

(١)

نققات القطن بعد جنيه

عقدت اللجنة ثلاث جلسات لحصر تكاليف القطن أو مصروفاته بعد جنيه الى وقت وصوله الى الموانئ لشحنه منها الى البلدان الأجنبية وراجعتها على اختلاف أنواعها نوعاً نوعاً لمعرفة ما يمكن انزاله أو انقاظه منها واتصلت لهذا الغرض ببعض تجار القطن وبشركة المحاصيل وبعض أصحاب المحالج وشركات الملاحة النهرية للحصول على ما يلزمها من الايضاحات في ذلك . وقد قسمت هذه المصروفات بعد مراجعتها الى أربعة أنواع :

الأول — خاص بمصاريف القطن بعد جنيه إلى حين وصوله الى المحالج

الثاني — مصاريفه بالمحالج وتكاليف نقله حتى الاسكندرية

الثالث — مصاريف ميناء البصل لغاية بيع القطن لتاجر الصادر

الرابع — المصاريف التي تعقب ذلك لحين شحن القطن الى الموانئ

الأجنبية

وإذا أخذ سعر ميناء البصل أساساً لتقديرات اللجنة فان الأنواع الثلاثة

الأولى من تلك المصاريف تتراوح بين ٥٤٣ ملياً و ٩٠٤ مليات عن كل قنطار

يتحملها المنتج رأساً لان التاجر عند ما يشتري منه القطن يبني حسابه عند

ما يعرض عليه سعر الشراء على استئصال تلك التكاليف من سعر ميناء البصل

ثم يضيف الى المتبقي بعد ذلك سعر البندرة في محل وجودها

(١) نوهت جمعيتنا في مذكريتها المنشورتين في افتتاحية هذا العدد عن اللجنة المؤلفة برئاسة سعادة محمود شكري باشا رئيس مجلس ادارة بنك التسليف الزراعي المكلفة بمسح تكاليف القطن بعد جنيه حتى اصداره الى الموانئ وقد رفعت اللجنة تقريرها الى دولة وزير المالية وهذا نصه :

أما المصاريف الواردة في النوع الرابع (وتتراوح بين ٨٠ مليا و ٣١٠ مليات عن كل قنطار) فإن الذي يتحملها هو مشتري القطن في الخارج (أى الغزال) إذ ان تاجر الصادر يضيفها على سعر ميناء البصل عند ما يعرض عليه سعر البيع

على انه لا جدال في ان لهذه المصاريف أثرها أيضا بالنسبة للمنتج اذ ان كل تخفيض منها قد يؤدي الى تنشيط حركة الشراء في الخارج وهو ما يعود عليه بالنفع لتسهيل تصريف محصوله

ويلاحظ ان أهم تكاليف القطن في ال ٣ الانواع الأولى هي ضريبة الحكومة ومصاريف الخليج وأجور النقل إلى الاسكندرية فهى وحدها تعادل ثلثي مجموع تلك المصاريف

اما بالنسبة إلى النوع الرابع فان أهم مصاريفه هي رسوم الصادر وأجور الكبس والشحن فانها وحدها تعادل $\frac{7}{8}$ تلك المصاريف

وقد تبين للجنة ان باقى أوجه المصاريف الأخرى متصل بانواع لا يرجى تخفيضها تخفيضا يذكر لان تلك المصاريف مع ضالة نسبتها بالنسبة للمجموع فان معظمها هو اما كالمسرة والتأمين مبنى على نسبة مئوية معينة من ثمن القطن ولا يمكن تخفيضها بالنسبة لصغر تلك النسبة واعتدالها واما انه كاثمان الا كياس للقطن والبذرة مبنى على أساس ثمن شراء الأ كياس وعدد المرات التى يمكن استعمالها بها . وهى مسألة مرتبطة بأسعار الأ كياس العالمية هذا من الصعب السيطرة عليه وأما انها كالفرفرة وتعدد الشيالة والنقل مبنى على الاجور التى يتقاضاها العمال الذين يؤدونها . وهذه لا يستطيع تخفيضها تخفيضا عظيما مرة واحدة فضلا عن ضالة كل منها

لذلك فإن اللجنة موقنة بان الجهد الرئيسى فى التخفيض يجب أن يوجه الى المصاريف الرئيسية السالف ذكرها . وبعد ذلك لن يرجى الوصول فى التخفيض الى أية نتيجة يرتاح اليها . وسنتناول فيما يلى ملاحظات اللجنة على كل وجه من تلك المصاريف الرئيسية :

١ — ضريبة القطن

يبلغ مقدار هذه الضريبة الآن ٢٠٠ مليون على القنطار وبتقارنها بثمان قطن الذى يتقاضاه المنتج وهو نحو ١٨٠ قرشا عن القنطار من السكلاريدس و ١٤٠ عن الأشمونى يرى أنها تتراوح بين ١١ ٪ و ١٤ ٪ من ثمنه وهى نسبة عظيمة جداً لم تكن لتخطر على بال وقت وضع الفكرة الأصلية التى سادت عند فرض تلك الضريبة وقد كانت هذه الضريبة فى الأصل ٣٥٠ ملياً ثم جرى تخفيضها تدريجاً تبعاً لهبوط أثمان القطن فخفضت ١٠٠ مليون أولاً ثم ٥٠ ملياً ثانياً

وترى اللجنة انه ليس مما يرغب فيه أن تلغى بالسككية ضريبة أصبحت مستقرة ومقبولة لدى دافعيها سواء منهم الوطنيون أم الأجانب خصوصاً وانها تفيض على الخزانة العامة مورداً ليس من السهل الاستعاضة عنه . غير ان اللجنة توصى بوجوب تخفيضها إلى حد معقول مع أسعار القطن الحالية (ويذكر القراء ان الحكومة استصدرت أخيراً قراراً يتفق تماماً مع هذا الاقتراح)

٢ — مصاريف الخليج

قد يكون من الصعب الحصول على تخفيض عظيم فى تلك المصاريف بالنظر

إلى كثرة عدد المحالج والدوايب المشتغلة في القطر من جهة وبالنسبة إلى ارتفاع نفقات ادارتها وأثمان قطع البديل اللازمة لها على أنه قد وصل إلى اللجنة ما يدل على استعداد بعض المحالج لتخفيض أجورها هذا العام بمقدار قرش واحد عن أجور العام السابق التي كانت تتراوح بين ١٣ قرشا ونصف و ١٨ قرشا ونصف عن كل قنطار . على أن اللجنة بالرجوع إلى أجور الخليج قبل الحرب وجدت أنها كانت تتراوح من ٧٥ مليا إلى ٩٠ مليا فإذا اعتبر ان مصاريف المحالج لا تزال أعلى مما كانت عليه قبل الحرب بمقدار ٥٠ في المائة فان أجرة الخليج على هذا الأساس يجب أن تتراوح بين ١٢٠ مليا و ١٥٠ مليا وهو ما تقترحه اللجنة

٣ — مصاريف النقل من المحالج إلى الاسكندرية

يتناول هذا الوجه مصاريف نقل كل من القطن والبذرة وهذا النقل يتم اما بطريق السكك الحديدية الحكومة أو الضيقة وحدها واما بطريقهما معا أو بطريق النقل المائي على السواء

ولا يمكن وضع أساس متوسط لتلك المصاريف اذ أنها تختلف باختلاف المسافة التي بين المحالج والاسكندرية . على أنه يمكن القول بانها تتراوح بين ١٠ مليات و ١١٠ مليا للقنطار عن القطن ومن ١٢ مليا إلى ١٧٠ مليا للأردب عن البذرة كما يلاحظ ان أجور النقل المائي لا تسير على وتيرة واحدة بالنسبة لأجور السكك الحديدية بل انها أحيانا تقرب منها تهبط إلى نحو الربع وذلك تبعا لظروف النقل في كل حالة اذ أن شركات النقل المائي غير مقيدة باتباع تعريفة محددة كالسكك الحديدية

وترى اللجنة ان كل تخفيض فى أجور النقل بالسكك الحديدية سيحدث من نفسه تخفيضا مماثلا فى أجور النقل المائى حتى يحتفظ ذلك النقل بمستوى الفرق الذى يجب أن يبقى بينهما

لذلك وجهت اللجنة كل بحثها فى هذا الصدد إلى معالجة أجور النقل بالسكك الحديدية طبقا للقرار الوزارى الصادر فى ١٩ أغسطس سنة ١٩٣١ فبتبين لها أن التخفيض المذكور آتى بنتيجة طيبة فيما يختص بنقل القطن على المسافات القصيرة والمتوسطة أما بالنسبة للمسافات التى تزيد عن ٢٥٠ كيلو فان أجرة النقل بالسكك الحديدية بعد التخفيض ما زالت مرتفعة والفرق عظيم بينها وبين أجرة النقل المائى ولا يخفى أن النقل المائى يفضل النقل بالسكك الحديدية فى أحوال ركود حركة البيع والشراء اذ للتاجر كل المصلحة عندئذ فى الالتجاء إلى النقل المائى ليستفيد من أجوره المحفضة ومن طول مدة النقل فيوفر بذلك مصاريف التخزين بالاسكندرية فى المدة التى يحصل فيها هذا النقل

لذلك رأت اللجنة فيما يختص بأجور نقل القطن فى المسافات البعيدة ان يجعل على اساس نقل القطن المحلوج بالدرجة التاسعة مع تحصيل مصاريف المحطة بالكامل . (١)

وستكون نسبة التخفيض المترتب على الأخذ بهذا الاقتراح تخفيض الأجور القديمة بنسبة تتراوح بين ٢٧ ٪ و ٤٦ ٪ وهو ما يعادل النسبة الخاصة بالنقل على المسافات القصيرة والمتوسطة

(١) قد صدر قرار من معالى وزير المواصلات بتخفيض أجرة نقل القطن وبزرتة على السكك الحديدية يوم ٢٨ سبتمبر سنة ١٩٣١

اما بالنسبة لأجور نقل البذرة فقد وجدت اللجنة ان التخفيض السابق لا يؤدي إلا الى تخفيض يعادل ١٣٪ للمسافات القصيرة وتزداد حتى يصل إلى ٣٥٪ للمسافات الطويلة كما رأت اللجنة ان الأجور الجديدة لا تزال مرتفعة بالنسبة إلى الهبوط الذي أصاب ثمن البذرة فضلاً عن ان الفرق بينهما وبين أجور النقل المائي لا يزال كبيراً . ولذلك فإنها تقترح بالنسبة للبذرة ان يجعل نقلها في الدرجة الرابعة عشرة مع بقاء مصاريف المحطة بالسكامل وسيترتب على العمل بهذا الاقتراح تخفيض أجور النقل عن الأجور القديمة بنسبة تتراوح بين ١٧٪ و ٤٤٪ وهو ما يتعادل مع نسبة التخفيض الخاصة بأجور نقل القطن

٤ — أجور المسكيس

هذه الأجور تبلغ في الوقت الحاضر ٧٥ ملياً في كل قنطار . وقد وصل إلى اللجنة ان أصحاب المسكيس ينوون تخفيضها إلى ٦٥ ملياً في هذا العام غير انه اذا روعى السعر الذي عرضوه على الحكومة وقدره ٥٠ ملياً فان اللجنة ترى ان يكون هذا السعر ٦٠ ملياً فقط

٥ — رسوم الصادرات

كانت هذه الرسوم قبل التعريفة الجمركية الجديدة تحصل بواقع ٢٪ . يضاف إليها رسوم الرصيف البالغة ٥٪ وعلى ذلك كانت تلك الرسوم تتمشى مع حالة اسعار القطن هبوطاً وصعوداً . اما التعريفة الجديدة فقد جعلتها نوعية وحددتها بواقع ٢٠٠ مليم عن كل ٢٠٠ كيلو ويخص القنطار منها بعد اضافة عوايد الرصيف البالغة ١٠٪ ١٠٥ ملاليم وهذا الرسم مثل ضريبة القطن اصبح أيضاً لا يتمشى مع الاسعار الحالية . وترى اللجنة اما وجوب العودة إلى التعريفة القيمة السابقة . أو جعل الضريبة نوعية ولسكن على أساس تلك النسبية