خطّة تنمية إنتاج السّمك الأزرق

يمثّل قطاع الصّيد البحري أحد مقوّمات التّنمية الاقتصادية وذلك باعتبار مساهمته في تحقيق الأمن الغذائي والتّصدير وتوفير مواطن الشّغل. وقد حرصت الدّولة على تأهيل هذا القطاع ممّا مكّن من تطوير حجم الاستثمارات من 17,4 م.د سنة 1987 إلى 56 م.د سنة 2006 استأثر القطاع الخاص بحوالي 85 % منها. وساهم القطاع في سنة 2006 بنسبة 8 % من قيمة الإنتاج الفلاحي وبنسبة 15 % من قيمة الصّادرات الغذائية التي بلغت 234 م.د[1]. كما تمّ تصنيف البلاد التونسيّة من قبل الاتّحاد الأوروبي منذ سنة 1998 ضمن قائمة البلدان المصدّرة لمنتجات الصّيد البحري وغير الخاضعة للشّروط المتعلّقة بالرّقابة الصحيّة.

وبلغ معدّل الإنتاج السّنوي للسّمك الأزرق خلال فترتي مخطّطي التّنمية الثامن والتاسع على التوالي 29 أ.طن و34 أ.طن. وتعتبر هذه الكمّيات محدودة مقارنة بالمخزون المتجدّد والقابل للاستغلال سنويا والذي قدّر في سنة 2000 بحوالي 83 أ.طن.

واعتبارا لهذا المخزون المتوفّر وبهدف تقليص الضّغط على بقيّة الأصناف الأخرى من الأسماك وبناء على تشخيص لوضعيّة إنتاج السّمك الأزرق قامت به الوزارة المكلّفة بالصّيد البحري، أقرّ المجلس الوزاري المنعقد بتاريخ 12 مارس 2001 خطّة وطنيّة لتنمية إنتاج السّمك الأزرق[2] شملت مختلف حلقات المنظومة إنتاجا وتحويلا وترويجا. وقد استهدفت هذه الخطّة التّرفيع في الإنتاج من 38 أ.طن سنة 2001 إلى 58 أ.طن سنة 2006 لبلوغ نسبة استغلال تساوي 68 % من حجم المخزون المتوفّر والمتاح استغلاله مع ضمان استدامته.

ولإنجاح هذه الخطّة تمّ اتّخاذ عدة إجراءات تحفيزيّة تمثّلت أساسا في الترفيع في المنح المسندة في إطار مجلّة تشجيع الاستثمارات إضافة إلى وضع برنامج تنفيذي للخطّة يغطّي 5 سنوات انطلاقا من إقرار الخطّة وإحداث لجنة متابعة تضمّ مختلف المتدخّلين في المجال.

---

(1) المصدر : الوزارة المكلّفة بالفلاحة.

(2) شملت الخطّة الأصناف الصّغيرة العائمة وهي السردينة واللاّطشة والماكرو والأنشوة والشورو والبوقا.

وقد توجّه نظر الدائرة إلى تقييم خطّة تنمية إنتاج السمك الأزرق وذلك للوقوف على مدى بلوغ الأهداف المرسومة. وشملت الأعمال الميدانية الهياكل المتدخّلة في تنفيذ الخطة وخاصة منها مصالح وزارة الفلاحة والموارد المائية المكلّفة بالصيد البحري والمجمع المهني المشترك لمنتوجات الصيد البحري ومجمع صناعات المصبّرات الغذائية ووكالة الإرشاد والتكوين الفلاحي ومعهد علوم وتكنولوجيا البحار.

ولئن ارتفع الإنتاج إلى 54 أ.طن في موفّى سنة 2006 ممّا ساهم في تطوير الصّادرات التي بلغت 19 م.د فإنّ الكمّيات المنتجة في إطار الخطّة والبالغة 12.324 طنا في نفس السنة كانت دون المأمول حيث كان من المنتظر تحقيق كميات إضافية تصل إلى 20 أ.طن. ومكّنت أعمال الرّقابة من الوقوف على نقائص حالت دون تحقيق الأهداف المرسومة بالخطّة تعلّقت بالإنتاج والتّأطير والتّحويل والترويج.

I- الإنتاج

اتسم أسطول صيد السّمك الأزرق المتكوّن عند انطلاق الخطّة من 428 وحدة منها 382 وحدة نشيطة بافتقار أغلب وحداته إلى المواصفات الفنيّة الدنيا التي تسمح لها بالعمل في المناطق غير التّقليديّة المعروفة بثرائها النسبي وكذلك في أعالي البحار.

وبهدف توفير الإنتاج الإضافي المحدّد بحوالي 20 أ.طن حدّدت الخطّة جملة من الإجراءات تهمّ أساسا التّشجيع على اقتناء مراكب صيد السّمك الأزرق وتركيز وحدات لصنع الثّلج ولتنظيف مستلزمات وسائل الإنتاج ومراكب لتجميع الأسماك.

أ- اقتناء المراكب

تمّ في إطار الخطّة وضع برنامج لاقتناء 100 وحدة عصريّة لصيد السّمك الأزرق موزّعة حسب الجهات المعنيّة على أساس المخزون المتاح ونسبة استغلاله. وتمّ رصد حوافز خصوصيّة للتّشجيع على اقتناء هذه الوحدات من خلال التّرفيع في سقف الاستثمار للمشاريع من صنف "ب"[1] من 300 أ.د إلى مليون دينار وتمكينها من منح استثمار تقدّر نسبتها ما بين 20 % و30 % من كلفة المشروع وذلك حسب مناطق الصّيد. وتمّ تحديد سقف هذه المنحة بقيمة 120 أ.د تمّ الترفيع فيه إلى 150 أ.د في سنة 2007.

[1] حسب مجلّة تشجيع الاستثمارات، تعتبر مشاريع من صنف "ب" عمليات الاستثمار التي يفوق مبلغها 60 أ.د ويقلّ عن 300 أ.د.

ونظرا إلى ضعف الإنجازات المسجّلة إلى غاية ديسمبر 2003 حيث لم يتمّ صنع سوى 17 مركبا من ضمن 85 مركبا مرخّصا في صنعها، أقرّت جلسة العمل الوزاريّة المنعقدة في مارس 2004 إعادة توزيع حصص الولايات من المراكب حسب الإنجاز الفعلي لكلّ جهة. وبالرغم من هذا الإجراء فإنّ عدد المراكب التي دخلت حيّز الاستغلال إلى موفّى ديسمبر 2006 لم يبلغ سوى 51 مركبا. ووصل هذا العدد في موفّى جوان 2007 إلى 60 مركبا وبقيت 32 مركبا بصدد الإنجاز بنسب تراوحت بين 15 % و95 % وتحصّلت ثمانية مراكب أخرى على ترخيص في الصنع سنة 2007.

وقد لوحظ أنّه تمّ ضمن الخطّة إدراج 16 مركبا تحصّلت على ترخيص في الصنع قبل سنة 2001 وتسوية وضعيّة 10 مراكب قام أصحابها بصنعها دون الحصول على تراخيص مسبّقة. وقد نتج عن ذلك قبول 11 مركبا لا تتوفّر فيها المواصفات الفنّية المحدّدة بقرار وزير الفلاحة المؤرّخ في 19 ديسمبر 2002 وهو ما يحدّ من تحقيق توقّعات الإنتاج إذ لم تبلغ الكميات المنتجة من قبل أغلب هذه المراكب الكمّيات المستهدفة لكلّ منها (200 طنّ للمركب سنويا).

كما تبيّن أنّ أغلب المراكب المنجزة في إطار الخطّة تفتقر إلى آلة الصونار التي تمكّن من متابعة أسراب السّمك الأزرق وآلة صنع الثلج المنصوص عليهما بقرار وزير الفلاحة المذكور آنفا والمتعلق بضبط الشروط الفنيّة لصنع أو توريد وحدات الصيد البحري. ويبلغ عدد المراكب المجهّزة بآلة الصونار وآلة صنع الثلج على التوالي 9 مراكب و4 مراكب من بين 60 مركبا دخلت حيّز الاستغلال إلى موفّى جوان 2007. كما اتّضح أن بعض المستثمرين يلتجؤون إلى اقتناء بعض التجهيزات القديمة كالمحرّكات والمراكب المرافقة. ومن شأن هذه الوضعية التي لا تتماشى مع أهداف الخطّة الرّامية إلى تعصير الوحدات أن تنعكس سلبا على الإنتاج. فعلى سبيل المثال اتّضح أنّ وحدتين بولاية المنستير سجّلتا نقصا في الإنتاج في سنة 2006 مقارنة بسنة 2005 من جرّاء تعطّب المراكب المرافقة القديمة. فبعد أن كانت الكميات المنتجة تفوق 300 طن في سنة 2005 أصبحت لا تتجاوز 200 طنا في سنة 2006.

ويعزى عدم تحقيق برنامج اقتناء الوحدات العصريّة في الآجال المرتقبة إلى عدة عوامل تتعلّق أساسا بالصعوبات المالية وخصوصيات الجهات وبصنع السّفن وارتفاع كلفتها.

1- الصعوبات المالية وخصوصيات الجهات

في ظلّ المديونية المرتفعة للقطاع واشتراط البنوك ضمانات عقارية يصعب توفيرها اعتمد أغلب المستثمرين على التمويل الذاتي وهو ما أثّر في نسق الإنجازات. من ذلك أنّ 10 مستثمرين تخلّوا عن تراخيص الصّنع لعدم حصولهم على قروض بنكية.

وسعيا إلى التخفيض من قيمة التمويل الذاتي تمّ خلال جلسة العمل الوزارية المنعقدة في مارس 2004 إقرار التّرفيع في نسبة الاعتماد الواجب إرجاعه من قبل الباعثين الجدد المنصوص عليه بمجلّة تشجيع الاستثمارات من 7 % إلى 17,5 % من كلفة المشروع. إلاّ أنّه تبيّن من خلال المعطيات المتوفّرة لدى الإدارة العامّة للصّيد البحري عدم انتفاع أيّ مستثمر بهذا الإجراء إلى غاية جوان 2007 نظرا إلى صعوبة الاستجابة لشروط الانتفاع والمتمثّلة أساسا في عدم تجاوز سنّ المستثمر 40 سنة ومبلغ الاستثمار 500 أ.د.

ولتلافي هذه الوضعيّة يتعيّن اتّخاذ الإجراءات الكفيلة بتيسير توفير التّمويل اللاّزم لاستحثاث نسق إنجاز أهداف الخطّة.

وعلى صعيد آخر ساهمت خصوصيات بعض الجهات في التفاوت في إنجاز المراكب. من ذلك أنّ عدد المراكب المنجزة بمنطقة الشمال لم يبلغ إلى موفّى جوان 2007 سوى 4 مراكب من جملة 22 مركبا كعدد مستهدف في البداية بالرّغم من أهمّية المنحة التي تمّ رصدها مقارنة بالجهات الأخرى والمتراوحة بين 25 % و30 %. ويرجع ذلك حسب الإدارة العامّة للصّيد البحري إلى صعوبة المناخ بالشمال وإلى غياب تقاليد صيد السمك الأزرق بولاية جندوبة ودخول ما يزيد على عشرين وحدة حيّز الاستغلال بميناء قليبية قبل انطلاق الخطة.

أمّا بولاية سوسة وبالرّغم من الإجراءات الهامّة المتّخذة لتأهيل الميناء الرّئيسي بالجهة فإنّه لم يتمّ إنجاز أي مركب وذلك نتيجة عزوف المستثمرين عن قطاع الصيد البحري. وبخصوص ولاية صفاقس، فإنّ النّسق البطيء للإنجاز مردّه توجّه المستثمرين نحو صيد التّن والصيد بالجرّ حيث لم يتمّ اقتناء سوى مركبين من مجموع 13 مركبا مستهدفا في البداية علما بأنّ أحد المستثمرين تحصّل على موافقة اللّجنة الاستشاريّة لإسناد الرّخص[1] لتغيير استغلال الرخصة في صيد التّن.

2- صنع السفن وارتفاع الكلفة

باستهداف الخطّة اقتناء 100 وحدة ذات مواصفات عالية فإنّها لم تأخذ بعين الاعتبار طاقة الصنع للورشات خاصّة أنّ هذه الطّاقة شهدت تراجعا قبل انطلاق الخطّة. وقد تزامنت هذه الوضعية مع طلبات إضافيّة من مستثمرين أجانب ممّا ساهم في ارتفاع معدّل الكلفة من 450 أ.د عند انطلاق الخطّة إلى 600 أ.د

[1] المحدثة بمقتضى الأمر عدد 2129 لسنة 1999 المؤرّخ في 27 سبتمبر 1999 والمتعلّق بضبط تركيبة وطرق سير اللّجنة الاستشاريّة لإسناد رخص صنع وتوريد وحدات الصيد البحري.

سنة 2005 وفي اكتظاظ الورشات في ظلّ نقص في اليد العاملة المختصّة وهو ما أدّى إلى عدم احترام آجال الصنع.

ففي مجال صنع السّفن، أوصت لجنة المتابعة منذ أكتوبر 2005 بالنّظر في الإشكاليات التي يواجهها هذا النّشاط خاصّة من حيث عدم وضوح الإطار القانوني. كما أوصت بإعداد مذكّرة في الغرض من قبل الهياكل المعنيّة. إلاّ أنّه لم يتمّ إعداد هذه المذكرة لغياب التّنسيق بين الأطراف المتدخّلة.

وفي ما يخصّ ارتفاع الكلفة فإنّ التّرفيع في سقف المنحة إلى 150 أ.د وفي سقف القروض إلى 300 أ.د. لم يتمّ إقراره إلاّ في ماي 2006 ولم يصدر الأمر الخاصّ به إلاّ في جانفي 2007. وقد حدّ التّأخير في اتّخاذ هذا الإجراء من النجاعة المرجوّة منه حيث تحصّل أغلب المستثمرين على مقرّرات إسناد الامتيازات في ظلّ الأحكام القاضية بضبط المنحة بمبلغ 120 أ.د. وبالإضافة إلى ذلك لم ينتفع أيّ مستثمر بالامتيازات الجديدة في ما يخصّ القروض.

وتجدر الإشارة إلى أنّه تمّ خلال الجلسة الوزارية المنعقدة بتاريخ 23 نوفمبر 2006 اتّخاذ قرار بإضافة 40 مركبا لإنتاج السّمك الأزرق. وقصد توزيع المراكب الإضافيّة على مختلف الولايات ونظرا إلى ارتفاع كلفة الاستثمار والاستغلال، أوصت لجنة المتابعة في فيفري 2007 بعقد اجتماع مع المستثمرين الذين دخلت وحداتهم حيّز الإنتاج وباعتماد نتائجه لإعداد العناصر المرجعيّة لدراسة الجدوى الاقتصاديّة. إلاّ أنّه تمّ إسناد تراخيص لصنع 10 وحدات في شهري فيفري وماي 2007 من قبل اللّجنة الاستشارية في غياب هذه الدّراسة.

ب- مردوديّة المراكب

شهد إنتاج السمك الأزرق تطورا ملحوظا خلال السنوات الأخيرة من المخطط العاشر حيث ارتفعت الكمّيات المنتجة من 36.418 طنا سنة 2002 إلى 54.319 طنا سنة 2006. وساهمت المراكب المنجزة في إطار الخطة والبالغ عددها 51 مركبا في إنتاج 12.324 طنا في سنة 2006. وقدّرت الكميات الدنيا الممكن إنتاجها بالنسبة إلى كلّ مركب عند انطلاق الخطة في حدود 200 طن سنويا تمّ الترفيع فيها إلى 250 طنا في سنة 2006.

وقد تبيّن من خلال المعلومات المتوفّرة لدى المتدخّلين ومن الاستبيان المعدّ من قبل الدّائرة والذي شمل المراكب التي دخلت حيّز الاستغلال تمكّن بعض هذه المراكب من بلوغ مستويات إنتاج قياسية في حين لم تتمكّن مراكب أخرى من تحقيق الكميات المستهدفة وبالتّالي من بلوغ المردوديّة المرتقبة. من ذلك أنّ إنتاج 14 مركبا من ضمن 35 مركبا دخلت حيّز الإنتاج قبل سنة 2006 تجاوز 300 طنّ في حين أنّ إنتاج 13 مركبا كان في حدود 200 طنّ. ولم تقم لجنة المتابعة بتحليل أسباب هذه الوضعيّة قصد أخذ الإجراءات اللاّزمة لبلوغ الإنتاج المستهدف بالخطة.

ومن ناحية أخرى وبهدف ضمان مردودية المراكب المنجزة في إطار الخطة افترضت دراسة جدوى تمّ إعدادها منذ سنة 2001 إنتاج أصناف أكثر مردودية (ماكرو وشورو) بنسبة تناهز 25 % من إنتاج كلّ مركب بما يمكّن من تحقيق 56 % من رقم المعاملات المستهدف. وتوصّلت بعض المراكب خلال سنتي 2005 و2006 إلى بلوغ هذا الهدف أو تجاوزه على غرار مركبين فاق إنتاج كلّ منهما من الماكرو والشورو الكميات المستهدفة بنسبة 350 % في سنة 2006. إلاّ أنّه لوحظ خلال سنتي 2005 و2006 عدم تحقيق 13 مركبا و23 مركبا من جملة 29 مركبا و35 مركبا ناشطا الإنتاج المرجو من هذه الأصناف.

أمّا بالنسبة إلى صنف الأنشوة التي تباع بسعر مرتفع نظرا إلى توفّر فرص لتصديرها فقد استهدفت الدّراسة المذكورة آنفا أن يبلغ الإنتاج منها نسبة 5 % من الإنتاج الجملي لكلّ مركب باعتبار أنّ مخزون هذا الصّنف يمثّل 6 % من المخزون الجملي في سنة 2000. إلاّ أنّ الإنتاج الفعلي للأنشوة ظلّ في حدود 1 % من إنتاج المراكب المنجزة في إطار الخطّة بالرّغم من أنّ مخزون هذا الصنف وصل في سنة 2004 إلى 13 % من المخزون الوطني من السمك الأزرق[1].

ولم تتطرّق لجنة المتابعة إلى تحليل أسباب عدم بلوغ هذا الهدف خاصّة أنّه لوحظ اختلاف بين المتدخّلين في تحليل تلك الأسباب إذ أشار المهنيون بخليج قابس إلى عدم توفّر المخزون في حين أفاد المعهد الوطني لعلوم تكنولوجيا البحار في جويلية 2004 بوجود مخزون يناهز 5042 طنا بخليج قابس.

كما أشار المعهد حسب دراسة أولية أنجزها في سنة 2005 إلى أنّ استعمال الشباك الدائرة لا يمكّن من صيد كميات هامّة من الأنشوة في حين أثبتت تجربة قام بها المجمع المهني المشترك لمنتوجات الصيد البحري في سنة 1999 مع مركب إيطالي للصيد إمكانية تحقيق نتائج طيبة بالشباك الدائرة.

---

[1] بلغ مخزون الأنشوة 18 % من مخزون السّمك الأزرق بمناطق الشمال في شهري جويلية وأوت من سنة 2005.

وعلى صعيد آخر يساعد توفّر آلة الصّونار بالمركب على تحسين مردودية الصيد بالتقليص من مدّة البحث عن أسراب السمك. وبما أنّ أغلب المراكب التي دخلت حيّز الاستغلال إلى موفّى سنة 2006 تفتقر إلى هذه الآلة فإنّه يصعب تحسين مردوديتها . وتجدر الإشارة إلى أنّ مركبين من بين المراكب الخمس المجهّزة بآلة الصونار كانا الأكثر مردودية إذ بلغ إنتاجهما 666 طنا و551 طنا في سنة 2006 من بينها على التوالي 296 طنا و223 طنا من الماكرو ومن الشورو.

وفي المقابل لم يرق إنتاج مركبين آخرين إلى المستوى المطلوب حيث بلغ إنتاجهما الجملي خلال سنة 2006 على التوالي 217 طنا و144 طنا ولم تتجاوز الكمّيات المنتجة من الماكرو والشورو على التوالي 49 طنا و31 طنا . ومن بين أسباب هذه الوضعيّة محدودية مواصفات الصونار وقلّة الخبرة في استعماله. وممّا يذكر أنّ ربّاني المركبين الأكثر إنتاجا تلقّيا تكوينا لدى المزوّد حول استعمال هذه الآلة.

وتستدعي هذه الوضعية مزيد تحليل الأسباب لتلافي النقائص التي حالت دون تحقيق الاستغلال الأفضل لمزايا هذه الآلة ودون بلوغ الكميات المستهدفة بالخطة.

ج- وحدات تصنيع الثّلج

استهدفت الخطّة تركيز 15 وحدة لتصنيع الثلج بالموانئ المفتقرة إلى هذه المادّة وذلك من خلال التّرفيع في منحة الاستثمار من 7 % إلى 20 % من كلفة تركيز الوحدة. وتمّ إنجاز 12 وحدة إلى غاية جوان 2007 وتشهد وحدتان بولايتي المهديّة وجندوبة بطءا في الإنجاز فيما تمّ في ماي 2007 العدول عن إحداث وحدة بصفاقس لعدم حاجة الجهة إليها وتحويل هذا الإنجاز إلى قابس.

وتبيّن أنّه لم يتمّ إعداد دراسة معمّقة لضبط الحاجيات الفعليّة المنتظرة وهو ما نتج عنه أحيانا نقص في إنتاج الثّلج أو عدم وجود حاجة فعليّة لهذه المادّة. فبالرّغم من إنجاز أغلب وحدات الثّلج شهدت بعض الموانئ نقصا في هذه المادّة خاصّة في أيام الذروة.

وفي هذا الإطار أوصت لجنة المتابعة المنعقدة بتاريخ 9 سبتمبر 2003 بالقيام بجرد حول الطّاقة الجمليّة لصنع الثلج بالموانئ بهدف النظر في إمكانية برمجة إحداث وحدات إضافيّة في المناطق التي تشكو نقصا في هذه المادّة. إلا أنّ الجرد قد تمّ بصفة تقديرية دون عرضه على لجنة المتابعة. وزيادة على ذلك لم يصاحب عملية

التّرفيع في عدد وحدات الصيد البحري في سنة 2004 إحداث وحدات إضافيّة لإنتاج الثّلج ببعض الولايات. وتبعا لذلك شهدت ولاية قابس نقصا في الثلج خلال موسمي 2005 و2006 بسبب محدوديّة طاقة الإنتاج المركّزة بها والمقدّرة بحوالي 40 طنا في اليوم إضافة إلى توقّف مصنع الثلج المنجز في إطار الخطّة.

كما شهد ميناء جرجيس أيضا نقصا في الثلج نظرا إلى محدوديّة طاقة الإنتاج الجمليّة التي لا تتعدّى 65 طنا في اليوم في حين وصلت الكمّيات المطلوبة في فترة الذروة إلى 120 طنا في اليوم. وحال تعطّب المحوّل الكهربائي دون إنتاج الثلج في بعض أيام وفرة إنتاج السّمك الأزرق في سنتي 2006 و2007.

د- وحدات التّنظيف ومراكب نقل السّمك

استهدفت الخطّة التّشجيع على بعث 10 وحدات لتنظيف مستلزمات إنتاج السّمك الأزرق بأهمّ الموانئ وذلك بتمكين الباعثين من منحة بنسبة 7 % من قيمة الاستثمار. إلاّ أنّه لم يتمّ إلى غاية جوان 2007 إنجاز سوى وحدتين بالمنستير وصفاقس. وتمّ الشّروع في إنجاز وحدة بولاية المهدية تقرّر في جويلية 2006 التخلّي عنها بطلب من مصالح البلدية. كما توقّف إنجاز وحدات أخرى بكلّ من بنزرت وجندوبة وقابس فيما لم تتلقّ ولاية مدنين مطلبا في هذا الشّأن إلاّ في ماي 2007. وقد أرجعت المصالح المعنيّة هذه الوضعيّة إلى إشكاليات تتعلّق بصرف المياه المستعملة على مستوى موانئ انتصاب الوحدات المذكورة وإلى ارتفاع كلفة الماء.

إضافة إلى ذلك، يشكو نشاط هذه الوحدات ضعف المردوديّة الاقتصاديّة نظرا إلى عدم إقبال أصحاب المراكب على هذه الخدمات حيث يعمدون إلى غسل الصّناديق بأحواض الموانئ وهو ما يتنافى مع شروط معالجة منتوجات الصّيد البحري [1]. فعلى سبيل المثال، تقوم وحدة صفاقس بغسل 600 صندوق في اليوم مقابل طاقة غسل متوفّرة تبلغ 500 صندوق في السّاعة.

وتجدر الإشارة إلى أنّ لجنة المتابعة المجتمعة بتاريخ 7 أكتوبر 2005 أوصت بإحداث لجنة تضمّ الإدارة العامّة للصّيد البحري وتربية الأسماك والإدارة العامّة للمصالح البيطريّة بوزارة الفلاحة والموارد المائية ووكالة موانئ وتجهيزات الصّيد البحري للنّظر في السبل الكفيلة بحمل المنتجين على استعمال صناديق نظيفة تطبيقا للنصوص الترتيبيّة ذات العلاقة. إلاّ أنّه لم يتمّ إحداث هذه اللّجنة ولم يتمّ اتّخاذ أيّ إجراء في هذا الشأن.

---

[1] قرار وزير الفلاحة المؤرّخ في 28 نوفمبر 1995 والمتعلّق بضبط شروط معالجة منتوجات الصّيد البحري أثناء وبعد الإنزال.

ومن جانب آخر، استهدفت الخطّة التّشجيع على بعث 10 مراكب لنقل السمك الأزرق بموانئ الإنزال مع إسنادها منحة الوقود. وبالرّغم من عدم إنجاز أيّ مشروع في هذا المجال لم تتولّ لجنة المتابعة دراسة أسباب هذا العزوف لاتّخاذ الإجراءات اللاّزمة في الغرض.

II- التأطير

يتمثّل التّأطير في الإحاطة بالمهنيين من خلال تدعيم مساهمة البحث العلمي وتكوين اليد العاملة المختصّة ورسكلتها ومتابعة عناصر الخطّة والتّنسيق بين الهياكل المتدخّلة.

أ- البحث العلمي

تماشيا مع ما نصت عليه الخطة بخصوص توفير المعلومات المتعلّقة بمخزون السمك الأزرق قام المعهد الوطني لعلوم وتكنولوجيا البحار خلال الفترة 2002-2005 بتنفيذ برنامج بحث يهدف إلى "تقييم مخزون الأسماك الصغيرة العائمة". ولئن تم خلال الفترة المذكورة القيام بعدة رحلات بحرية استكشافية مكّنت من معرفة حجم المخزون وتوزيعه حسب المناطق فإن هذه الرحلات اقتصرت في أغلب الأحيان على الفترة الصيفية كما أنّها لم تغطّ دائما كافة السواحل.

ولا تمكّن هذه الوضعية من تحديد المعدّل السنوي للمخزون خاصّة أنّه تمّ تسجيل بعض التغيّرات على مستوى المخزون المتوفّر بجهة معينة بين فصل وآخر. من ذلك أنّ مخزون جهة الساحل من السمك الأزرق شهد تقلّصا بنسبة 48 % [1] ما بين شتاء وصيف سنة 2004 وتراوحت نسبة التغيّر حسب الأصناف بين 61 % و210 %.

وفي هذا الصّدد أوصت اللجنة الوطنية لتقييم أنشطة البحث العلمي في التقرير الذي أعدّته في شهر ديسمبر 2006 حول تقييم نتائج بحوث المعهد للفترة 2002-2005 بضرورة توسيع مجال تقييم مخزون الأسماك الصغيرة العائمة ليشمل فصل الشتاء.

---

[1] معطيات المعهد الوطني لعلوم وتكنولوجيا البحار.

وعلى صعيد آخر فإنّ عدم تصريح البحّارة بالأماكن التي قاموا فيها بالصيد لا يساعد على متابعة مستوى استغلال المخزون من جهة وعلى تفادي الاختلافات في البيانات المقدّمة من جهات البحث والمهنة حول أماكن توفّر المخزون من جهة أخرى. كما أنّ طريقة مسك الإحصائيات المتعلّقة بكميّات السمك الأزرق المنزلة بالموانئ من قبل دوائر الصيد البحري لا تمكّن من توفير معلومات دقيقة للباحثين عند دراستهم لمدى استغلال المخزون حسب الأصناف والجهات. فقد أدّى الخلط في التّسميات بين صنفي اللاطشة والسّردينة في بعض الجهات إلى الحصول على إحصائيات تبيّن أنّ إنتاج اللاطشة في سنة 2004 ناهز أربعة أضعاف المخزون المتاح من هذا الصنف.

ومن ناحية أخرى لوحظ تأخير في الإعلان عن نتائج تقييم المخزون الذي يتمّ دوريا كل سنتين. فعلى سبيل المثال تم الإعلان عن مخزون سنة 2002 وتوزيعه حسب المناطق في سنة 2004. أما آخر النتائج المعلن عنها إلى غاية شهر جوان 2007 فتتعلّق بمخزون سنة 2004.

كما تضمّنت الخطة من بين مكوّناتها القيام بخرجات بحرية مشتركة بين الصيادين والباحثين وذلك عبر برمجة 6 خرجات في السنة بمعدل خرجتين لكلّ منطقة. إلاّ أنّه تبيّن ضعف التنسيق بين المعهد والمهنة في هذا المجال حيث لم يتمّ القيام سوى بخرجتين أنجزت الأولى في سنة 2002 فيما تمّت الثانية في سنة 2004 وشملتا خليج قابس فحسب وذلك على إثر تشكّيات المهنيين حول النقص المسجّل في السمك الأزرق في تلك المنطقة. كما لم تسجّل مشاركة هامّة للبحارة إذ لم يشارك في رحلة سنة 2002 سوى بحار واحد.

واستهدفت الخطّة تنفيذ برنامج وطني يتعلق بإيجاد التقنيات الكفيلة بمعالجة ظاهرة الدلافين وإضرارها بشباك الصيد. وفي هذا الإطار أفضت تجارب المعهد خلال الفترة 2002-2005 إلى صنع آلة جديدة لإبعاد الدّلافين تمّ توزيع 40 وحدة منها. وبالرّغم من اتّخاذ المعهد لعدة إجراءات للتّعريف بهذا الاختراع فإنّه لم يتمّ تثمينه بهدف تعميمه على وحدات صيد السّمك الأزرق تماشيا مع الهدف المرسوم بالخطة وذلك بسبب غياب الرّبط بين البحث والإرشاد في مجال الصيد البحري.

ب- التكوين والرسكلة

تضمّنت الخطّة من بين أهدافها توفير اليد العاملة المختصّة وتأهيلها. وأسفر النظر في مدى بلوغ هذه الأهداف على مستوى وكالة الإرشاد والتكوين الفلاحي ومراكز التكوين المهني التابعة لها عن نقائص تعلّقت بالتكوين الأساسي وبالتكوين المستمر والرسكلة.

1- التكوين الأساسي

استهدفت الخطة تكوين 20 ربّانا مختصّا في تقنيات صيد السمك الأزرق و40 مختصّا في الميكانيك. وخلال الفترة 2002-2006 بلغ عدد المتخرجين من مراكز التكوين المهني للصيد البحري في الاختصاصات المذكورة 94 ربّانا و680 مختصّا في الميكانيك. إلاّ أنّه لم تتمّ متابعة هؤلاء المتخرجين ممّا لا يسمح بالتأكّد من اشتغالهم على المراكب المنجزة في إطار الخطة وبتقييم مدى توفّقهم في التحكّم في المهامّ الموكولة إليهم لتحقيق الاستغلال الأمثل للمراكب. وفي هذا الصّدد أظهر استبيان قامت به الدّائرة أنّ أغلب الرّبابنة الذين يعملون على متن المراكب المنجزة في إطار الخطة لم يشملهم التكوين الأساسي حيث لم يتجاوز عدد المتخرّجين منهم من مراكز التكوين 14 ربانا من جملة 45 ربّانا شملهم الاستبيان.

ومن ناحية أخرى لم يتمّ إعداد دراسة مسبقة للحاجيات الإضافيّة من اليد العاملة المختصّة في صناعة السفن وضبط الإجراءات اللازمة لمجابهتها . فقد لوحظ نقص في اليد العاملة المختصّة ممّا ساهم في التأخير في إنجاز برنامج اقتناء المراكب. وفي المقابل تبيّنت قلة إقبال الشباب على نشاط صنع السفن في السنوات الأخيرة حيث لم ترد على المركز القطاعي للتكوين المهني في الميكنة البحرية الذي يؤمّن التكوين في النجارة البحرية أيّة طلبات في هذا الشأن منذ سنة 2001 تاريخ تخرج آخر دفعة وذلك رغم قيام هذا المركز سنويا بإصدار بلاغات في الغرض.

وعلى صعيد آخر تشكو بعض مراكز التكوين على غرار مركزي المهدية وقابس نقصا في مستوى طواقم بواخر التكوين ممّا لم يمكّن من استغلالها على الوجه الأفضل. فبالنسبة إلى مركز المهدية يتطلّب تشغيل الباخرة "أميلكار" خمسة عشر فردا في حين لا يتوفّر لدى المركز سوى سبعة أفراد .وتبعا لذلك تركّز استغلال هذه الباخرة منذ تسلّمها في 2002 أساسا على التكوين في الملاحة والإرشاد فيما ظلّت الخرجات البحرية بهدف التكوين التطبيقي في الصيد نادرة. وفي نفس السّياق، يواجه مركز قابس نفس الصعوبات إذ يفتقر طاقم مركبه إلى مختصين في رمي وإخراج الشباك الدائرة واستعمال الرافعة.

كما تبيّن أنّ مراكز التكوين تشكو نقصا في المكوّنين في عدد من الاختصاصات الأساسية مثل تقنيات ومعدّات الصّيد والملاحة والميكنة البحرية كما هو الحال بالنسبة إلى مراكز المهديّة وطبلبة وجرجيس وقابس. ومن شأن هذه الوضعية أن تؤدّي إلى صعوبات في مستوى تأمين التكوين بالجودة المطلوبة.

2- التكوين المستمر والرسكلة

في إطار تنفيذ الخطة تم إقرار إمكانية منح رخص استثنائية لقيادة مراكب صيد السمك الأزرق التي تفوق حمولتها 50 طنا للربابنة المتحصّلين على رخصة قيادة مراكب حمولتها دون 50 طنا وذلك بعد متابعتهم لتكوين خاص. وفي هذا الشأن تمّ إلى موفّى شهر جوان 2007 تكوين 122 ربّانا. إلاّ أنّه تبيّن أنّ 47 ربّانا من جملة 72 ربّانا تمّ تكوينهم يعملون على مراكب تقلّ حمولتها عن 50 طنا.

ولوحظ أنّه تم إقرار مواصلة هذا التكوين دون تقييم نتائجه ممّا لا يسمح بمعرفة مدى تحكّم الربابنة في تقنيات قيادة المراكب المنجزة في إطار الخطّة والوقوف على الصعوبات المحتملة.

أمّا من حيث رسكلة ربابنة صيد السمك الأزرق في مجالات استعمال التقنيات الحديثة للصيد ومداولة المنتوج فقد تمّ تنظيم دورات تكوينية حول كيفية استعمال جهاز الصونار خلال الفترة 2004-2006. إلاّ أنّ عدد المنتفعين بهذه الدورات لم يتجاوز 60 ربانا مقابل 250 ربّانا استهدفتهم الخطّة. ويعزى ذلك إلى عدم قيام أغلب المراكز بحصص تكوين في المجال إمّا لافتقارها إلى آلة صونار على غرار مركزي طبلبة وصفاقس أو لتوفّرها على آلة صغيرة لا تسمح إلاّ بتكوين نظري كما هو الشأن بالنسبة إلى مركزي جرجيس وقليبية وذلك فضلا عن قلة إقبال البحّارة على هذا التكوين.

ومكّنت الدورات التي تم تنظيمها خلال الفترة 2002-2006 من تكوين 281 ربّانا في كيفية المحافظة على جودة الأسماك. كما انتفع بالتكوين 59 مروّجا بكلّ من جرجيس والمهدية وغار الملح وذلك بهدف الحصول على شهادة الكفاءة المهنية التي تخوّل لهم الانتفاع بقروض. إلاّ أنّه لم تتمّ متابعة هؤلاء المروّجين من قبل الهياكل المكلّفة بالتّكوين لمعرفة مدى ترويجهم للسّمك الأزرق ومدى التزامهم بقواعد حفظ المنتوج.

ج- المتابعة والتنسيق

عملا بقرار المجلس الوزاري المنعقد في 12 مارس 2001، تمّ إحداث لجنة قارّة تضم ممثلين عن الإدارات المعنية وأهل المهنة قصد ضمان المتابعة والتنسيق في تنفيذ خطة تنمية إنتاج السّمك الأزرق. وقد تبيّن أنّ أداء هذه اللجنة شابته نقائص حالت دون اضطلاعها بمهامها على الوجه المطلوب. من ذلك أنّ مقرّر وزير

الفلاحة عدد 320 بتاريخ 15 مارس 2001 اقتضى أن تجتمع اللجنة مرة في الشهر على الأقل في حين لوحظ أنّ عدد الاجتماعات لم تتجاوز خلال الفترة 2001-2004 ثلاثة عشر اجتماعا . واقتصرت متابعة إنجاز الخطة منذ سنة 2005 على الاجتماعات الدورية مع رؤساء دوائر الصيد البحري التابعة للمندوبيات الجهوية للتنمية الفلاحية التي تمّت بحضور ممثلين عن بعض الهياكل وفي غياب ممثلين عن وزارتي الصناعة والتجارة ممّا انعكس سلبا على متابعة نشاطي الترويج والتحويل.

كما لوحظ غياب منظومة معلومات موحّدة على مستوى الإنتاج تمكّن من توفير المعطيات التي تستجيب لمتطلّبات المتابعة خاصّة أمام تعدّد المتدخّلين في إنجاز الخطّة. وتبيّن أنّ عدم توفّر الإمكانيات ببعض الدوائر حال دون إرسال المعطيات اللاّزمة إلى الإدارة العامة للصّيد البحري في الإبان ممّا انجر عنه إعداد بيانات غير مكتملة لم تشمل أحيانا سوى 40 % من الإنتاج الشهري في سنة 2006. وتقتصر الاستفادة من هذه الإحصائيات على معرفة الإنتاج اليومي ومستوى الأسعار دون أن يتسنّى استغلالها لمتابعة تطوّر عدد أيام ذروة الإنتاج وتطوّر الأسعار خلالها قصد تقييم نجاعة الآليات المحدثة لاستيعاب الإنتاج وقدرة وحدات صنع الثلج على تلبية الحاجيات وللمحافظة على جودة المنتوج.

كما لا تتوفّر لدى الهياكل المتدخّلة في مجال توزيع السّمك الأزرق معطيات مفصّلة حول الكميات المحوّلة أو المجمّدة حسب مصدر الإنتاج وفترة الشراء قصد إعداد تقارير شاملة تخص نشاط الوحدات وتمكّن من تقييم أداء دورها في الخطة.

ومن شأن توسيع مجال منظومة المعلومات التي سيتمّ إرساؤها صلب المجمع المهني المشترك لمنتوجات الصيد البحري تطبيقا لقرار المجلس الوزاري المضيق المنعقد في 20 سبتمبر 2006 ليشمل المعلومات المشار إليها آنفا أن يمكّن من تحسين متابعة الإنتاج وتوزيعه لتسهيل عملية تزوّد مصانع التحويل بالسردينة عبر القيام بعملية ربط إلكتروني بين 10 مصانع و5 موانئ.

III- التّحويل والتّرويج

في إطار تنفيذ الخطّة تمّ السعي إلى إيجاد مجالات تؤمّن استيعاب المنتوج بسعر يوفّر المردودية الكافية للمنتج وتمكّن من تفادي تراجع الأسعار كلما توفر الإنتاج. وتمثّلت التدابير المتّخذة لهذا الغرض في بعث وحدات

للتجميد أو التحويل والحثّ على تأهيل مصانع التحويل الموجودة إضافة إلى إحداث نقاط بيع بالمناطق الداخلية وترويج السمك الأزرق عن طريق اقتناء وسائل النقل الخفيفة والمبرّدة.

أ- تحديد مجالات التوزيع

استهدفت الخطة توسيع مجالي التحويل والاستهلاك الطازج لاستيعاب الزيادة المنتظرة في الإنتاج. وفي غياب دراسة تبيّن الكميات التي يمكن لهذين المجالين استيعابها باعتبار صنف الطلب النهائي في كل ميناء، اقتصر القرار المشترك لوزراء الفلاحة والماليّة والصّناعة المؤرّخ في 24 سبتمبر 2001 والمتعلّق بضبط مشاريع تحويل أو تجميد السّمك الأزرق على توزيع الوحدات حسب الولايات دون تحديد الطاقة الدنيا الواجب توفّرها بكلّ ولاية. وانجرّ عن ذلك عدم تناسب تقديرات الإنتاج التي انبنى عليها ضبط عدد وحدات التّحويل أو التّجميد مع تطوّر حجم نشاط بعض الموانى. من ذلك أنّ إنتاج ميناء قليبية تجاوز بما يناهز 50 % الكميات المنتظرة نتيجة الدخول في طور الإنتاج لوحدات جديدة لصيد السمك الأزرق أنجزت خارج الخطة حيث بلغ الإنتاج الجملي للميناء 14.609 طنا في سنة 2006 مقابل 10.000 طن محدّدة بالتقديرات.

أمّا على مستوى التّصدير فلم تتطرّق الخطّة بصفة شاملة إلى نشاط تصدير السمك الأزرق بجميع أصنافه (طازج ومجمّد ومحوّل) . وأوصت لجنة المتابعة في 9 جانفي 2002 بإعداد استراتيجية للنهوض بصادرات السمك الأزرق. ولم يتم الانتهاء من هذه الدراسة إلاّ في سنة 2005 واقتصرت على نشاط السردينة المحولة دون سواها ليتضح حسب هذه الدراسة محدودية القدرة التنافسية للمصنّعين المحلّيين.

وأمام ضعف القدرة التنافسيّة للمصنّعين تمّ رصد منحة تصدير بمبلغ 833 أ.د في سنة 2006 مكّنت من التّرفيع في كمّيات مصبّرات السردينة المصدّرة لتبلغ حسب المعطيات المتوفرة لدى مجمع صناعات المصبّرات الغذائيّة 1.754 طنا مقابل 692 طنا في سنة 2005.

وبالإضافة إلى ذلك تشير تقارير مشاركة بعض المتدخّلين بمختلف المعارض الدوليّة إلى إمكانية تصدير السردينة المجمّدة بكميّات وافرة وبأسعار مقبولة. إلاّ أنّ هذا النّشاط بقي محدودا مقارنة بصادرات مصبّرات السردينة حيث لم تتجاوز الكمّيات المصدّرة 500 طن في سنة 2006.

ب- مصانع التحويل والتجميد

تشكو وحدات التّحويل الناشطة والبالغ عددها 14 وحدة عند انطلاق الخطّة قدم تجهيزاتها وعدم ملاءمة أساليب إنتاجها. ولتطوير هذا النّشاط استهدفت الخطّة إحداث وحدات جديدة إلى جانب تأهيل الوحدات القائمة.

1- إحداث مصانع التحويل والتجميد

استهدفت الخطة بعث 10 وحدات لتحويل السّمك الأزرق أو تجميده من خلال التّرفيع في منحة الاستثمار من 7 % إلى 20 % من كلفة المشروع. وتمّ توزيع هذه الوحدات حسب الولايات بمقتضى القرار المشترك لوزراء الفلاحة والماليّة والصّناعة المؤرّخ في 24 سبتمبر 2001. غير أنّه لم يتمّ إلى غاية جوان 2007 إنجاز سوى أربع وحدات تجميد ووحدتي تحويل في حين تشهد وحدة تحويل جرجيس نسقا بطيئا في الإنجاز نتيجة الصّعوبات المالية التي يواجهها المستثمر فيما توقف إنجاز وحدة تحويل بقابس منذ سنتين. ولاتزال وحدة تحويل بنابل وأخرى للتجميد بالمنستير بصدد الإنجاز منذ سنة 2005.

وبخصوص الوحدة التي كان من المبرمج إحداثها بجهة صفاقس فإنّ غياب مطالب بشأنها نتيجة توجّه المستثمرين إلى تحويل أنواع أخرى من السمك أدّى بلجنة المتابعة في غرّة فيفري 2005 إلى إلغائها من حصّة الولاية وتحويلها إلى ولاية سوسة ليتمّ في الأخير إقرار إحداثها بولاية بنزرت. وفي كلتا الحالتين لم يتمّ التأكّد من مردودية المشروع ووفرة إنتاج السردينة خاصّة أنّه لم يتمّ إنجاز حصّة هاتين الجهتين من المراكب المبرمج اقتناؤها في إطار الخطة. وقد استند قرار اللجنة إلى تقدّم إنجاز بناية معمل بنزرت بنسبة 75 % واحتمال دخوله حيّز الاستغلال في سنة 2005. وتبيّن أنّ الوحدة التي تمّ تركيزها لها طاقة ضعيفة (3طن/يوم مقابل 10 طن/يوم بالنّسبة إلى وحدات أخرى) وتعمل في ظروف سيئة خلافا لما تهدف إليه خطّة تأهيل القطاع.

وبخصوص جهة مدنين ساهم التّأخير في إنجاز المعمل الثاني المبرمج بالخطة في عدم استيعاب فائض الإنتاج وهو ما ترتّبت عنه صعوبات في التّرويج. من ذلك أنّ ميناء جرجيس شهد في جوان 2007 ذروة في الكمّيات المنتجة تمّ ترويج جزء منها طازجة أو لفائدة مصانع التحويل فيما تمّ استيعاب الجزء المتبقّي من قبل وحدة مختصة في تجفيف السردينة منعت لاحقا من ممارسة النّشاط لعدم التزامها بالشّروط الصحيّة.

2- متابعة نشاط التحويل والتجميد

دعت لجنة المتابعة في اجتماعها المنعقد بتاريخ 9 سبتمبر 2003 رؤساء الدوائر إلى متابعة نشاط مصانع التجميد والتحويل وحثّ أصحابها على استيعاب كميات السمك الأزرق خاصّة في فترة الذروة. وفي نفس الإطار دعت الإدارة العامّة للصّيد البحري رؤساء الدوائر في سنة 2004 إلى متابعة إنتاج مصانع التجميد والتحويل بصفة دوريّة كلّ شهر. إلاّ أنّه لوحظ غياب المتابعة التي لا تندرج حسب رؤساء دوائر الصّيد البحري ضمن مهامّهم. ولا تسمح هذه الوضعيّة بالتّأكّد من قيام هذه الوحدات بدورها في استيعاب الإنتاج.

وفي هذا المجال تبيّن من المعطيات المتوفّرة والمتعلّقة بنشاط التجميد من قبل المصانع المحدثة في إطار الخطّة ضعف كميات السمك الأزرق المجمّدة في سنة 2004 والتي لم تتعدّ 7 % من طاقة الإنتاج نظرا إلى توجّه بعض هذه المصانع إلى تجميد أنواع أخرى من منتوجات البحر. كما تبيّن عدم تحسّن هذه النسبة في سنة 2006 إذ لم تتجاوز 2 % و7 % بالنسبة إلى وحدتين بولاية المهدية. وأرجع عدد من المستثمرين ذلك إلى قلّة الكميات الممكن تجميدها وإلى صعوبة ترويجها بعد ذلك.

وتشكو بعض مصانع التحويل عدم انتظام التزوّد ونقصا في اليد العاملة وقلة جودة المنتوج نتيجة نقص التثليج.

كما تشكو مصانع التحويل منذ سنة 2005 قلّة جودة الصناديق البلاستيكية المستعملة لنقل وتبريد الأسماك من حيث نوعيّة البلاستيك غير الصحّي ومن حيث تصميم الصناديق ممّا يحمّلها مصاريف إضافيّة خاصّة في مستوى استهلاك الطّاقة عند التّبريد. وقد تمّ في سنة 2006 إعداد مشروع كراس شروط بخصوص المواصفات الفنّية المتعلّقة بصناعة الصّناديق البلاستيكية. ومن شأن الإسراع بإصدار القرار المتعلّق بالمصادقة على هذا الكرّاس أن يساعد على تلافي هذه النّقائص.

ومن جهة أخرى ولتغطية تكلفة مصبّرات السردينة المصدّرة ينتفع المصدّرون بمنحة تصرف عن طريق صندوق النّهوض بالصّادرات. ولا يتمّ تحديد هذه المنحة وصرفها في آجال معقولة حيث لم يتمّ على سبيل المثال إصدار مقرر الوزير المكلّف بالتجارة المتعلّق بتحديد منحة التصدير بعنوان سنة 2006 إلاّ في جانفي 2007 وهو ما لا يساعد المصدّرين على مناقشة العروض وإبرام العقود مع المشترين.

3- تأهيل المصانع

استهدفت الخطة حثّ مصانع التحويل الناشطة والبالغ عددها 14 مصنعا في سنة 2001 على الانخراط في برنامج التّأهيل الصناعي. وإلى غاية مارس 2007 لم تتوصّل سوى سبع وحدات إلى إنجاز عمليات التّأهيل من بينها ثلاث وحدات تحصّلت على شهادة المصادقة الصحيّة التي تمكّنها من التصدير في حين توقّفت أربعة مصانع عن النّشاط. وتواصل ثلاث وحدات الاشتغال في ظروف غير مرضية اثنان منها في ولاية المهدية لم تقوما بالتحسينات المطلوبة في انتظار انتقالهما إلى المنطقة الصناعيّة الجديدة التي هي بصدد الإنجاز.

وشهدت نسبة استغلال طاقة التحويل الفعليّة للمعامل تطوّرا خلال سنتي 2005 و2006 حيث ارتفعت على التوالي إلى 44 % وإلى 64 % مقابل 22 % في سنة 2002. إلاّ أنّ عملية التّأهيل مازالت تستوجب مجهودات إضافية قصد الرفع من التصدير خاصة تجاه الاتحاد الأوروبي الذي يشترط إرساء نظام الاسترسال واعتماد أنظمة جودة مصادق عليها.

ونظرا إلى التّأخير المسجّل في هذا المجال أقرّ المجلس الوزاري المضيّق المنعقد بتاريخ 20 سبتمبر 2006 إخضاع هذه المؤسسات إلى وجوب الحصول على شهادة المصادقة الصحيّة قبل نهاية سنة 2009.

4- دور المجمع المهني المشترك لمنتوجات الصيد البحري في تعديل العرض والطّلب

يتدخّل المجمع[1] في تعديل العرض والطلب في قطاع السمك الأزرق من خلال إسناد منحة خصوصية للمصانع بعنوان تجميد السريدنة وخزنها. وتراوحت هذه المنحة بين 200 د و350 د للطن الواحد حسب "شكل المنتوج" بشرط أن يفوق سعر شراء صندوق السردينة 3,5 د. ومنذ أكتوبر 2006 تمّت مراجعة شروط إسناد هذه المنحة حيث أصبحت تبلغ 100 د/طن لتصل إلى 200 د/طن في صورة إبرام عقد إنتاج بين المنتج والمصنع على أن لا يقلّ سعر شراء صندوق السردينة عن 5 د في كلتا الحالتين. وبلغت المنحة المسندة في هذا الإطار 775 أ.د في سنة 2006 مقابل 125 أ.د في سنة 2001.

---

[1] وفقا للقانون عدد 84 لسنة 1993 المؤرّخ في 26 جويلية 1993 والمتعلّق بالمجامع المهنية المشتركة في قطاع الفلاحة والصناعات الغذائية والمنقح بالقانون عدد 16 لسنة 2005 المؤرخ في 16 فيفري 2005 وللنظام الأساسي للمجمع.

ولئن ساهمت الآلية المحدثة في تطوير الكمّيات المجمّدة من 623 طنا في سنة 2001 إلى 4157 طنا في سنة 2006 فإنّه لم يتمّ توظيفها دائما لحماية المنتج ضدّ تدنّي الأسعار وذلك في غياب برمجة تدخّل المحوّلين من خلال تحديد الفترات والكمّيات قصد تحفيزهم على برمجة شراءاتهم في فترات ذروة الإنتاج.

فقد تبيّن من المعطيات المتوفّرة أنّ الشراءات المنتفعة بالمنحة المسندة في سنة 2006 لم تتمّ دائما في فترات ذروة الإنتاج وتراجع الأسعار. من ذلك أنّ فحص 65 % من شراءات منتفعة بالمنحة لأحد المحوّلين بيّن أنّ 277 طنا منها والتي تمثّل 54 % من العيّنة تمّ إنجازها عندما فاق السعر الأدنى 5 د. كما تبيّن من خلال فحص 82 % من شراءات مصنع آخر منتفع بالمنحة أنّ 212 طنا تمّ اقتناؤها (56 % من العيّنة) عندما تجاوز السعر الأدنى 5 د.

وبهدف إضفاء مزيد من النجاعة على تدخّلات المجمع خاصّة في ظلّ مطالبة ممثّلي المهنة بانتفاع المنتجين مباشرة بالمنحة على غرار ما هو معمول به في البلدان الأوروبية عوضا عن منحها إلى المصنعين، تمّ إعداد العناصر المرجعيّة لدراسة حول نجاعة تدخّلات المجمع في سنة 2005. إلاّ أنّه وإلى غاية جوان 2007 لم يتمّ إعداد هذه الدّراسة لغياب مصادر التمويل اللاّزمة.

وعلى صعيد آخر يشكو المجمع نقصا في الموارد الموضوعة على ذمّته لتأمين تدخلاته حيث تجاوزت الكميات المنتفعة بالمنحة الكميات المبرمجة إذ بلغت الكميات المجمّدة في سنتي 2005 و2006 على التوالي 2.620 طنا و4.157 طنا مقابل كميات منتظرة في حدود 2000 طن و2500 طن. وقد نتج عن ذلك تأجيل إسناد المنح بخصوص الملفات المودعة بعد تاريخ جوان 2006 إلى سنة 2007. ومن شأن تدعيم اعتمادات المجمع أن يساهم في امتصاص فائض الإنتاج تماشيا مع توصيات جلسة العمل الوزارية المنعقدة بتاريخ 1 مارس 2004 والمتعلّقة بدعم تدخّلات المجمع في هذا المجال.

وأفاد المجمع بأنّه في انتظار إنجاز الدراسة حول نجاعة تدخّلاته، سيعمل على اختيار الطريقة المثلى قصد مزيد إحكام التصرّف في المنحة.

ومن ناحية أخرى تبيّن أنّ المجمع لا يطالب المنتفعين بالمنحة بمسك جذاذات متابعة المخزون المجمّد خلافا للمذكرة الداخليّة عدد 7 المؤرخة في 22 أفريل 2004 وهو ما لا يسمح بمتابعة استغلال المخزون واستعمال فضاءات الخزن على الوجه الأفضل.

ج- الترويج الداخلي

اتّسم نشاط ترويج الأسماك بعدم التوازن بين الجهات حيث يقارب المعدّل السنوي للاستهلاك الفردي 2 كلغ بالمناطق الداخليّة مقابل 13 كلغ بالمناطق الساحليّة. وتمثّلت أهداف الخطّة على مستوى الترويج الداخلي في الترفيع في الكميات المباعة بالمناطق الداخلية. إلاّ أنّه لوحظ عدم تطوّر المعدّل السنوي للاستهلاك الفردي بهذه المناطق. وتعزى هذه الوضعيّة أساسا إلى نقائص تعلّقت بتهيئة فضاءات البيع والتّرويج عبر وسائل النّقل الخفيفة والمبرّدة.

1- تهيئة فضاءات البيع بالتّفصيل

استهدفت الخطة تدعيم نسيج نقاط البيع بالتفصيل بتأهيل المحلات وإحداث محلات جديدة خاصّة بالبلديات التي تفتقر إلى مثل هذا النشاط. وفي غياب دراسة تبيّن الكميات الممكن ترويجها بالمناطق الداخلية دعت لجنة المتابعة في سنة 2001 إلى القيام بجرد لنقاط بيع السمك بالتفصيل تشمل مختلف البلديات وإلى إعداد دراسة جدوى اقتصادية لنقطة بيع نموذجيّة. وتبيّن من خلال الجرد المنجز أنّ 68 بلدية تفتقر إلى مثل هذه المحلات وأنّ قرابة 30 % من المحلات الموجودة غير مؤهلة. وتبعا لذلك تمّ في سنة 2002 إصدار منشور من الوزير المكلّف بالجماعات المحلية يحثّ على تهيئة فضاءات بالأسواق البلدية قصد ممارسة نشاط بيع السمك. وقد مكّن هذا الإجراء من إحداث 455 نقطة بيع جديدة منها 85 نقطة بالمناطق الداخلية وذلك اعتمادا على نتائج استبيان أنجز في سنة 2003 من قبل الوزارة المكلّفة بالجماعات المحلّية.

ولم تتوفّر لدى لجنة المتابعة معطيات تتعلّق بمدى مواصلة المحلات الجديدة لنشاطها وبكميات السمك الأزرق التي تمّ بيعها علما بأنّ هذه اللجنة لم تتلقّ نتائج دراسة الجدوى الاقتصاديّة التي طالبت بإنجازها منذ 2001.

ومن جهة أخرى يقوم المجمع بدعم نشاط البيع بالتّفصيل من خلال صرف منحة بعنوان المساهمة في كلفة نقل الكميات المروّجة. وقد طالبت اللجنة بالترفيع في عدد المنتفعين من 8 أفراد في سنة 2002 إلى 20 فردا في سنة 2006. وقد استهدف المجمع اعتماد هذه الآلية لترويج 2000 طن عن طريق استقطاب 24 مروّجا بالمناطق الداخلية في نهاية سنة 2006. إلاّ أنّ الإنجازات بقيت في حدود 546 طنا تمّ ترويجها من قبل 11 مروّجا وهو ما يستدعي دراسة هذه الوضعيّة للوقوف على الأسباب التي أدّت إليها.

2- وسائل النقل الخفيفة والمبرّدة

استهدفت الخطّة بعث 50 مشروعا لترويج السّمك الأزرق بالمناطق الدّاخلية باستعمال وسائل النّقل الخفيفة والمبرّدة وذلك بإدراجها ضمن تدخّلات صندوق النّهوض بالحرف الصّغرى والصّناعات التّقليديّة. وتبيّن أنّه لم يتمّ توزيع هذه المشاريع حسب الولايات بالرّغم من المطالبة بذلك من قبل لجنة المتابعة منذ شهر ماي 2001.

وبعد حصر حاجيات الباعثين بالولايات الداخلية تمّ تنظيم دورات تكوينية تابعها 90 منتفعا بهدف الحصول على شهادة كفاءة مهنية في مجال النقل المبرّد دون أن تتمّ متابعة هؤلاء المنتفعين بالتكوين للتأكّد من مدى إنجازهم للمشاريع المستهدفة. وتبيّن من خلال الإحصائيات المتوفّرة لدى الإدارة العامة للصيد البحري في أفريل 2007 إنجاز 71 مشروعا بالولايات الساحلية دون سواها. كما لم تتمّ متابعة الكميات المروّجة ووجهتها ممّا لا يسمح بالتأكد من مدى مساهمة هذه المشاريع في ترويج السمك الأزرق بالمناطق الدّاخلية.

*

* *

تندرج الخطّة الوطنيّة لتنمية إنتاج السّمك الأزرق ضمن عدّة إجراءات أخرى تمّ اتّخاذها للنّهوض بقطاع الصّيد البحري. وتكتسي هذه الخطّة التي تهدف إلى التّرفيع في الإنتاج والنّهوض بتحويل وترويج السّمك الأزرق أهميّة كبرى لما لها من أثر إيجابي على تلبية الطّلب المتزايد على الأسماك مع ضمان استدامة المخزون المتوفّر من السّمك الأزرق.

ولئن ارتفع الإنتاج إلى 54 ألف طن في موفّى سنة 2006 فإنّ مساهمة الخطّة في تطوير الإنتاج كانت دون المأمول إذ لم تتجاوز النسبة المحقّقة 60 % من الهدف المرتقب. كما أنّ نسق إنجاز أغلب مكوّنات هذه الخطّة اتّسم بالبطء نتيجة الصّعوبات الماليّة التي تعترض المستثمرين وضعف مردوديّة بعض المشاريع إضافة إلى خصوصيات بعض الجهات. فلم يبلغ عدد المراكب التي دخلت حيّز الاستغلال الهدف المرسوم علاوة على افتقار أغلبها إلى المعدّات التي تمكّنها من العمل في المناطق غير التّقليديّة والمعروفة بثرائها النّسبي. وبقي إنجاز بعض المشاريع الأخرى مثل تنظيف مستلزمات إنتاج السّمك الأزرق ومراكب جمع السّمك ومصانع التّحويل والتّجميد

دون المأمول ممّا يستدعي القيام بدراسة مردوديّة مختلف هذه المكوّنات وتدعيم المتابعة قصد اتّخاذ الإجراءات الكفيلة بدفع نسق الإنجاز.

ومن ناحية أخرى ولبلوغ الأهداف المرجوّة من حيث التّرفيع في الكميّات المحوّلة والمجمّدة يتأكّد العمل على حثّ معامل التّحويل على الانخراط في برنامج التّأهيل الصّناعي وعلى حصولها على المصادقة الصحيّة قصد النهوض بالتّصدير. كما يتأكّد التّشجيع على تنويع المنتجات وعدم الاقتصار على مصبّرات السردينة بما يساعد على تنمية القدرة التنافسية للمنتوج التونسي بالخارج. ويتّجه أيضا الإسراع بإعداد الدّراسة المتعلّقة بتقييم نجاعة تدخّل المجمع المهني المشترك لمنتوجات الصّيد البحري قصد تدعيم دوره في تعديل العرض والطّلب وتأمين أسعار مقبولة للصيّادين.

وعلى صعيد آخر، يتعيّن العمل على تأمين مزيد من التّنسيق بين مختلف الهياكل المتدخّلة بهدف تحقيق الاستغلال الأفضل للنّتائج المتحصّل عليها في مجالي تقييم المخزون وتطوير تقنيات الصّيد وتدعيم الصلة بين البحث والمهنة بتكثيف الخرجات البحريّة المشتركة. كما يجدر بالهياكل المكلّفة بالتّكوين العمل على مزيد الإحاطة بالمهنيين من خلال تكثيف متابعتهم وإرشادهم.

وفي مجال التّرويج ولئن تمّت تهيئة الفضاءات التجارية والتّشجيع على اقتناء وسائل النقل المبرّدة فإنّ ترويج السّمك الأزرق بالمناطق الداخلية مازال دون المأمول حيث لم يتطوّر المعدّل السنوي للاستهلاك الفردي بهذه المناطق وهو ما يستدعي اتّخاذ الإجراءات اللاّزمة قصد تحقيق مختلف حلقات منظومة تنمية إنتاج السّمك الأزرق.

ردّ وزارة الفلاحة والموارد المائية

تغتنم وزارة الفلاحة والموارد المائية هذه المناسبة لتعبّر عن جزيل شكرها وخالص تقديرها لدائرة المحاسبات لتفضّلها ببرمجة الخطة المذكورة أعلاه ضمن مهامها التقييمية لسنة 2007 حيث تّم إعداد تقرير ضاف وشاف حول ظروف ومستجدات إنجاز مختلف مكوّنات هذه الخطة خاصّة إذا ما علمنا أنّ نشاط صيد السمك الأزرق ينفرد عن باقي أنشطة الصيد البحري بديناميكيته المرتبطة بدرجة أولى بالمخزون المتغّير والمتحرّك في الزمان والمكان بما يؤثر مباشرة على عائداته المالية لفائدة متعاطيه وذلك حسب الكميات والأصناف المنزلة والتي غالبا ما تكون أقلّ مردودية من الأسماك القاعية والأصناف البحرية الأخرى وذلك علاوة على الظروف الخاصّة الواجب توفيرها لترويجه عبر مختلف المسالك.

وإذ تعرّض التقرير إلى الصعوبات والنقائص المسجّلة على مستوى تنفيذ مكوّنات هذه الخطة مع إبراز عدّة ملاحظات في هذا المجال، فإنّ الوزارة ستعمل على استغلال هذه التوضيحات بإدراجها ضمن جدول متابعة بما سيساعد مستقبلا على تلافي ما من شأنه أن يخلّ بقطاع الصيد البحري ككلّ وبالسمك الأزرق بصفة خاصّة.

وردّا على الملاحظات المضمّنة بالتقرير فإنّنا نرى أنّه من الضروري الإشارة إلى الضغوطات التي كانت دائما تعترض مختلف المصالح الساهرة على تنظيم نشاط الصيد البحري بجميع مكوّناته وعلى مستوى كافة مراحله بدءا بتوفير مستلزمات ومعدات الصيد إلى ترويج المنتوج مرورا بتوفر المخزون وبطرق استغلاله. وفي هذا الصدد سعت المصالح المعنية بتنفيذ الخطة المذكورة إلى تخطّي كافة الإشكاليات المعترضة حسب نوعيتها ووفق تطوراتها على مدى سنوات التنفيذ حيث تّم ضمن الخطة إدراج عدد من الوحدات لا تتوفّر على المواصفات الفنية الدنيا تّم البدء في صنعها قبل مارس 2001 خاصة بولايتي مدنين وقابس ذات المناخ والتضاريس البحرية المختلفة عن بقية المناطق وأيضا قبل صدور قرار وزير الفلاحة المؤرّخ في 19 ديسمبر 2002 وذلك لضعف الإقبال على الإنجاز لعدم توفر التمويلات اللازمة لدى المستثمرين.

ولمساندة الباعثين على مجابهة ارتفاع كلفة الإنجاز، تّم إقرار إجراءات تكميلية خلال سنتي 2004 و2006. غير أنّه بالرغم من ذلك بقيت وتيرة الإنجاز دون المأمول وذلك علاوة على تسجيل حالات توقف لعدّة

وحدات خاصة على مستوى المراحل الأخيرة. ولاعتبارات مختلفة اجتماعية منها واقتصادية باعتبار خصوصيات القطاع، فإنّ الإدارة ارتأت ضرورة السماح للمستثمرين الذين شهدوا صعوبات في إنهاء تجهيز مراكبهم بآلتي الصونار والثلج التي تقدّر تكلفتهما بحوالي 50 ألف دينار بالبدء في استغلالها مع إمكانية استعمال محرّكات ومراكب مرافقة قديمة إلى حين توفّر التمويلات الضرورية لديهم. وينبني موقف الإدارة في هذا الشأن على ما يلي :

- إمكانية التزوّد بالثلج بمختلف الموانئ ممّا يقلّص من تأثير غياب آلة الثلج متنا ؛
- امتلاك عدد هام من الباعثين أو عائلاتهم لوحدات صيد سمك أزرق قديمة بما دفع بهم لاتخاذ حلول وقتية تمثلت في استغلال توابع هذه الوحدات عند استغلال مراكبهم الجديدة إلى حين تعويضها بأخرى جديدة. وقد تمّ خلال الفترة الأخيرة تمكين العديد من المستثمرين من تراخيص لصنع وحدات مرافقة جديدة ؛
- آلة الصونار من التجهيزات الحديثة وهناك صعوبات لدى الربابنة في استعمالها بالرغم من المجهودات التي بذلتها المصالح المعنية لتأطيرهم. وفي هذا الشأن تواصل الوزارة مجهوداتها بالتعاون مع البلدان ذات التجربة المتقدّمة ؛
- سعر المحرّك يمثل ثلث الكلفة الجملية للاستثمار (200 أ.د).

وبخصوص مادة الثلج، فقد لوحظ نقص خاصّة بميناءي قابس وجرجيس خلال فترات الذروة زاد في حدّته التوقف الاضطراري لبعض المصانع أو انقطاع التيار الكهربائي الناتج عن شدّة الحرارة التي تتزامن مع هذه الفترات. وللتقليص من حدة هذا النقص تم منذ شهر جويلية 2007 تدعيم الطاقة الإنتاجية بتحويل المصنع التابع لولاية صفاقس لفائدة ولاية قابس ومساعدة المصنع المتوقف (قابس) على استئناف نشاطه كما تمّ إصلاح وتقوية المحول الكهربائي المركّز بميناء جرجيس بما سمح بتركيز مصانع إضافية خارج الخطة وذلك علاوة على تدخل المجمع المهني المشترك لمنتوجات الصيد البحري لجلب الثلج من موانئ أخرى لتغطية الطلب.

ولتخطّي صعوبة تنفيذ العنصر المتعلّق بتركيز وحدات لتنظيف الصناديق بأهم موانئ الصيد البحري، وقع إدراج هذا النشاط ضمن مشروع البرنامج الوطني لتأهيل مسالك منتجات الفلاحة والصيد البحري الذي تسهر على تنفيذه وزارة التجارة والصناعات التقليدية حيث سيتمّ تركيز هذه الوحدات داخل أسواق الجملة. وبذلك فإنّ عدم بعث لجنة صلب وزارة الفلاحة والموارد المائية لتقديم مقترحات بخصوص تنفيذ هذا العنصر كما أوصت بذلك اللجنة القارة للمتابعة سوف يتمّ استبداله بمشاركة الأطراف المعنية ضمن اللجنة الوطنية لتأهيل مسالك الترويج.

وبالنسبة للعنصر المتّعلق باقتناء 10 وحدات لنقل المنتوج بين مناطق الصيد والموانئ، فلم تسجل طلبات في هذا الشأن علما بأنّ البعض من المستثمرين خاصّة منهم من يعمل في إطار عائلي طبقوا هذه التجربة بواسطة مراكب الصيد .

أمّا بشأن عدم توّفر معطيات تفصيلية حول الكميات المحوّلة أو المجمّدة حسب مصدر الإنتاج وفترة الشراء لدى الهياكل المتدخّلة في مجال توزيع السمك الأزرق، نشير إلى وجود معطيات عامّة. وسوف تساعد الشبكة المعلوماتية التي سيقع إرساؤها خلال سنة 2008 على الحصول على معطيات أكثر دقّة تساهم في تقييم نتائج إسهامات مختلف المؤسسات الإنتاجية (مراكب ومصانع) وخاصّة منها تلك التابعة للخطة .

ولقد ساهم نشاط تجميد السردينة في تمكين المصانع من خزن كميات إضافية منها لاستعمالها عند ندرة الإنتاج بما ساعد على تعديل الأسعار عند الإنتاج وتفادي إشكاليات ترويجه. ولئن كانت صادرات السردينة المجمدة سنة 2006 لم تتجاوز 500 طن، فإن هذا النشاط الحديث العهد شهد تطورا ملحوظا سنة 2007 حيث تضاعف حجم الكميات المصدرة ليصبح 910 طنا .

كما وضع المجمع آلية لتحسين ترويج السردينة بتشجيع المصانع على تجميد وخزن هذه المادة وينتفع بمنحة التجميد كلّ من المحوّل والمنتج حيث أنّ الطرف الأوّل يستفيد منها بطريقة مباشرة وذلك بتغطية جانب من كلفة التجميد والخزن ويستفيد منها المنتج بطريقة غير مباشرة بتحفيز الصناعيين على اقتناء مشترياتهم من السردينة إذا ما تمّ ضمان سعر أدنى إلى المنتجين قدره 5 دنانير وذلك تنفيذا لمقتضيات قرار وزير الفلاحة والموارد المائية بتاريخ 31 جويلية 2006 خاصّة وأنّ استيعاب الإنتاج من طرف المصانع مرتبط شديد الارتباط بقابليتها للعمل وكذلك بالعوامل المناخية التي تساعد على تواجد الأسماك في المناطق البحرية وتعاطي صيدها، ممّا يحول دون وضع برمجة لتحديد فترات تدخل المحوّلين والكميات المخصّصة لكلّ منهم.

هذا ونشير إلى الحصول على تمويلات لإنجاز دراسة حول تقييم تدخّلات المجمع. وتبعا لذلك تم نشر طلب عروض في الغرض والمجمع بصدد اختيار مكتب دراسات لإنجاز هذه الدراسة بالتعاون مع وكالة النهوض بالاستثمارات الفلاحية .

ومن المعلوم أنّ التدخّلات الحالية للمجمع لتجميد وخزن السردينة تخضع لرأي لجنة مختصّة تضمّ ممثلين عن الوزارات المعنية الذين يقومون بفحص الملفات ذات العلاقة تحتوي على بيانات تثبت الكميات والأسعار لدى كلّ من المنتج والمصنع.

ومن شأن العمل بجذاذات متابعة المخزون المجمّد لدى المصانع والتي لم يتمّ العمل بها لقلة أعوان المعاينة، من ناحية وتركيز الشبكة المعلوماتية للربط الالكتروني بين 10 مصانع و5 موانئ من ناحية أخرى، أن يساعد على تحسين متابعة المخزون واستغلال فضاءات الخزن لدى المصانع.

هذا ويعدّ تحسين الترويج الداخلي من الأهداف الأساسية التي يتعين تحقيقها عبر استقطاب المزيد من المروّجين في المناطق الداخلية. ومن الأسباب التي أعاقت دفع نسق الترويج نذكر غياب الضمانات التي تتيح حصول المروّجين على التمويلات الضرورية وكذلك ارتفاع نسبة الفائض المعمول به لدى شركات الإيجار المالي لتركيز فضاءات لبيع الأسماك و اقتناء وحدات نقل خفيفية .وتتواصل الجهود لاستقطاب المزيد من المروّجين حيث تّم تسجيل 6 طلبات إضافية للانتفاع بمنحة الترويج الداخلي خلال النصف الثاني من سنة 2007 وذلك علاوة على 11 مروّجا انتفعوا بهذه المنحة.

ردّ المعهد الوطني لعلوم وتكنولوجيا البحار

بالنسبة لتقييم مخزون الأسماك الصغيرة العائمة يقوم المعهد منذ سنة 1998 وبصفة متواصلة برحلة بحرية استكشافية أو برحلتين كلّ سنة بهدف تقييم المخزون قصد تحديد الكمية المتاحة للاستغلال وتوزيعها حسب الجهات. أمّا فيما يتعلّق بتسجيل تغيّرات على مستوى المخزون المتوفّر بنفس الجهة بين فصل الشتاء وفصل الصيف فإنّ ذلك مردّه، زيادة على التغيرات المناخية، الهجرات الموسمية التي تقوم بها الأسماك الزرقاء للتكاثر حسب الفصول ولكن أثبتت النتائج أنّ المخزون الجملي للسمك الأزرق هو نفسه على طول السواحل التونسية.

بالنسبة لعدم استكمال الرحلات الاستكشافية على طول السواحل التونسية خلال فصل الشتاء فيرجع ذلك إلى رداءة الأحوال الجوية وإلى التزامات المعهد للقيام بأنشطة بحثية أخرى ذات علاقة بتقييم المخزون القاعي وتقنيات الصيد والوسط البحري . . . ولتلافي هذا النقص خصّص المعهد فترة أطول من ديسمبر 2006 إلى فيفري 2007 تمكّن من خلالها من القيام برحلة استكشافية شتوية على طول السواحل التونسية.

بالنسبة لعدم تنصيص بعض البحّارة على أماكن الصيد، فإنّ المعهد يسعى لمزيد تحسيس البحارة بأهمية هذه المعطيات قصد اعتمادها لغايات علمية بما يسمح من العمل على المحافظة على الثروة السمكية من ناحية ومن إجراء مقاربات بين الإنتاج الحقيقي وتقديرات البحث العلمي من ناحية أخرى.

بالنسبة لطريقة مسك الإحصائيات، فإنّ المعهد يبدي استعداده للمساهمة في برنامج تكوين الأعوان المكلّفين بأخذ هذه الإحصائيات بما يسمح من تحسين طريقة مسكها وتحسيسهم بأهمّيتها على المدى المتوسط والبعيد.

بالنسبة للإعلان عن نتائج تقييم المخزون، إلى جانب النتائج الرسمية التي يرسلها المعهد إلى وزارة الفلاحة والموارد المائية فإنّه يقوم بإعلام الإدارات المعنية والمهنيين بآخر النتائج وذلك خلال الاجتماعات الدورية لمتابعة الخطة أو خلال الاجتماعات مع المهنة التي ينظمها المعهد سنويا في أهم موانئ الصيد البحري.

بالنسبة للخرجات المشتركة مع المهنة إلى جانب الخرجتين اللتين قام بهما المعهد على متن باخرة البحث "حنبعل" قام فريق من الباحثين التابعين للمعهد بزيارات إلى أهمّ موانئ الصيد البحري حيث انعقدت لقاءات مع البحّارة وتّم مدّهم بخرائط تضمّ مخزون السمك الأزرق وتوزيعه حسب الجهات والأنواع. كما يستقبل المعهد، وبالخصوص مركز حلق الوادي، البحّارة من كافة الجهات لمدّهم بكلّ المعطيات الخاصة بأماكن تواجد السمك الأزرق وذلك من خلال قاعدة معطيات محّينة.

ولمزيد التنسيق بين المهنة والبحث يقترح إعداد برنامج سنوي يتّم من خلاله تحديد المراكب التي ستشارك في الخرجات المشتركة وإلى جانب باخرة البحث "حنبعل" يمكن تشريك مراكب المهنيين وخاصة باخرة التكوين المهني "أميلكار" التابعة لوكالة الإرشاد والتكوين الفلاحي.

بالنسبة لآلة إبعاد الدلافين، عملا على التعريف بأهمّية مردودية هذه الآلة شارك المعهد في عديد الملتقيات العلمية والرحلات البحرية المشتركة مع المهنة غير أنّ استعمالها بقي محدودا ويرجع ذلك بالأساس إلى غياب هيكل يتكّفل بصنع وتسويق هذه الآلة.