفينة حمولتها حوالي ٢٢١ ألف طن بضائع اي ان حمولة سفن البضائع قد زادت الى نحو ١١٠ % عام ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ .

أما بالنسبة لسفن الركاب فتستلک الشركة ٤ وحدات فقط تسع نحو ٢١٢٠ راكب وجملة حمولتها من البضائع تقدر بنحو ١٤ ألف طن ، ومن الملاحظ انه لم تضم اي وحدات جديدة من سفن الركاب لاسطول الشركة خلال تلك الفترة بل ان هذه الوحدات الاربع هي الوحيدة المملوكة للشركة منذ عدة سنوات مضت . وتستلک الشركة ثلاث ناقلات للبترول والحبوب تقدر حمولتها بنحو ٩٣ ألف طن وايضا لسم يحدث اي زيادة في هذا النوع من السفن خلال تلك الفترة وربما لعدة سنوات قبل ذلك . ويوضح الجدول رقم (٢٤) تطور اسطول الشركة وحمولته بحسب كل نوع من الانواع الثلاث الموضحة خلال الفترة المذكورة .

جدول رقم (٢٤)
تطور اسطول الشركة وحمولتها

البيان	عدد السفن		الحمولات					سعة الركاب
	١٩٧٦	٧٧	٧٨	٩٧٦	٩٧٧	٩٧٨	التطور ١٩٧٦ = ١٠٠	
سفن البضائع	٣٨	٣٩	٤٠	٢٠١	٢١٣	٢٢١	١٠٦	١١٠
سفن الركاب	٤	٤	٤	١٤	١٤	١٤	١٠٠	١٢٢٠
ناقلات البترول والحبوب	٣	٣	٣	٩٣	٩٣	٩٣	١٠٠	١٠٠
اجمالي اسطول الشركة	٤٥	٤٦	٤٧	٣٠٩	٣٢٠	٣٢٨	-	٢١٢٠

يتضح لنا مما تقدم انه على الرغم من ان الاسطول الحالي بامكانياته المحدودة هذه والتي لا تمثل الا جزءا ضئيلا للغاية من حجم التجارة الخارجية لمصر* لم يشهد الا قدرا محدودا من التطور على الرغم من امكانيات التوسع الضخمة في حجم الثقلات التي يمكن تحقيقها • ويتفق ذلك تماما مع ما سبق ان ذكرناه عن حجم رأس المال لتحقيق توسعا في كل مجالات أنشطة الشركة المختلفة • ونحن نرى انه لو احسنت ادارة وتشغيل هذا الاسطول وازيلت العقبات الادارية والقانونية وغيرها التي تعرقل نشاطه فسوف تتحول الشركة من الاعتماد الكامل على الدعم لتغطية الخسائر الضخمة التي تحققها الى شركة رابحة تقدم دعما للاقتصاد القومي •

ويعمل اسطول الشركة على مجموعة الخطوط التالية :

- ١ - غربا وشمال اوربا •
- ٢ - امريكا الشمالية •
- ٣ - انجلترا •
- ٤ - الادرياتيک •
- ٥ - غرب وشرق البحر الابيض •
- ٦ - الهند •

* ارجع الى الدراسة الخاصة بتطور الاسطول التجاري المصري - معهد التخطيط - سلسلة قضايا التخطيط والتنمية رقم ١٥ يوليو ١٩٨٠ •

- ٧ - البحر الاسود •
- ٨ - البحر الاحمر •
- ٩ - خط ركاب البحر الابيض •
- ١٠ - خط ركاب البحر الاحمر •
- ١١ - عمليات نقل الحبوب من امريكا •
- ١٢ - ناقلات البترول ساحليا •

من هذا الحصر للخطوط التي يعمل عليها اسطول الشركة يمكننا القول ان هناك امكانيات كبيرة لافتتاح خطوط جديدة (هذا بالاضافة الى ضرورة دعم الخطوط الحالية) ولكن يجب ان نتعرف اولا على ظروف التشغيل الحالية لوحدات الاسطول ودراصة عناصر الايرادات والنفقات المختلفة من وجهة نظر محاسبية تجارية بحتة (بعد ان تعرفنا على مؤشرات تقييم الاداء للشركة من وجهة النظر الاقتصادية في الفصل الثاني) وان كانت البيانات التي توافرت لدينا لاتمكننا من اجراء تحليل اكثر تفصيلا لهيكل التكاليف وفق تقسيماتها المختلفة الى ثابتة ومتغيرة ، مباشرة وغير مباشرة الى غير ذلك •

٣ / ١ الايرادات :

بلغت جملة ايرادات الكلية التي حصلت عليها الشركة من وجهة النظر المحاسبية بسدود الاعانات حوالي ٢٤٣ مليون جنيه ، ٣٨٩ مليون جنيه ، ٤٢٥ مليون جنيه للسنوات ٧٦ ، ٧٧ ، ١٩٧٨ على التوالي اي ان اجمالي الايراد المحاسبى للشركة قد ازداد الى نحو ١٦٠ % ، ١٧٥ % ، ٧٧ ، ١٩٧٨ عما كان عليه عام ١٩٧٦ . ومن الملاحظ أن الزيادة في حجم الايرادات عما كانت عليه عام ١٩٧٦ تبلغ حوالي ٤ أضعاف الزيادة التي تحققت عام ١٩٧٨ انطلاقا من عام ١٩٧٦ ، ويرجع السبب في ذلك الى تغيير سعر التحويل للإيرادات المحصلة بالمعاملات الاجنبية من السعر الرسمي الى السعر التشجيعى وهو ما يعنى حدوث زيادة في هذا النوع من الايرادات تعادل ٧٥ % من قيمتها ويمكن ان نقسم الايرادات الكلية التي حققتها الشركة الى مجموعتين :

- ايرادات النشاط الجارى للتشغيل •
- الايرادات التحويلية والمقنوعة •

وقد بلغت جملة ايرادات النشاط الجارى للتشغيل حوالي ٩٤٤ % ، ٩٥٥ % ، ٩٦٣ % من جملة كل الايرادات التي حصلت عليها الشركة للسنوات الثلاث ٧٦ ، ٧٧ ، ١٩٧٨ على التوالي

وتتكون إيرادات التشغيل من عنصرين أساسيين :

- النولون وتذاكر الركاب
- إيرادات الشحن والتفريغ

وقد بلغت جملة الإيرادات المحصلة من نوالين النقل وتذاكر الركاب حوالي ٢٠٩ مليون جنيه ٣٤٠ مليون جنيه ، ٣٧٦ مليون جنيه للسنوات الثلاث على التوالي أو ما يعادل نحو ٨٦% ، ٨٢٤% ٨٨% من إجمالي الإيرادات التي حصلت عليها الشركة خلال تلك الفترة . ومن الملاحظ أن هذه النسبة آخذة في التزايد . أما إيرادات الشحن والتفريغ فقد بلغت نحو ٨٢% ، ٢٨% ، ٢٥% من إجمالي الإيراد المحقق خلال تلك الفترة . وإلى جانب هذين المصدرين فإن عملية التشغيل يتحقق من خلالها أيضا بعض الإيرادات نتيجة الاتجار في السلع على وحدات الاسطول (المشتريات بغرض البيع) وإن كانت ضئيلة للغاية لا تتجاوز ٣% ، وأيضا فإن الشركة أحيانا تحقق بعض الإيرادات من المشغولات الداخلية .

أما الإيرادات التحويلية والمتنوعة فتتمثل في الفوائد الدائنة ، والإيجارات الدائنة ، الأرباح الرأسمالية نتيجة الاستغناء عن بعض الأصول والإيرادات التي تخص السنوات السابقة إلى جانب الإيرادات المتنوعة الأخرى . وعلى الرغم من ضآلة حجم هذه المجموعة من الإيرادات حيث لم تتجاوز ٥% من إجمالي الإيرادات خلال سنوات تلك الفترة فإن مفردة إيرادات السنوات السابقة وحدها قد بلغت حوالي ٨٢٦ ألف جنيه ، ١٣٤ مليون جنيه ، ٨٢١ ألف جنيه للسنوات الثلاث على التوالي أو ما يعادل نحو ٣٤% ، ٢٩% ، ١٩% من إجمالي الإيرادات لنفس السنوات .

وتجدر الإشارة هنا إلى أن قصور الحسابات والعاملين بإدارة الحسابات عن حصر إيرادات كل سنة مالية ضمن حساباتها أو تقليل الإيرادات التي لا يمكن حصرها إلى أدنى حد ممكن يؤدي ذلك إلى عدم دقة قياس نتيجة النشاط ، ومن الواضح ضخامة المبالغ الواردة بهذه المفردة وإنها تمثل نسبة ليست بالقليلة من إجمالي الإيرادات .

٢ / ٣ النفقات والمصروفات :

بلغت جملة النفقات التي تحطت بها الشركة نحو ٢٥٢ مليون جنيه ، ٣٦٤ مليون جنيه ٤٤٧ مليون جنيه للسنوات ٧٦ ، ٧٧ ، ١٩٧٨ أي أنها قد ازدادت إلى حوالي ١٤٤% ، ١٧٧% .

عامى ٧٧ ، ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ . ومن الملاحظ ان التطور الذى طرأ على جملة الايرادات المحققة عام ١٩٧٧ والذى بلغ نحو ١٦٠% عما كان عليه عام ١٩٧٦ قد فاق تطور جملة الانفاق ١٤٤% عن نفس العام وذلك راجع الى ابتداء تغيير سعر التحويل للايرادات والنفقات بالعملة الاجنبية الى السعر التشجيعى وكذلك ايضا فان التطور فى النفقات خلال العاميين المذكورين مقارب وان كان هذا التطور عام ١٩٧٧ اكبر منه عام ١٩٧٨ . ويمكن النظر الى النفقات الخاصة بالشركة فى ضوء البيانات المتاحة من زاويتي التقسيم الطبيعى والوظيفى للنفقات فمن حيث التقسيم الطبيعى يمكن تقسيم النفقات الكلية للشركة الى :

اولا : الاجور :

بلغت جملة الاجور التى سددتها الشركة نحو ٣٤٢٨ مليون جنيه ، ٤٢٣٠ مليون جنيه ٨٦١ مليون جنيه للسنوات الثلاث ٧٦ ، ٧٧ ، ١٩٧٨ على التوالى . اى انها ازدادت الى نحو ١٢٤% ، ١٢٤% عامى ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ وهذه النسبة تقل عن نسبة تطور كل المصروفات مجتمعة .

وقد بلغت نسبة الاجور حوالى ١٣٦% ، ١١٦% ، ١٣٢% من اجمالى النفقات للسنوات الثلاث على التوالى . ويدل ذلك على ان الاجور لاتمثل العنصر الاساسى فى النفقات الخاصة بالشركة . وقد بلغت نسبة الاجور الخاصة بالادارة حوالى ٢% ، ١٧% ، ١٥% من اجمالى النفقات الخاصة بالشركة او مايعادل نحو ١٥٢% ، ١٤٨% ، ١١١% من اجمالى الاجور التى سددتها الشركة . من هذا التحليل لهيكل الاجور بالشركة يمكن ان يتضح لنا ان :

« نسبة الزيادة التى طرأت على الاجور اقل من مثيلتها بالنسبة لعناصر النفقات الاخرى مجتمعة .
« ان نسبة الاجور الى اجمالى النفقات تميل نحو الثبات اذا استبعدنا عام ١٩٧٧ لما سبق ذكره من تغيير سعر تحويل العملات الاجنبية .

« ان نسبة الاجور الخاصة بالادارة تمثل قدرا كبيرا من الاجور الكلية التى تسدها الشركة وان اتجهت هذه النسبة الى التناقص بقدر كبير حيث انخفضت الى حوالى ١١% عام ١٩٧٨ بينما بلغت نحو ١٥% عام ١٩٧٦ . ويمكن ارجاع ذلك الى ان الزيادة التى طرأت على وحسب الاسطول باضافة وحدات جديدة لم تتحلب اى زيادة فى حجم العاملين بالادارة .

ثانيا : المستلزمات السلعية :

بلغت قيمة جملة المستلزمات السلعية التي استخدمتها الشركة نحو ٢٥٤ مليون جنيه
٨٢٦٥ مليون جنيه ، ١٠٠٢ مليون جنيه للسنوات الثلاث ٧٦ ، ٧٧ ، ١٩٧٨ على التوالي
أي أنها قد ازدادت إلى نحو ١٥٨ % ، ١٩٠ % عامي ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ عما كانت عليه عام
١٩٧٦ ، ومن الملاحظ أن نسبة الزيادة هذه تفوق كثيرا مثلتها بالنسبة للأجور وهذا أحد المؤثرات
التي تدل على أن الزيادة في الأجور أقل بكثير من الزيادة في أسعار السلع المختلفة .

وقد بلغت نسبة قيمة المستلزمات السلعية حوالي ٢٠٩ % ، ٢٢٨ % ، ٢٢٣ % من إجمالي
النفقات التي سددتها الشركة خلال السنوات الثلاث على التوالي . ومن الملاحظ اتجاه هذه النسبة
إلى التزايد من عام لآخر على عكس نسبة الأجور التي انخفضت قليلا عام ١٩٧٨ عما كانت عليه عام
١٩٧٦ ، وكذلك فإنها تمثل قدرا كبيرا من جملة النفقات وهو ما يقرب من ضعف مقدار الأجور
تقريبا . وقد بلغت نسبة المستلزمات السلعية الخاصة بالإدارة نحو ١ % من إجمالي قيمة المستلزمات
السلعية خلال تلك الفترة وإن كانت تمثل مبلغا ليس بالقليل حيث بلغت حوالي ٤٨ ألف جنيه
٣٣ ألف جنيه ، ٤٥ ألف جنيه خلال السنوات الثلاث على التوالي . ومن الملاحظ أن قيمة هذا
المصروف قد انخفضت عام ١٩٧٧ التي نحو ٢٠ % عما كانت عليه عام ١٩٧٦ وإلى نحو ٩٤ % عام
١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ . وهذا يعني أن هذا المصروف يمكن تنميته وتخفيضه بقدر كبير .

ثالثا : المستلزمات الخدمية :

بلغت قيمة جملة المستلزمات الخدمية الخاصة بالشركة حوالي ٦٩٠٤ مليون جنيه
١٢٧٥٤ مليون جنيه ، ١٥٧٤٦ مليون جنيه للسنوات الثلاث ٧٦ ، ٧٧ ، ١٩٧٨ على التوالي
أي أنها قد ازدادت إلى نحو ١٨٥ % ، ٢٢٩ % عامي ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦
وهي نسبة زيادة ضخمة إذا قورنت بالزيادة في كل من الأجور والمستلزمات السلعية ويمكن أرجاع هذه
الزيادة لسببين :

- ❖ أن جزءا كبيرا من المستلزمات الخدمية يسدد بالعملة وفي الموانئ الأجنبية وإنها تتأثر بالأسعار العالمية .
- ❖ تغيير سعر التحويل للدخل والنفقات التي تتم بالعملة الأجنبية من السعر الرسمي إلى السعر التشجيعي .

وقد بلغت نسبة المستلزمات الخدمية نحو ٢٧٤٪ ، - ٣٥٣٪ ، ٣٥٣٪ من اجمالي النفقات الكلية للشركة للسنوات الثلاث على التوالي ومن الملاحظ ان هذه النسبة تتجه الى الزيادة كما وانها تمثل جزءا كبيرا من النفقات الكلية للشركة . وقد بلغت نسبة المستلزمات الخدمية الخاصة بالادارة نحو ٢٢٩ الف جنيه ، ٢٦٤ الف جنيه ، ٣٢٧ الف جنيه وهى مبالغ ضخمة من حيث قيمتها كما وانها تمثل مايقرب من ٧٪ من النفقات الكلية للشركة او مايعادل نحو ٢١٪ من اجمالي المستلزمات الخدمية .

رابعاً : المصروفات التحويلية الجارية :

بلغت جملة المصروفات التحويلية حوالى ٥ مليون جنيه ، ٥٠٤٠٠٠ مليون جنيه للسنوات الثلاث على التوالي ، اى ان الزيادة فى المصروفات التحويلية قد بلغت نحو ١٠٦٪ عام ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ وهى ادى الى نسبة تطور بين عناصر النفقات المختلفة وذلك راجع الى اتصاف معظم عناصرها بالثبات كالاهلاك والفوائد مثلا . وقد بلغت نسبة المصروفات التحويلية الجارية حوالى ٢٠٠٪ ، ١٣٧٪ ، ١٢٠٪ من اجمالى النفقات الكلية للشركة للسنوات الثلاث ٧٦ ، ٧٧ ، ١٩٧٨ ومن الملاحظ انخفاض نسبة هذه المصروفات من عام لآخر وذلك راجع الى ان التطور فى هذه المصروفات اقل بكثير من تطور غيرها من عناصر النفقات . وتتضمن المصروفات التحويلية الجارية عناصر النفقات الرئيسية التالية :-

- الضرائب والرسوم

- الاهلاك

- الايجارات

- الفوائد

بلغت الضرائب والرسوم التى سددتها الشركة حوالى ٢١٨ الف جنيه ، ٣٢٣ الف جنيه - ٣٦٨ الف جنيه او مايعادل حوالى ٠٩٪ من اجمالى النفقات الكلية للشركة خلال السنوات الثلاث المذكورة . وان الضرائب والرسوم قد ازدادت الى حوالى ١٤٢٪ ، ١٦١٪ عامى ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ وهى نسبة لا تقل كثيرا عن نسبة التطور بالنسبة للنفقات الكلية للشركة . بلغت قيمة الاهلاك لكل اصول الشركة حوالى ٢٧٢ مليون جنيه ، ٢٩١ مليون جنيه ، ٣٠٢ مليون جنيه للسنوات الثلاث على التوالي او مايعادل نحو ١٠٧٪ ، ٨٠٪ ، ٦٧٪ من اجمالى

النفقات الكلية للشركة • ومن الملاحظ التعرر البسيط في قيمة الاهلاك وذلك انعكاسا للتطور المحدود في الاسطول وقد زادت قيمة الاهلاك الى حوالي ١٠٢% ، ١١١% عام ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ • ومثل الاهلاك الخاص بوحدة الاسطول الجزء الاعظم من قيمة الاهلاك الكلى للشركة • وقد بلغت قيمة الاهلاك للاصول الاخرى حوالي ٢٩٣ الف جنيه ، ٢٢٦ الف جنيه ، ٢٥٠ الف جنيه او مايعادل نحو ١٢% ، ٢٠% ، ٢٦% من اجمالي النفقات للسنوات الثلاث على التوالي.

اما الايجارات الفعلية التي تحملتها الشركة فانها قد بلغت حوالي ٤ آلاف جنيه لكل من السنوات الثلاث ولم يطرأ اى تغيير يذكر على قيمتها كما وانها تمثل قدرا ضئيلا للغاية من اجمالي النفقات الكلية للشركة •

ولقد سددت الشركة المصرية للملاحة البحرية مبالغ ضخمة في شكل فوائد على القروض الستى حصلت عليها • وقد بلغت الفوائد التي سددتها الشركة حوالي ٢١٣٧ مليون جنيه ، ٢٥٦ مليون جنيه ، ٥٥٩ مليون جنيه للسنوات الثلاث على التوالي او مايعادل نحو ٨٥% ، ٤٨% ، ٤٦% من اجمالي النفقات الكلية الى جانب ضخامة قيمتها المطلقة والفوائد التي سددتها الشركة خلال عام ١٩٧٦ تعادل نحو ضعفى الدعم الذى حصلت عليه الشركة في شكل اعانات الانتاج وتعادل نحو ٥٠% من الدعم الذى حصلت عليه الشركة خلال كل من سنتى ٧٧ ، ١٩٧٨ • ومن ثم فان توفير الموارد الاستثمارية (في شكل رأس المال) اللازمة للشركة بما يجعلها في غناء عن الاقتراض سوف يكون له اثره على نتائج النشاط الخاصة بها وقد تتحول من وحدة تعتمد على الدعم الى وحدة تحقق ارباحا • وتظهر ايضا ضخامة عبء هذه الفوائد اذا لاحظنا انها تعادل مثلاً نحو ٨٠% من قيمة اهلاك وحدات الاسطول •

ومن ثم فاننا نؤكد ما سبق أن خالصنا اليه (فى الفصل الاول) وهو ان الشركة المذكورة فسي حاجه الى دعم رأس المال الخاص بها بدلا من الاعتماد الكبير على القروض وان ذلك من الممكن ان يغير من شكل نتائج اعمال الشركة •

خامسا : التحويلات الجارية والتخصيصية :

بلغت جملة التحويلات الجارية والتخصيصية حوالي ٤ مليون جنيه ، ٦ مليون جنيه

٢٨ مليون جنيهه للسنوات الثلاث ٧٦ ، ٧٧ ، ١٩٧٨ على التوالي أي أنها قد ازدادت السى حوالى ١٢٦ % ، ١٦٦ % عامى ٧٧ ، ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ وهى نسبة تطور قريبة جدا من مثلتها بالنسبة للنفقات الكلية للشركة . وتمثل هذه المجموعة من النفقات نحو ١٨٠ % ، ١٦٨ % ١٢٠ % من اجمالى النفقات الكلية للشركة ولكن على العكس من ذلك نجد انها تعادل ضعف السى النفقات الادارية والمالية عام ١٩٧٧ واكثر من ذلك عام ١٩٧٨ ولا جدل ان ادارة الحسابات بالشركة هى المسئولة عن تضخم هذه النفقات حيث ان الجزء الاعظم منها ليس الا حسابات تسوية يجب ان يستمر الانتهاء منها لا قبل اعداد البيانات فى شكلها النهائى . وتتضمن هذه المجموعة من النفقات العناصر التالية :

- ١٠ التعويضات والغرامات والتبرعات والاعانات للغير .
- ١١ الخسائر الرأسالية .
- ١٢ مصروفات السنوات السابقة .
- ١٣ مخصصات بخلاف اهلاك .
- ١٤ ضرائب عقارية .

وقد بلغت التعويضات والغرامات والتبرعات والاعانات للغير نحو ٨٦ الف جنيه ، ٤٧ الف جنيه ٦٢ الف جنيهه للسنوات الثلاث ٧٦ ، ٧٧ ، ١٩٧٨ على التوالي او ما يعادل نحو ٣ % ، ١ % ، ١٠ % خلال تلك السنوات ، وقد تبد و هذه النسبة ضئيلة للغاية ولكن فى الحقيقة ان الرقم القيمى المجرى رقما كبيرا عند ما تنفق شركة خاسرة بل انه قد بلغ عام ١٩٧٦ نحو ١٥١ % من صافى الارباح التى حققتها الشركة بعد حصولها على الدعم .

بالاضافة الى ذلك فان مفردة التعويضات والغرامات قد بلغت نحو ٦٢ الف جنيه ، ٤٧ الف جنيه ٥٠ الف جنيهه للسنوات الثلاث على التوالي . وهذا النوع من الانفاق يجب ان يختفى تماما ذلك لان انغراماة او التعويض لن تأتى الا نتيجة مخالفة احد العاملين للفوانين او النظم واللوائح وفى هذه الحالة يجب ان يتحمل بعبة خطئه او انها نتيجة مخالفة عامة من الشركة وهو امر لا يجب ان يتكرر كثيرا . اما التبرعات والاعانات فقد بلغت نحو ٢٤ الف جنيهه عام ١٩٧٦ ، ١٢ الف جنيهه عام ١٩٧٨ ولكنها انعدمت تقريبا عام ١٩٧٧ والحقيقة انه امر غريب ان تبرع شركة تحقق خسائر بهذه المبالغ الضخمة ، اما ان كانت اشركة لا خيار لها فى ذلك فان هذه المبالغ يجب الا تدرج فى هذا المكان وان يكون مكانها حساب

توزيع الأرباح تحت أى مسمى آخر.

أما بند مصروفات السنوات السابقة فهو حساب للنفقات والمصروفات المعدلة التى لم يتم البت فيها
في السنوات السابقة ويجب أن تكون محدودة القيمة للخاية وأن تعمل إدارة الحسابات على حصر كـ
النفقات التى تخص كل عام قبل إعداد حساباتها الختامية طبقاً للبدا الاستحقاق كلما أمكن ذلك . ولكن
على العكس من ذلك نجد أن مصروفات السنوات السابقة آخذة في التزايد المطرد من عام لآخر حيث
بلغت نحو ٩٦٧ ألف جنيه ، ١٤ مليون جنيه ، ١٨ مليون جنيه للسنوات الثلاث على التوالي وأنها
قد زادت الى حوالي ١٤٧ % ، ١٨٢ % عامي ١٦٧٧ ، ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ . وتشمل
هذه المفردة نحو ٤ % من اجمالي النفقات الكلية للشركة في كل من السنوات المذكورة .

أما المخصصات بخلاف الاهلاك فتشمل تجنيب بعض الاموال خصما من حساب الأرباح والخسائر
لمواجهة بعض الأعباء التى يتوقع أن تتحملها الشركة في المستقبل كأن يكون هناك بعض المدينين
في عسر مالي يتوقع معه افلاسه وخسران الشركة لجزء من أموالها أو غير ذلك ، ومن ثم لا يتوقع أن تشمل
هذه المفردة جزءا كبيرا من النفقات ولكن نجد أن المخصصات بخلاف الاهلاك في الشركة المذكورة قد
بلغت حوالي ٣٥ مليون جنيه ، ٤٦ مليون جنيه ، ٨٥ مليون جنيه أي أنها قد ازدادت الى حوالي
١٣٣ % ، ١٦٧ % عامي ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦ كما أنها تمثل نحو ١٣ % من
اجمالي النفقات الكلية للشركة . كما الخسائر الرأسمالية والصرائب العقارية فانها تمثل مبالغ ضئيلة .
ولكن يلاحظ أن هناك حوالي ٢٩ ألف جنيه خسائر رأسمالية حدثت عام ١٩٧٧ ، والحقيقة أن
حدوث خسائر رأسمالية في الوقت الحاضر يعتبر أمرا يستحق المتابعة حيث أن الارتفاع الضخم في الأسعار
لا يتوقع معه وقوع أى خسائر عند بيع أحد الأصول الثابتة كخردة بعد انتهاء حياتها الانتاجية ، حيث
تكون قيمته الدفترية (التاريخية) ضئيلة للخاية في عو مستوى الاسعار الحالي الا اذا كان ذلك
الأصل قد استبعد من الخدمة قبل انتهاء حياته الانتاجية نتيجة حادث أو تلف من نوع أو آخر .

أما من حيث تقسيم النفقات وفي أنواع النشاط الفرعية المختلفة التى تزاولها الشركة (التقسيم
الوظيفي) فيمكن تقسيمها الى :

أولا : نفقات التشغيل والمتاجرة :

وتشمل المصروفات التى يتم انفاقها لتسيير وتشغيل وحدات الأسطول والتي يمكن تخصيصها لهذا

الفرس، وقد بلغت جملة نفقات التشغيل والمتاجرة حوالى ١٧ر٤ مليون جنيه، ٢٧ر٣ مليون جنيه، ٣٣ر٦ مليون جنيه للسنوات الثلاثة على التوالي أى أنها قد ازدادت الى حوالى ١٥٧%، ١٩٣% عام ١٩٧٧، ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦.

ويعتبر معدل التطور هذا أعلى معدلات التطور لكن مجموعات النفقات والايادات خلال السنوات موضع الدراسة، وتشمل نفقات التشغيل والمتاجرة حوالى ٦٩%، ٧٥%، ٧٥% من اجمالى النفقات الكلية للشركة للسنوات الثلاث ٧٦، ٧٧، ١٩٧٨ على التوالي.

ثانياً: النفقات الخاصة بالادارة والتمويل:

بلغت جملة النفقات الخاصة بالادارة والتمويل حوالى ٣ر٣ مليون جنيه، ٣ مليون جنيه، ٣ر٥ مليون جنيه للسنوات الثلاث موضع الدراسة أى أن النفقات الادارية والتمويلية قد انخفضت عام ١٩٧٧ الى نحو ٩٢% عما كانت عليه عام ١٩٧٦ بينما زادت الى ١٠٦% عام ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦. ويرجع انخفاض النفقات الخاصة بالادارة والتمويل عام ١٩٧٧ الى انخفاض مقدار الفوائد التى سددتها الشركة عام ١٩٧٧ بحوالى ٣٠٠ ألف جنيه عن عام ١٩٧٨ وبحوالى ٤٠٠ ألف جنيه عن عام ١٩٧٦، بالإضافة الى انخفاض قيمة المستلزمات السلعية بنحو ١٢ ألف جنيه، والمصرفيات التحويلية الاخرى بحوالى ٦٤ ألف جنيه عام ١٩٧٧ عن عام ١٩٧٨. وقد بلغت جملة النفقات الادارية والتمويلية نحو ١٣%، ٨%، ٨% من اجمالى النفقات الكلية للشركة للسنوات الثلاث على التوالي.

واذا استبعدنا الفوائد التى تسدها الشركة باعتبارها عملاً تمويلياً لوجدنا أن النفقات الادارية قد بلغت نحو ١ر١٢١ مليون جنيه، ١ر٢٤٣ مليون جنيه، ١ر٤٠٩ مليون جنيه للسنوات الثلاث على التوالي، أو ما يعادل حوالى ٤٤%، ٣٤%، ٣١% من اجمالى النفقات الكلية للشركة للسنوات المذكورة. ولقد زادت النفقات الادارية الى حوالى ١١١%، ١٢٦% على ١٩٧٧، ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٦.

ثالثاً: التحويلات الجارية والتخصيصية:

وتتشمل التحويلات الجارية والتخصيصية في مجموعة النفقات العامة التى لا تتعلق بالنشاط الاساسى الجارى للوحدة الاقتصادية بصورة مباشرة، كما أنها لا ترتبط أيضاً بالنشاط الادارى أو التمويلى بشكل مباشر. ولكن مفردات هذه المجموعة تقريباً لا تعتبر من عناصر التكاليف وقد سبق معالجتها في التقسيم السابق لعناصر النفقات.

٣/٣ الأرباح (الخسائر) :

يتم قياس الربح أو الخسارة من وجهة النظر المحاسبية على مرحلتين : أولهما أرباح (خسائر) التشغيل ، وثانيهما صافي الربح (صافي الخسارة) . وقد قمنا باستبعاد قيمة الاعانات التي حصلت عليها الشركة من هذا التحليل للوقوف على مقدار الربح أو الخسارة الفعلية التي حققتها الشركة بدون هذه الاعانات .

أولا : فائس (خسارة) التشغيل :

يمثل فائس (خسارة) التشغيل الفرق بين إيرادات النشاط الجارى للتشغيل التي حققتها الشركة ونفقات وتكاليف التشغيل والمتاجرة . وقد بلغت إيرادات النشاط الجارى للتشغيل نحو ٢٣٠ مليون جنيه ، ٣٧٢ مليون جنيه ، ٤٠٩ مليون جنيه للسنوات الثلاث على التوالي . أما نفقات التشغيل فقد بلغت نحو ١٧٤ مليون جنيه ، ٢٧٣ مليون جنيه ، ٣٣٦ مليون جنيه خلال نفس الفترة .

وقد بلغ فائس التشغيل الذي حقته الشركة حوالى ٥٦ مليون جنيه ، ٩٦ مليون جنيه ، ٧٣ مليون جنيه للسنوات الثلاث على التوالي أو ما يعادل نحو ٢٤ % ، ٢٧ % ، ١٨ % من جملة إيرادات التشغيل والمتاجرة أى أن كل مائة جنيه إيرادات تحققت وحدات الاسطول توفر منها ١٨ جنيه عام ١٩٧٨ لتغطية المصروفات الادارية والتمويلية وغيرها من النفقات (غير نفقات التشغيل) . ولقد ازداد فائس التشغيل الى نحو ١٧٧ % ، ١٣٠ % على ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ عما كان عليه عام ١٩٧٦ .

ومن الواضح أن وحدات الاسطول مجتمعة قد غطت كل نفقات التشغيل الخاصة بها وحقق فائضا من عملية التشغيل . وسننظر عن أنه في الامكان تحقيق فائس تشغيل أكبر من ذلك بكثير فان هذا المقدار من الارباح كان من الممكن أن يغطي النفقات الادارية والتمويلية والتحويلات الجارية والتخصيصية ويتبقى بعد ذلك قدرا من الارباح الصافية لو أن الشركة غير مطالبة بسداد ذلك القدر الضخم من الفوائد ولو أعيد دراسة القيم الكبيرة التي يتضمنها بند " المخصصات بخلاف الاهلاك " .

ثانيا : صافي الربح (الخسارة) المحاسبي (قبل الاعانات) :

يمثل صافي الربح (الخسارة) الفرق بين مجمل الربح مضافا اليه الإيرادات التحويلية والمتنوعة التي حققتها الشركة وجملة التكاليف الادارية والتمويلية والتحويلات الجارية والتخصيصية التي سددتها الشركة .

ولقد بلغت جملة فائز التشغيل مضافا اليه الايرادات التحويلية والمتنوعة نحو - ٢ مليون جنيه *
١١٦ مليون جنيه * ٢٩ مليون جنيه للسنوات الثلاث على التوالي * بينما بلغت جملة المصروفات
الادارية والتمويلية حوالى ٢٨٨ مليون جنيه * ١٦٩ مليون جنيه * ١١١ مليون جنيه * أى أن خسارة
الشركة قد بلغت حوالى ٨٤٣ ألف جنيه عام ١٩٧٦ بينما حققت الشركة ارباحا بلغت نحو ٢٥ مليون
جنيه عام ١٩٧٧ ولكن نتيجة أعمال الشركة قد عادت الى الخسارة مرة أخرى حيث بلغت خسائرها
نحو ٢٢ مليون جنيه عام ١٩٧٨ * وقد سبى لنا فى موضع آخر القوم بأن ماتحقى من ارباح عام ١٩٧٧
راجع الى تغيير سعر تحويل الايرادات والمصروفات التى تتم بالعملة الحرة بالسعر التشجيعى اعتبارا
من ذلك العام * فلماذا عادت نتائج النشاط الى الخسارة مرة أخرى خاصة بعد مضاعفة قيمة الايرادات
بغرن أسعار التحويل ؟ من دراسة هيكل الايرادات والنفقات لعامى ١٩٧٧ * ١٩٧٨ نجد أنه
على الرغم من زيادة ايرادات النشاط الجارى للتشغيل بنحو ٣٨ مليون جنيه فقط فان تكاليف التشغيل
والمتاجرة قد زادت بنحو ٦٣ مليون جنيه أى أن هناك هبوط فى مستوى التشغيل لوحدات الاسطون
عام ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٧ * بالإضافة الى ذلك فان هناك نحو ٣٠٠ ألف جنيه زيادة فى
بند " مصروفات السنوات السابقة " لعام ١٩٧٧ عن عام ١٩٧٨ وأيضا فان هناك زيادة فى بند
" الفوائد " التى سددتها الشركة نحو ٣٠٠ ألف جنيه زيادة عام ١٩٧٨ عن عام ١٩٧٧ ومثلها أيضا
فى بند " مصروفات سنوات سابقة " * بالإضافة الى زيادة فى بند " مخصصات بخلاف الاهلاك " نحو
١٢ مليون جنيه * وهكذا نجد أن الفرق فى نتائج نشاط الاعمال عام ١٩٧٨ عن عام ١٩٧٧ والسدى
يبلغ نحو ٤٧ مليون جنيه (ارباح عام ١٩٧٧ نحو ٢٥ مليون جنيه يضاف اليها خسائر عام ١٩٧٧ نحو
٢٢ مليون جنيه) يرجع الى :

- * انخفاض مستوى التشغيل لسبب أو آخر ترتب عنه زيادة فى نفقات التشغيل لم يقابلها زيادة مماثلة
فى حجم الايرادات * وقد تسبب ذلك فى نحو ٥٥% من فرق نتائج الاعمال بين السنتين *
- * زيادة فى بعض بنود المصروفات أو نقص فى بعض بنود الايرادات وكلها لا تمثل النشاط الجارى خلال
ذلك العام عدا زيادة عبء الفائدة * وقد نتج عن التغيير فى هذه البنود نحو ٤٥% من فروق
التغيير فى نتيجة النشاط خلال العامين المذكورين *

ولقد حصلت الشركة كما سبى أن أوضحنا على اعانات انتاج بلغت حوالى ٩١ مليون جنيه * ٣٥ مليون
جنيه * - ٤ مليون جنيه للسنوات الثلاث على التوالي وقد كان لذلك أثره على صافى نتائج أعمال الشركة
حيث بلغ صافى الربح المحاسبى بعد الاعانات حوالى ٥٧ ألف جنيه * - ٦ مليون جنيه * ١٨٨ مليون

جنيه للسنوات الثلاث على التوالي . أى أنه قد تضاعفت الى نحو ١٠٥ مرات عام ١٩٧٧ عما كان عليه عام ١٩٧٦ ، كما ازداد الى نحو ٣١ مرة عام ١٩٧٨ عما كان عليه عام ١٩٧٦ .

ويوضح الجدولين رقم (٢٥) قائمة الدخل للشركة والجدول رقم (٢٦) هيكل الإيرادات والنفقات للشركة المذكورة بمكونات إيرادات الشركة ونفقاتها ومجمل وصافى الأرباح والخسائر عن السنوات ٧٦ ، ٧٧ ، ١٩٧٨ .

جدول رقم (٢٥)
قائمة الدخل للشركة المصرية للملاحة البحرية

البيان					القيمة بالألف جنيه		التطور ١٩٧٦ = ١٠٠	
					١٩٧٦	١٩٧٧	١٩٧٨	١٩٧٨
* إيرادات النشاط الجارى للتشغيل :								
الشحن والتفريغ					١٩٩٧	٣٠٣٠	٣١٨٤	١٥٢
التولون وتداول الركاب					٢٠٩٢٤	٣٣١٧٨	٣٧٥٩٤	١٦٢
إيرادات المشغلات بفارس البيع					٦٦	٧٦	٩٠	١١٥
مشغلات داخلية					-	٢٤	-	-
(١) جملة إيرادات التشغيل					٢٢٩٨٧	٣٧١٠٨	٤٠٨٦٧	١٦١
* تكاليف التشغيل والتجارة :								
الأجور					٢٩٠٨	٣٦٠٣	٥٢٠٧	١٢٤
المستلزمات السلعية					٥٢٠٦	٨٢٦٢	٩٩٥٧	١٥٩
المستلزمات الخدمية					٦٦٧٥	١٢٤٩٠	١٥٤٦٢	١٨٧
اهلاك وحدات الإسطول					٢٤٠١	٢٦٤٣	٢٧٣٥	١١٠
مصرفات تحويلية أخرى					٢٠١	٢٥٥	٢٤٠	١٢٧
(٢) جملة تكاليف التشغيل والتجارة					١٧٣٩٢	٢٧٢٥٣	٣٣٦٠١	١٥٧
(٣) فائس التشغيل (١) - (٢)					٥٥٩٥	٩٨٥٥	٧٢٦٥	١٧٦
* إيرادات تحويلية ومتنوعة :								
فوائد دائنة					١١	٩	٩٧	٨٢
إيجارات دائنة					٣	٢	٣	٦٧
أرباح رأسمالية					٣٤٥	٢٠٥	٢	٥٩
إيرادات سنوات سابقة					٨٢٦	١١٣٤	٨٢١	١٣٧
إيرادات متنوعة					١٧٠	٤١٢	٦٦٧	٢٤٢
(٤) جملة الإيرادات وفائس التشغيل					٦٩٥٠	١١٦١٧	٧٨٥٥	١٦٧
* التكاليف الادارية والتحويلية :								
الأجور					٥٢٠	٦٢٧	٦٥٤	١٢١
المستلزمات السلعية					٤٨	٣٣	٤٥	٦٩
المستلزمات الخدمية					٢٢٩	٢٦٤	٣٢٧	١١٥
الفوائد					٢١٣٧	١٧٥٦	٢٠٥٦	٨٢
المصرفات التحويلية الاخرى					٣٢٤	٣١٩	٣٨٣	٩٨
(٥) جملة الاعفاء الادارية والتحويلية					٣٢٥٨	٢٩٩٩	٣٤٦٥	٩٢
* تحويلات جارية وتخصيصية :								
تعويضات وغرامات وتبرعات واعانات					٨٦	٤٧	٦٢	٥٥
خسائر رأسمالية					-	٢٩	-	-
مصرفات سنوات سابقة					٩٦٧	١٤٢٢	١٧٥٦	١٤٧
مخصصات بخلاف الاهلاك					٣٤٧٣	٤٦٢١	٥٧٩٧	١٣٣
ضرائب عقارية					٩	٨	٩	٨٩
(٦) جملة التحويلات الجارية والتخصيصية					٤٥٣٥	٦١٢٨	٧٦٢٤	١٣٥
(٧) جملة الاعفاء الادارية والتحويلية والتحويلات					٧٧٦٣	٩١٢٧	١١٠٨٩	١١٧
(٨) صافي الربح (الخسارة) الحاسب قبل الاعانات (٧-٦)					(٨٤٣)	٢٤٩٠	(٢٢٣٤)	-
(٩) الاعانات (اعانات الانتاج)					٩٠٠	٣٥٠٠	٤٠٠٠	٣٨٩
					٤٤٤	-	-	-

جدول رقم (٢٦)

هيكل الايرادات والنفقات للشركة المصرية للملاحة البحرية بالنسب المئوية

البيان	١٩٧٦	١٩٧٧	١٩٧٨
الإيرادات :			
- الشحن والتفريغ	٨٢	٧٨	٧٥
- التولون وخدمات الركاب	٨٦٠	٨٧٤	٨٨٥
- إيرادات المشتريات بخمس البيع	٢٣	٢٢	٢٢
- مسفولات داخلية	-	١	-
- جملة إيرادات التشغيل	٩٤٤	٩٥٥	٩٦٣
- إيرادات تحويلية ومتنوعة			
- فوائد دائنة	*	*	٢
- إيجارات دائنة	*	*	*
- أرباح رأسمالية	١٤	٥	*
- إيرادات سنوات سابقة	٣٤	٢٩	١٩
- إيرادات متنوعة	٠٧	١	١
- جملة الإيرادات	١٠٠	١٠٠	١٠٠
المصروفات والنفقات :			
- تكاليف التشغيل والمتاجرة :			
- الإيجور	١١٥	٩٩	١١٧
- المستلزمات السلمية	٢٠٧	٢١٧	٢٢٣
- المستلزمات الخدمية	٢٦٥	٢٤٣	٢٤٦
- اهداك وحدات الإسطول	٩٥	٧٣	٦١
- مصروفات تحويلية أخرى	٠٨	٠٧	٥
- الجملة	٦٩١	٧٤٩	٧٥٢
الأعباء الادارية والتمويلية :			
- الإيجور	٢١	١٧	٥
- المستلزمات السلمية	٢	١	١
- المستلزمات الخدمية	٩	٧	٧
- الفوائد	٨٥	٤٨	٤٦
- المصروفات التحويلية الأخرى	١٣	٩	٩
- الجملة	١٢٩	٨٢	٧٨
المصروفات الأخرى (جارية وتخصيصية)			
- تعويضات وفقرات وتبرعات وأمانات	٣	١	١
- خسائر رأسمالية	-	١	-
- مصروفات سنوات سابقة	٣٨	٣٩	٣٩
- مخصصات بخلاف الأهلاك	١٣٨	١٢٧	١٣٨
- ضرائب عقارية	*	*	*
- الجملة	١٨٠	١٦٨	١٧٠
جملة المصروفات والنفقات	١٠٠	١٠٠	١٠٠

* أقل من ٠.٠٠٠.٠٠٠

٤/٣ تحليل أهم عناصر النشاط الكمي للشركة :

أولاً : أجمالي الرحلات والنقلات :

بلغت الرحلات المكتملة لوحدة الأسطول التجاري (نفس بضائع) حوالي ١٣٥ رحلة عام ١٩٧٧ مقابل ١٢١ رحلة فقط عام ١٩٧٨ أي أن عدد رحلات سفن البضائع قد انخفضت الى نحو ٩٠ % عام ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٧ وذلك على الرغم من انضمام سفينة جديدة للأسطول في ذلك العام . ومن جهة أخرى فقد بلغت جملة النقلات لهذه الرحلات حوالي ٤٧٩ ألف طن عام ١٩٧٧ مقابل ٤٢٣ ألف طن عام ١٩٧٨ أي أن الحجم الكلي للنقلات قد انخفض الى حوالي ٨٨ % عام ١٩٧٨ عما كان عليه عام ١٩٧٧ وهذين المؤشرين الكميّين يوضحان تماماً ويؤكدان ما سبق لنا ذكره من أن مستوى التشغيل عام ١٩٧٨ كان أقل منه عن عام ١٩٧٧ مما أدى الى تحمل الشركة بخسائر بلغت حوالي ٢٢ مليون جنيه عام ١٩٧٨ بينما كانت الربح المحققة عام ١٩٧٧ حوالي ٢٥ مليون جنيه (قبل الاعانات) .

ولقد بلغت رحلات سفن الشركة على خط شمال وغرب أوروبا أعلى قدر لها حيث بلغت نحو ٤٣ رحلة عام ١٩٧٧ و ٣٩ رحلة عام ١٩٧٨ أو ما يعادل نحو ٣٢ % من اجمالي عدد الرحلات ومن جهة أخرى فقد بلغت جملة النقلات على هذا الخط ^{الكبير} قدر لها حيث بلغت حوالي ٢٣٥ ألف طن عام ١٩٧٧ مقابل حوالي ١٩٢ ألف طن عام ١٩٧٨ أي أنها قد انخفضت الى حوالي ٩٣ % عام ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٧ . ولكن يلاحظ أن هذا الخط يعتبر أهم الخطوط من حيث حجم النقلات حيث تمثل حوالي ٥٠ % من اجمالي نقلات الشركة من البضائع خلال العامين المذكورين .

أما على خط البحر الأبيض المتوسط فقد بلغت رحلات سفن الشركة حوالي ٣٠ رحلة عام ١٩٧٧ مقابل ٣٢ رحلة عام ١٩٧٨ أي أن هناك زيادة في عدد الرحلات الى نحو ١٠٧ % عام ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٧ وقد صاحب هذه الزيادة في عدد الرحلات زيادة في كمية النقلات حيث بلغت جملة البضائع المنقولة لهذه الرحلات حوالي ٥٥ ألف طن عام ١٩٧٧ مقابل ٥٩ ألف طن عام ١٩٧٨ أي أنها قد ازدادت ما بين العامين المذكورين بنفس نسبة زيادة عدد الرحلات وهي ١٠٧ % . ويمثل العمل على هذا الخط حوالي ١١ % و ١٤ % من اجمالي النقلات للعامين المذكورين ونحو ٢٢ % و ٢٦ % من عدد الرحلات المكتملة لأسطول الشركة .

وقد بلغت رحلات أسطول الشركة على خط الأدرياتيك حوالي ٣٢ رحلة عام ١٩٧٧ مقابل ٢٥ رحلة

عام ١٩٧٨ أى أن رحلات أسطول الشركة على هذا الخط قد انخفضت الى نحو ٧٨% ما بين العاملين المذكورين ، وقد تيج ذلك انخفاض كمية النقلات على الخط المذكور الى حوالى ٥٠ ألف طن عام ١٩٧٨ بينما كانت قد بلغت حوالى ٧٤ ألف طن عام ١٩٧٧ أى أنها قد انخفضت الى نحو ٦٨% عام ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٧ . وعلى الرغم من انخفاض نشاط الشركة على هذا الخط فان حجم النشاط عليه يأتى فى المرتبة الثالثة تقريبا حيث بلغت نسبة الرحلات على هذا الخط نحو ٢٤% ، ٢١% من اجمالى الرحلات المكتملة للعاملين المذكورين كما بلغت جملة النقلات لهذه الرحلات حوالى ١٥% ٥٢٦ من اجمالى النقلات .

لما على خط انجلترا فقد اكتملت حوالى ١٣ رحلة عام ١٩٧٧ و ١٢ رحلة عام ١٩٧٨ أى أن عدد الرحلات قد انخفض الى نحو ٩٢% ما بين العاملين المذكورين وقد تيج ذلك انخفاض اجمالى النقلات على هذا الخط من حوالى ٤٧ ألف طن عام ١٩٧٧ الى نحو ٣٧ ألف طن عام ١٩٧٨ أى أن حجم النقلات قد انخفض الى ٧٩% خلال نفس الفترة . وعلى الرغم من ذلك فان حجم النشاط الفعلى على هذا الخط يمثل حوالى ١٠% من عدد الرحلات ومن كمية المنقولات خلال العاملين المذكورين .

وقد بلغت الرحلات الخاصة بخط أمريكا نحو ٦ رحلات عام ١٩٧٧ زادت الى ٨ رحلات عام ١٩٧٨ أى أنها قد ازادت الى حوالى ١٣٣% ما بين العاملين المذكورين وقد صحت ذلك زيادة كمية النقلات من ٢٩ طن الى ٤١ طن أى أن كمية النقلات قد زادت الى حوالى ١٤٠% ما بين العاملين المذكورين وقد يكون ذلك مؤشرا لزيادة حجم العلاقات التجارية بين مصر والولايات المتحدة الأمريكية ، وتشكل كمية النقلات على هذا الخط حوالى ٦% ، ١٠% من اجمالى النقلات خلال العاملين المذكورين على التوالي .

ويأتى خطى الهند والبحر الأسود فى نهاية القائمة حيث النشاط عليهما محدود للغاية حيث لم تتجاوز كمية النقلات على أى منها ٣% من اجمالى النقلات الكلية للشركة ولم يتعدى عدد الرحلات نفس هذه النسبة تقريبا خلال العاملين المذكورين .

بالإضافة الى ما سبق ذكره عن انخفاض مستوى نشاط الشركة ككل سواء بالنسبة لعدد الرحلات أو حجم النقلات نجد أن نشاط الشركة قد انخفض عام ١٩٧٨ على كل الخطوط عدا خطى أمريكا والبحر الابيض سواء بالنسبة لعدد الرحلات أم بالنسبة لكمية النقلات .

ثانيا : معاملات التحميل

بلغت رحلات الشركة ١٣٥ رحلة عام ١٩٧٧ ، ١٢١ رحلة عام ١٩٧٨ تضم كل رحلة منها شوطيين أحدهما الذهاب (حمولة صادرات) والآخر العودة (حمولة الواردات) وتتفاوت معاملات التحميل بالنسبة لكل من الواردات والصادرات تفاوتاً كبيراً جداً .

فالنسبة لمعاملات تحميل الصادرات نجد أنها منخفضة بشكل غير عادي يستوجب ضرورة العمل على معالجة هذه المشكلة ، حيث نجد أن ٤١ رحلة عام ١٩٧٧ ، ٣٩ رحلة عام ١٩٧٨ أو مايعادل نحو ٣١٪ من عدد الرحلات لكل من العمامين المذكورين أبحرت خلالها وحدات الأسطول وهي فارغة تماماً حمولتها صفر . وهناك ٣٩ رحلة عام ١٩٧٧ أو مايعادل ٢٩٪ من إجمالي عدد الرحلات أبحرت فيها وحدات الأسطول وهي تحمل حمولة لا تزيد عن ٢٠٪ من السعة التحميلية للسفن وزاد عدد هذه الرحلات إلى ٥٤ رحلة عام ١٩٧٨ أو مايعادل حوالي ٤٥٪ من عدد الرحلات المكتملة . وهناك ٢٨ رحلة تمت عام ١٩٧٧ أو مايعادل نحو ٢١٪ من عدد الرحلات أبحرت السفن خلالها بحمولة مابين ٢١٪ إلى ٤٠٪ من السعة التحميلية لها ، وقد انخفض عدد هذه الرحلات عام ١٩٧٨ إلى ١٦ رحلة أو مايعادل ١٣٪ من إجمالي عدد الرحلات .

نخلص من ذلك إلى أن عدد الرحلات التي تمت عام ١٩٧٧ ، ١٩٧٨ والتي أبحرت خلالها سفن الأسطول وحمولتها من الصادرات لا تزيد عن ٤٠٪ من السعة التحميلية قد بلغت حوالي ١٠٨ رحلة ، ١٠٩ رحلة للعمامين المذكورين أو مايعادل نحو ٨٠٪ ، ٩٠٪ من إجمالي عدد الرحلات أي أن الغالبية العظمى من رحلات الأسطول تتم والسفن خالية تماماً أو شبه فارغة ويعكس ذلك أيضاً انخفاض مستوى معاملات التحميل عام ١٩٧٨ عن عام ١٩٧٧ .

وقد تمت حوالي ٢١ رحلة عام ١٩٧٧ أي نحو ١٦٪ من إجمالي عدد الرحلات وحمولة السفن مابين ٤١٪ إلى ٦٠٪ من السعة التحميلية وذلك مقابل ٤ رحلات فقط تعادل نحو ٣٪ من إجمالي عدد الرحلات عام ١٩٧٨ . وهناك ٥ رحلات عام ١٩٧٧ تعادل ٤٪ من إجمالي عدد الرحلات بلغت حمولة وحدات الأسطول خلالها مابين ٦١٪ إلى ٨٠٪ من السعة التحميلية وذلك مقابل ٨ رحلات عام ١٩٧٨ تعادل نحو ٧٪ من إجمالي عدد الرحلات . وهناك رحلة واحدة تمت عام ١٩٧٧ زادت فيها حمولة السفينة عن ٨٠٪ من السعة التحميلية ، بينما لم يحدث مثل ذلك خلال عام ١٩٧٨ .

وبالإضافة إلى ذلك فقد بلغت أقصى حمولة للصادرات ٩٤٪ من السعة التحميلية للسفينة عام ١٩٧٧

بينما لم تتجاوز أقصى حمولة للصادرات ٧٢٪ من السعة التحميلية للسفينة عام ١٩٧٨ . ويؤكد كل ذلك ما سبق أن أوضاعه من أن

* هناك انخفاض كبير جداً في معاملات تحميل الصادرات يجب العمل على معالجته بغض النظر عن كون الشركة هي المسؤولة عن ذلك أم أنها لا تستطيع حل هذه المشكلة بمفردها ، ويجب أن تتضافر كل الجهود من أجل معالجة هذه القضية ، ونسطيع أن نؤكد هنا أن حل هذه المشكلة وحدها كافى لى تتحول الشركة من الاعتماد على الدعم الى تحقيق الأرباح الضخمة .

* هناك انخفاض فى مستوى أداء الشركة عام ١٩٧٨ عن عام ١٩٧٧ .

لما معاملات التحميل للواردات فتختلف تماماً عن الصادرات فلم يحدث خلال العامين المذكورين أن عادت أى سفن فارغة حيث اختفت تماماً هذه الظاهرة وهناك عدد قليل للغاية من الرحلات بلغت رحلتين عام ١٩٧٧ و ٣ رحلات عام ١٩٧٨ أو ما يعادل نحو ١٪ و ٢٪ من اجمالى عدد الرحلات للملايين المذكورين كانت حمولة السفن فيها محصورة ما بين ١٪ الى ٢٠٪ من السعة التحميلية . وقد تمت ٢٤ رحلة عام ١٩٧٧ تعادل نحو ١٨٪ من اجمالى عدد الرحلات بلغت حمولة وحدات الاسطول خلالها ما بين ٢١٪ الى ٤٠٪ من السعة التحميلية بينما بلغ عدد هذه الرحلات نحو ٢٩ رحلة عام ١٩٧٨ أو ما يعادل ٢٤٪ من اجمالى الرحلات المكتملة .

ومن الجدير بالملاحظة أن عدد الرحلات التى تمت عام ١٩٧٧ و ١٩٧٨ وأبحرت خلالها سفن الاسطول وحملتها من الواردات لا تزيد عن ٤٠٪ من السعة التحميلية قد بلغت ٢٦ رحلة ، ٣٢ رحلة للملايين على التوالى أو ما يعادل نحو ١٩٪ و ٢٦٪ من اجمالى عدد الرحلات (وهذه النسبة يعاقلها بالنسبة للصادرات كما ذكرنا ٨٠٪ و ٩٠٪ لنفس الملايين) ومن الواضح زيادة عدد الرحلات ذات الحمولات المنخفضة عام ١٩٧٨ عن عام ١٩٧٧ وزيادة نسبتها أيضا الى اجمالى عدد الرحلات . وأيضا فانه من الملاحظ أن نحو ربع رحلات الواردات تعود خلالها وحدات الاسطول وهى شبه خالية لم تتجاوز حمولتها ٤٠٪ من سعتها التحميلية وهذه نسبة عالية للغاية فالأصل أن تعود هذه السفن بحمولة كاملة ثم يكون نادرا ما تعود بحمولة أقل من ٤٠٪ لسبب طارئ أو آخر لا أن تصل هذه النسبة الى نحو ربع الرحلات عام ١٩٧٨ .

ولقد بلغت الرحلات التى كانت حمولة السفن خلالها ما بين ٤١٪ الى ٦٠٪ من السعة التحميلية نحو ٤٠ رحلة و ٣٨ رحلة أو ما يعادل حوالى ٤٠٪ و ٣٨٪ من اجمالى عدد الرحلات للملايين

المذكورين على التوالي . أما الرحلات التي بدلت فيها معاملات التحميل مليون ٦١٪ الى ٨٠٪ فقد بلغت نحو ٤٢ رحلة أو مايعادل حوالى ٣١٪ من اجمالى الرحلات المكتملة للمعلمين المذكورين . وقد بلغت الرحلات التي تزيد فيها الحمولة عن ٨٠٪ من السعة التحميلية نحو ١٢ رحلة و ١٤ رحلة أو مايعادل حوالى ١٠٪ و ١٢٪ من اجمالى عدد الرحلات لعامى ١٩٧٩ و ١٩٧٨ على التوالي . ومن الملاحظ أيضا انخفاض عدد الرحلات عام ١٩٧٨ عن عام ١٩٧٧ بالنسبة للحمولات الأعلى وهو أيضا يؤكد انخفاض مستوى الأداء عام ١٩٧٨ عن عام ١٩٧٧ . وأخيرا فان هناك عددا غير قليل من الرحلات التي زاد معامل التحميل خلالها عن ٩٠٪ بس ان هناك رحلات قد بلغت الحمولة فيها ١٠٠٪ تقريبا .

ثالثا : نفليات الصادرات والواردات

بلغت جملة النفليات للرحلات المكتملة عام ١٩٧٧ حوالى ٤٧٩ ألف طن مقابل ٤٢٤ ألف طن عام ١٩٧٨ . وقد بلغت كمية الصادرات نحو ١١٧ ألف طن عام ١٩٧٧ ونحو ٦٨ ألف طن عام ١٩٧٨ أى أن نفليات الصادرات قد انخفضت الى نحو ٥٨٪ فقط عام ١٩٧٨ عما كانت عليه عام ١٩٧٧ وهو مايمثل خسارة ضخمة في مقدار الإيرادات المحققة حيث تكون أى إيرادات يتم الحصول عليها ليرادات عمالية تماما تقريبا هذا من حيث انخفاض نفليات الصادرات عام ١٩٧٨ عن عام ١٩٧٧ ولكن من جهة أخرى يلاحظ أن كمية الصادرات تمثل فقط نحو ٢٤٪ و ١٦٪ من اجمالى النفليات للمعلمين على التوالي . أما كمية النفليات من الواردات فقد بلغت نحو ٣٦٢ ألف طن ، ٣٥٦ ألف طن للمعلمين على التوالي أى أنها قد انخفضت الى حوالى ٩٨٪ عما كانت عليه عام ١٩٧٧ ، وكان المتوقع زيادة ونمو كمية النفليات بصفة عامة وتطوير نشاط الشركة وتنميته خاصة بعد انضمام وحدة جديدة لوحدات الأسطول . وعلى الرغم من الانخفاض الشديد في معاملات التحميل لفرد كبير من رحلات العودة (حمولات الواردات) الأمر الذى يجب معه العمل على رفع معاملات التحميل هذه وتحقيق الحمولة الكاملة لكن رحلات الأسطول ، على الرغم من ذلك نجد أن كمية الصادرات المنقولة على نفس السفن ونفليات الرحلات تمثل ثلث كمية النفليات من الواردات عام ١٩٧٧ ونحو الخمس عام ١٩٧٨ . ويوضح الجدول رقم (٢٢) بيان تطور النفليات للرحلات المكتملة بحسب الخطوط الملاحية المختلفة .

ويوضح الجدولين رقم (٢٨) ورقم (٢٩) بيان معاملات التحميل لسفن البضائع للرحلات المكتملة عامى ١٩٧٧ و ١٩٧٨ . وكذلك يوضح الشكلين البيانيين رقم (٦) ورقم (٧) بيان معاملات التحميل .

جدول رقم (٢٧)

بيان تطور النفقات للرحلات المكتسبة
بحسب الخطوط المدرجة المختلفة

البيان	١٩٧٧		١٩٧٨		النسب المئوية		التطور		١٩٧٧	
	الواردات الاجمالي		الواردات الاجمالي		للواردات		الواردات الاجمالي		الواردات الاجمالي	
الخطوط	١٩٧٧		١٩٧٨		٧٨		٧٧		١٩٧٨	
أوربا	٦٥٧	١٦٨٩	٢٣٤٦	٤٣٦	٤٧	٢١٨	١٧٥٢	٢١٨	٦٦	٣٠١
أمريكا	٣١	٢٨٦	٢٩٢	٢	٨	٤٥٣	٣٨٨	٤٥٣	٢٠٠	٧٨
إنجلترا	٣٥	٣١٦	٤٦٦	٤٣	٦	٣٧١	٣٢٨	٣٧١	٢٩	٣٠١
الاندرياتيكا	١٩٧	٧٣٧	١٠٠	٣٩٦	١٥	٤٩٦	٣٩٦	٤٩٦	١٥	٧٣
البحر الابيض	١٨	٤٧٣	٣٥٥	١٣	١٣	٥٩٣	٥٤٥	٥٩٣	٥٦	١١
الهند	١٢	١٤٣	١٥١	٨	٣	٨٦	٧٢	٨٦	١٥	١٥
البحر الاسود	٨٧	١٧٥	٢٤٦	٢	٥	١٠٠	٨	١٠٠	٢٦	١٣
الاجمالي	١١٧٤	٣٦١٨	٤٧٩٢	٢٨٦	١٠٠	٨٢٣	٣٥٥٢	٨٢٣	٧٨	٧٨

* بلغت جولة النفقات بين الموانئ على خط ليريك نحو ٩٠ ألف طن و ٢٠ ألف طن للملح من التوالى ولم تدفع للبيانات أعلاه
* وصلت جولة النفقات بين الموانئ على خط إنجلترا نحو ١٩ ألف طن عام ١٩٧٧ وعلى خط آندرياتيكا نحو ٢٤ ألف طن عام ١٩٧٨

جدول رقم (٢٨)
بيان معاملات التحميل * لسفن
البضائع للرحلات المكتملة عام
١٩٧٧

البيان	عدد الرحلات	معاملات التحميل بالنسب المئوية					أقصى حولة تحقق
		من ١% إلى ٢٠%	من ٢١% إلى ٤٠%	من ٤١% إلى ٦٠%	من ٦١% إلى ٨٠%	أكثر من ٨٠%	
<u>أولا : الصادرات :</u>							
خط أوربا	٤٣	٨	١٧	٧	٨	٣	٢٧%
خط أمريكا**	٦	—	٢	٤	—	—	٦%
خط إنجلترا	١٣	٣	٣	٤	—	١	٩٤%
خط الادرياتيک	٣٢	١١	٥	٦	١٠	—	٥٤%
خط الهند	٦	٤	٢	—	—	—	١٨%
خط البحر الابيض	٣٠	١٢	١٠	٧	١	—	٤٢%
خط البحر الاسود	٥	٣	—	—	٢	—	٥٢%
اجمالي عدد الرحلات	١٣٥	٤١	٣٩	٢٨	٢١	٥	٩٤%
النسب المئوية	١٠٠%	٣٠%	٢٩%	٢١%	١٦%	٤%	١%
<u>ثانيا : الواردات :</u>							
خط أوربا	٤٣	—	١	٥	١٥	١٦	٩٢%
خط أمريكا	٦	—	١	—	٣	١	٨٥%
خط إنجلترا	١٣	—	—	—	٧	٣	٨٣%
خط الادرياتيک	٣٢	—	—	٤	١٥	١٢	٨٦%
خط الهند	٦	—	—	١	١	٣	٨٧%
خط البحر الابيض	٣٠	—	—	١٣	١١	٥	٩٦%
خط البحر الاسود	٥	—	—	١	٢	٢	٦٣%
اجمالي عدد الرحلات	١٣٥	—	٢	٢٤	٥٤	٤٢	٩٦%
النسب المئوية	١٠٠%	١%	١٨%	٤٠%	٣١%	١٠%	—

* تم حساب معامل التحميل على أساس خصم ١٠% من اجمالي حمولة السفينة للوصول الى الحمولة الصافية (حمولة البضائع) التي تنسب اليها الحمولة الفعلية للوصول الى معامل التحميل .
** تتضمن هذه الرحلات البضائع المنقولة بين الموانئ .

جدول رقم (٢٦)
بيان معاملات التحويل لسفن البضائع
للرحلات المكتملة عام ١٩٧٨

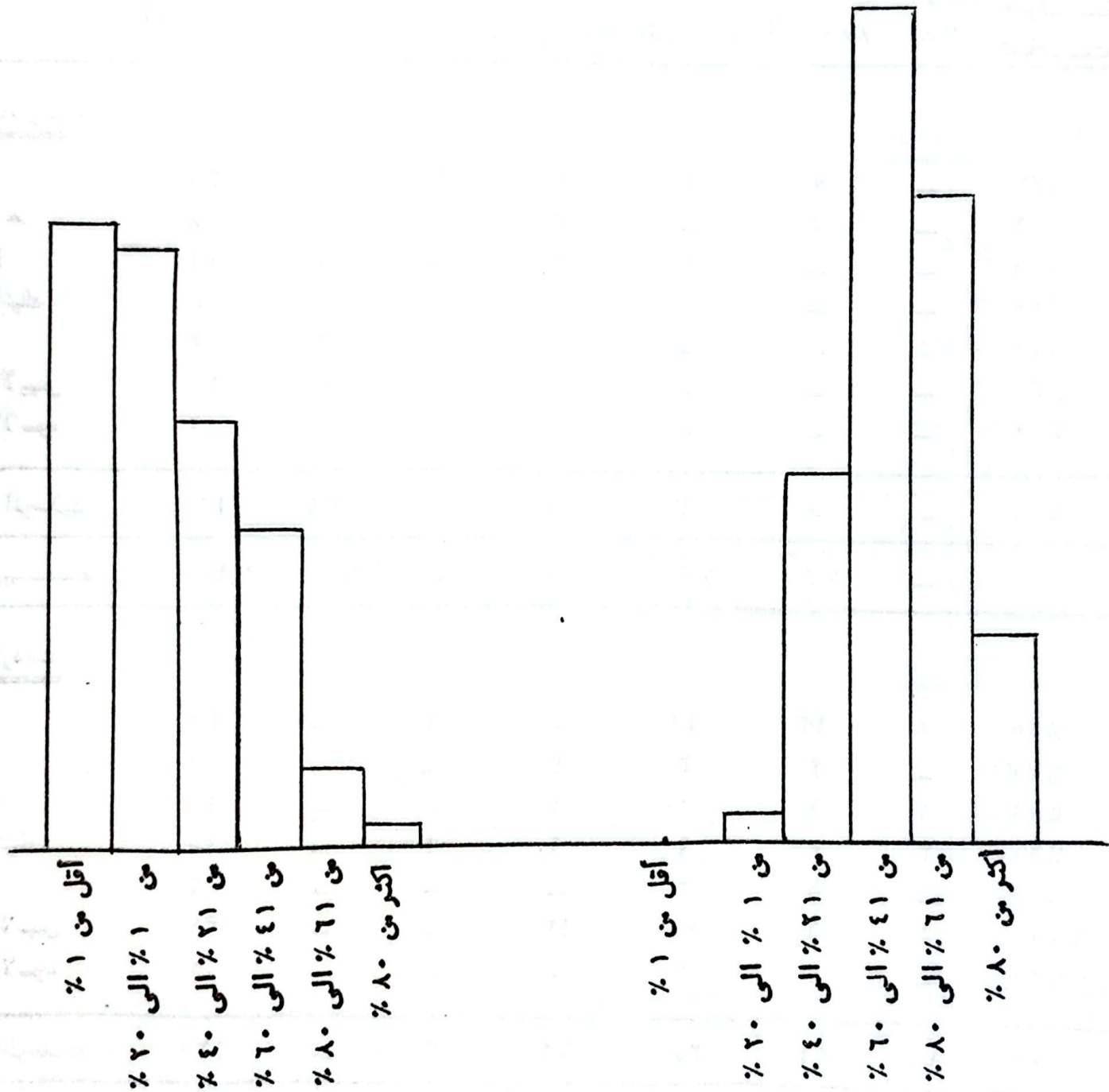
البيان	عدد الرحلات	من ١٠٪ إلى ٢٠٪	من ٢١٪ إلى ٤٠٪	من ٤١٪ إلى ٦٠٪	من ٦١٪ إلى ٨٠٪	أكثر من ٨٠٪	أقصى
أولاً : الصادرات :							
خط أوربا	٣٩	٨	٢٠	٣	٣	٥	%٧٧
خط أمريكا *	٨	١	١	٣	—	٣	%١١
خط إنجلترا	١٢	٥	٥	١	١	—	%٤٨
خط الادرياتيكا	٢٥	٨	١٠	٧	—	—	%٤٠
خط الهند	٣	١	٢	—	—	—	%١٠
خط البحر الابيض	٣٢	١٥	١٦	١	—	—	%٣١
خط البحر الاسود	٢	١	—	١	—	—	%٣٠
اجمالي عدد الرحلات	١٢١	٣٩	٥٤	١٦	٤	٨	%٧٧
النسب المئوية	%١٠٠	%٣٢	%٤٥	%١٣	%٣	%٧	—
ثانياً : الواردات :							
خط أوربا	٣٩	—	٢	٤	١٢	١٣	%١٥
خط أمريكا	٨	—	—	٢	٣	٣	%٧٧
خط إنجلترا	١٢	—	—	١	٢	٧	%١١
خط الادرياتيكا	٢٥	—	١	١	٦	٣	%١٠
خط الهند	٣	—	—	—	٢	١	%٧١
خط البحر الابيض	٣٢	—	—	١٣	١٢	٦	%١٠٠
خط البحر الاسود	٢	—	—	—	١	١	%٦٦
اجمالي عدد الرحلات	١٢١	—	٣	٢٩	٣٨	٣٧	%١٠٠
النسب المئوية	١٠٠	صفر	%٢	%٢٤	%٣١	%٣١	%١٣

* انظر هامش الجدول رقم (٢٨).

شكل بياني رقم (٦)
بيان معاملات التحميل لسفن
البضائع للرحلات المكتملة
عن عام ١٩٧٧

الصادرات

الواردات

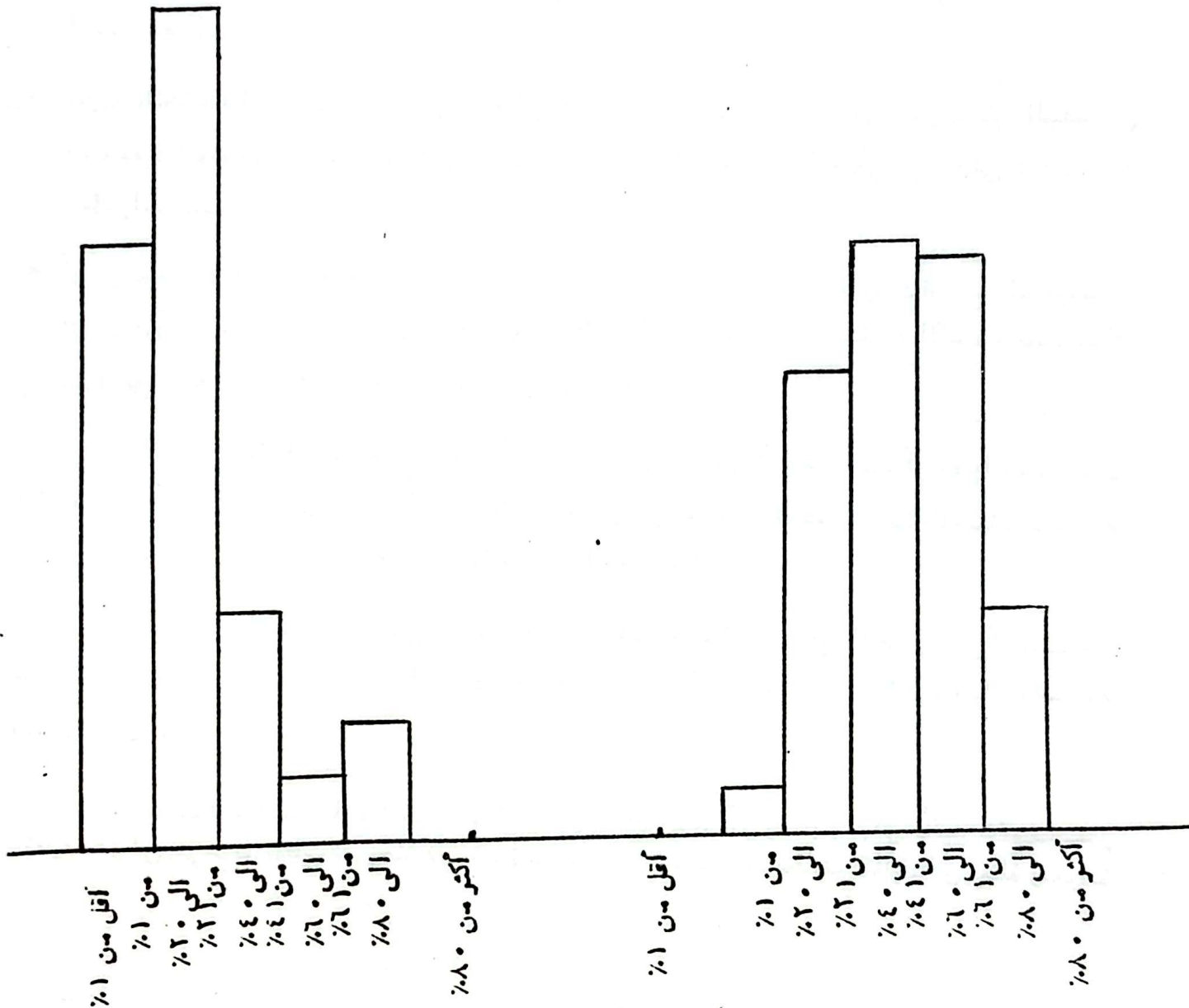


شكل بياني رقم (٧)

بيان معاملات التحميل لسفن
البضائع للرحلات المكتملة
عــن عام ١٩٧٨

الواردات

الصادرات



من كس ما تقدم يمكننا أن ندرك أن السبب الرئيسي لما تتحمله الشركة من خسائر هو انخفاض معاملات التحميل بالإضافة إلى ما سبق ذكره من أسباب كالعيب الضخم من الفوائد التي تتحملها الشركة وأيضا عدم الدقة في تحديد عناصر الإيرادات والنفقات لكل عام وفي مبدأ الاستحقاق . وأيضا المبالغ الكبير الذي تتضمنه مفردات التبرعات والاعانات والقرضات والتعويضات وكلها مفردات يجب التحكم فيها والعمل على تلافيها تماما إلى غير ذلك مما سبق ذكره .

ولا يمكن للشركة وحدها أن تعالج مشكلة هروب شحنات الصادرات إلى السفن الأخرى فالشركة باعتبارها وحدة من وحدات القطاع العام تكون دائما حريصة على الالتزام بالتعليمات والقرارات واللوائح التي تصدرها الجهات العليا والجهات الرقابية المختلفة بالإضافة إلى التزامها بالانخفاضات الدولية خاصة قرارات المؤتمرات الخاصة بالخطوط الملاحية ، وذلك على عكس وحدات القطاع الخاص خاصة السفن الجواله التي لا تلتزم بتلك القرارات واللوائح . ونحن نرى أنه يجب أن تتخذ إجراءات جادة لمعالجة هذه المشكلة فمثلا :-

* أن يتم اتخاذ قرار من سلطات عليا بضرورة أن يفهم كل مصدر يشحن قدرا من صادراته على السفن الوطنية المملوكة للقطاع العام (الشركة المذكورة) بالأسعار العالمية المعمول بها والتي تحددها المؤتمرات المختلفة .

* أو أن يترك للشركة حرية التصرف كوحدات القطاع الخاص تماما (بتقديم العملات أو منح التخفيضات أو غير ذلك) بما يمكنها من تحميل وحدات الاسطول المختلفة بالحمولة المناسبة الكاملة والقضاء تماما على ظاهرة الابحار والسفينة فارغة أو شبه فارغة .

لما بالنسبة للواردات فإن وكلاء الشركة أو مندوبيها في الموانئ الأجنبية يجب أن يوفرها الحمولات الكافية لوحدات الاسطول خاصة وأن اسطول الشركة يعمل على خطوط منتظمة والسعة التحميلية لهذه السفن ومواعيد وصولها وابعادها معروفة تماما للوكلاء والمندوبين .

من جهة أخرى فأننا نرى أنه من الأفضل ألا تقدم للشركة أية اعانات على الاطلاق على أن تحسب مبالغ الاعانات بعد زيادتها بالتقدير المناسب لسداد ديون الشركة وزيادة رأس مالها ورفع عيب الفائدة الضخم الذي تتحمله الشركة .

أما من حيث دقة الحسابات وإيجاد الرقابة الفعالة التي يمكن أن يصحبها بكل تأكيد خفض التكاليف هو أن يتم حصر نفقات كل رحلة على حدة بحيث تكون هناك فرصة لمقارنة تكاليف كل رحلة ومعرفة

أسباب الاسراف والوفرى النفقات للرحلات على نفس الخط ونفس نوع السفينة هذا خلال السنوات القليلة القادمة على أن يبدأ في اعداد نظم للتكاليف المعيارية لكن عناصر التكاليف لكن نوع من السفن على كى خط ملاحى بحيث تكون هناك الرقابة الفعالة على عناصر النفقات المختلفة وأن يتم اكتشاف أوجه الانحراف السالب والموجب عن تلك المعايير ، ومعرفة أسباب الانحرافات السالبة ومحاسبة المتسبب فيها وتقديم الحوافز المناسبة والمعمولة لكل من يحقق وفرا في الانفاق .

وتواجه الشركة المصرية للملاحة البحرية العديد من المشاكل التى تؤدى الى تعطل وحدات الاسطول لا انتظار الأرصفة لمدد طويلة ولكنى لم اتعرض لدراسة هذه المشكلة من جوانبها المختلفة ولا أستطيع الجزم فيها برأى .

وأياضا فان الشركة تمتلك عددا من السفن القديمة التى انتهى عمرها الاقتصادى منذ عدة سنوات ولكنها لا تزال تعمل على خطوط الشركة ويصاحب ذلك العديد من المشاكل كالأعطال وتأخر تنفيذ مواعيد الملاحة وارتفاع تكاليف التشغيل .

وخلاصة القول أننا نمتلك قطاعا بحريا عاما يجب علينا دعمه وترشيده ومعالجة مشاكله بصورة علمية وعملية سليمة حتى لا نفقد هذا القطاع تماما حيث يعمل وسط منافسة عالمية شرسة لا يجدى معها تقديم الدعم تلو الدعم لهذا الاسطول ولكن القضاء على الصعوبات والمشاكل التى تواجهه بحيث يعمل بصورة اقتصادية سليمة . حيث يجب الا يغيب عنا أن هذا الأسطول يمثل الخط الثانى للاسطول الحرسى المصرى ، كما وأنه ضرورى لخدمة وتدعيم التجارة الخارجية لمصر وضمان نقلها خاصة في الأوقات الحرجة ومن جهة أخرى فإنه يوفر قدرا من العملات الأجنبية عند استخدام السفن الأجنبية في نقل تجارتنا الخارجية .

خاتمة

نخلص من الدراسة السابقة الى عدة نتائج لها مدلولها وأهميتها ونأمل أن يكون لها فائدتها لكل من يطلع على هذه الدراسة :

أولا : أنه على الرغم من أن وحدات القطاع العام تعاني الكثير من المشاكل التي تصاحب عادة مزاوله الدولة للنشاط الاقتصادي فإن هذه الشركات مجتمعة ليست خاسرة ولا تمثل عبئا على ميزانية الدولة ولكنها على العكس من ذلك تحقق قدرا كبيرا من الفائض الاقتصادي بلغ حوالي ٨٠٠ مليون جنيه عام ١٩٧٨ . ولهذا فانه من الضروري أن نعمل على حل مشاكل وحدات القطاع العام حلا جذريا بما يسمح بالانطلاق ومزاولة نشاطها بحرية تامة تكفل لها مضا غة انتاجها وخفض التكاليف ورفع جودة الانتاج أو الخدمة . ونحن نرى أن مشاكل القطاع العام المصرى يمكن اجمالها فى مشكلتين أساسيتين نتج عنهما العديد من المشاكل وأتى القضاء عليها يمكن أن يتحقق عن طريق :

* إعادة بناء الانسان المصرى بما يجعل منه قوة انتاجية متطورة من جهة وما يجعل منه رقيا على نفسه من جهة أخرى بحيث يقدم كل لطاقاته وقدراته وامكانياته فى تنفيذ العملية الانتاجية والعمل على تحقيق أعلى انتاجية ممكنة بوازع من التفانى والاخلاص فى العمل والرغبة فى دفع عجلة النمو والتطور ، والعمل على تحقيق أفضل استخدام ممكن للموارد الاقتصادية التى يستخدمها والقضاء على كل أوجه الاسراف والضياع فى هذه الموارد بما يحقق أفضل استخدام ممكن لها .

* تخليص القطاع العام من كل أشكال الروتين واللوائح التى تقيد ادارته فى اتخاذ قراراتها الاقتصادية بحيث لا يكون للسلطات الحكومية سوى حق التوجيه العام ووضع اهداف الخطة العامة التى ينبغى ان تعمل الوحدات على تنفيذها دون تدخل من السلطات فى كيفية وطريقة التنفيذ ودون فرض أى التزامات على الوحدات الاقتصادية وتحديد العلاقة المالية بين الوحدات الاقتصادية وميزانية الدولة بصورة كاملة .

ولكى نخلص القطاع للعام من كل أشكال الروتين واللوائح التى تقيد ادارته فى اتخاذ قراراتها الاقتصادية فإن هناك العديد من الأساليب التى يمكن انتهابها

لتحقيق ذلك فمثلا لماذا لا يتم تمليك وحدات القطاع العلم للعاملين بها ؟ حيث يتم اعادة تقدير قيمة رؤوس اموالها واصدارها في شكل أسهم متساوية القيمة بعدد العاملين في الوحدة تملك لهم هذه الأسهم ملكية تعطى لحاملها كل حقوق الملكية عدا حق التصرف ، بحيث يكون العاملين في هذه الوحدات هم أعضاء جمعياتها العمومية وكل منهم رقيب على غيره بصورة تلقائية فهو أحد الملاك ، بالإضافة الى أن انعقاد جمعية عمومية سنوية تضم كل العاملين بالوحدة الاقتصادية سوف يطرح فيها كل المشاكل التي تعاني منها الوحدة وسوف يتم مناقشتها على كل المستويات ، وسوف تضع الوحدة خططها الانتاجية والاستثمارية على أن تكون سلطات الدولة بعد ذلك محصورة في تقديم توجيهات عامة لوحدات القطاع دون التدخل في الادارة أو اتخاذ القرارات ، كما يجب أن تكون هناك نسبة محددة من الأرباح تحصل عليها الدولة . وكذلك فمن الممكن أن تتم هذه الملكية لجزء من الوحدة الاقتصادية على أن يظل الجزء الآخر مملوك للدولة . ان تمليك كل أو جزء من الوحدة للعاملين بها سوف يحقق العديد من النتائج ، في مقدمتها خلق حافز حقيقي لدى العاملين في هذه الوحدات لاعطاء عملهم (في هذه الوحدات) الأولوية الواجبة (والتي اختفت تماما بانشغال الكثيرين بأعمال أخرى سعيا وراء زيادة دخولهم لمواجهة الارتفاع الحاد في الاسعار) حيث يكون لديهم الحافز القوي في الحصول على حصة مناسبة من الأرباح . سوف يؤدي أسلوب التملك هذا الى القضاء على المشاكل العديدة والبسيطة التي تعطل سير الانتاج والتي يمثل جزء منها في مشاكل مختلفة وليست مشاكل حقيقية ، بينما جزء آخر منها يسهل معالجته بجهود بسيطة ولكن الحافز الى ذلك مفقود فالعامل سوف يحصل على مرتبه في كل الأحوال . ومن المتوقع الا يؤدي هذا الأسلوب الى خفض التكاليف فحسب ولكن أيضا زيادة الانتاج ، بالإضافة الى ذلك فسوف تختفي أوجه التسيب والاختلاسات والسرقات والحرائق وغيرها بخلق نوع من الرقابة الذاتية بين الملاك (العاملين) وهكذا تكون قد جمعنا بين العمل والملكية والادارة في وقت واحد . وهذا على خلاف الوضع الحالي فملكية الدولة بشكلها الحالي لا هي بالملكية الحاضرة ولا هي بالملكية الغائبة فهي تتدخل في ادارة النشاط باللوائح والقرارات وغيرها مما يعرقل من مقدرة ادارته هذه الوحدات في اتخاذ القرارات الاقتصادية السليمة . من جهة أخرى فان الادارة الحالية ان صدق وصفها بأنها ادارة غير مألوفة فانه يمكن القول بأن كل أساليب الرقابة القائمة على الرغم من تعددها وتنوعها وتضاربها في حالات كثيرة لا تعادل

تلك الرقابة التي تقيمها الملكية الغائبة على الادارة غير المالكة لمشروعاتها .

ومن تحليل مصادر واستخدامات الأموال المستندة في هذا القطاع خلصنا الى أن بعض شركات القطاع العلم تعاني من عجز نقدي لتمويل أنشطتها الاستثمارية تدفعها الى الاقتراض من الجهات المختلفة (مثال ذلك الشركة المصرية للملاحة البحرية) بينما البعض الآخر لديه سيولة نقدية قد يودعها لدى المؤسسات المالية أو يقرضها للجهات المختلفة أو غير ذلك . وخلصنا من ذلك الى أن هناك ضرورة في إيجاد طرق وأساليب للتعاون بين وحدات القطاع العلم ولا نخش هنا مجرد التعاون في المجالات التمويلية ولكننا نقدمها كمثال لأحد أوجه هذا التعاون الذي يجب أن يشمل كل مجالات النشاط . ان هذا التعاون سوف يقضى على العديد من الصعاب والمشاكل التي تواجه هذا القطاع .

ولقد اتضح لنا من هذه الدراسة تلك المكانة الهامة لقطاع الصناعة العلم على الرغم من انخفاض نسبة الربحية الاقتصادية التي يحققها عن غيره من القطاعات عدا قطاعي الزراعة والثقافة والاعلام . ومن جهة أخرى فقد أوضحت الدراسة الأثر الضخم لسياسة الانفتاح الاقتصادي على تطور نشاط الجهاز المصرفي وارتفاع معدلات ربحيته في مقدمة كل القطاعات .

ولقد أظهرت الدراسة المقارنة والتفصيلية لنشاط قطاع النقل البحري (مثلاً في الشركة المصرية للملاحة البحرية) عن العجز الكبير في الأموال المخصصة للاستثمارات والاعتماد على الاقتراض وبالتالي تحمل عبء فائدة كبير . بالإضافة الى ذلك فان المشكلة الرئيسية التي تواجه هذا القطاع والتي أدت الى ارتفاع تكلفة النقل ترجع الى التزام هذا القطاع باللوائح والقرارات التي تحد من حريته في مزاولته نشاطه مما أدى الى اتخاذ العديد من القرارات غير الصحيحة اقتصادياً وفي مقدمتها انخفاض معدلات تحميل السفن خاصة بالنسبة للمصادرات حيث تبحر غالبية السفن وهي فارغة تملأ أو شبه فارغة .

وهذا يقودنا الى ضرورة التنويه الى تلك الحقيقة الهامة وهي أنه في الوقت الذي تفرق فيه وحدات القطاع العلم في بحر من اللوائح والقرارات والتعليمات فان شركات القطاع الخاص تعمل بحرية كاملة وتتخذ قراراتها بشكل اقتصادي سليم (ما لم يكن خطأ من جانب الادارة)

بالإضافة إلى حصول هذه الشركات والشركات الأجنبية والمشاركة على العديد من المزايا
كل ذلك يمكن أن يؤدي إلى تدهور وحدات القطاع العام مما لم نجد الأسلوب المقبول الذي
يمكنها من العمل بحرية كاملة في ظل منافسة متوازنة •

وقد تضمنت الدراسة المزيد من التوصيات والنتائج والتي أجمعت في نهاية كل
فصل من فصول الدراسة وعقب كل نوع من أنواع التحليل التي تضمنتها •

مصادر البيانات

- اولا :- البيانات الاساسيه الخاصه بشركات القطاع العام مأخوذه من تطور النشاط الاقتصادى لشركات القطاع العام " مركز معلومات القطاع العام - اعداد يوليو ١٩٧٨ ، يونيه ١٩٧٩ .
- هذا مع معالجة خاصة للبيانات الخاصه بالشركات التى لم تتضمن هذه الاعداد البيانات الخاصه بها ضمن عدد يوليو ١٩٧٨ .
- ثانيا :- البيانات الخاصه بالشركه المصريه للملاحه البحريه أمكن للحصول عليها من شعبة النقل والمواصلات بوزارة التخطيط .