بعض القضايا الفنية للاستثمار: معايير تحديد القطاعات القائدة وتطبيق على الاقتصاد المصرى

سهير أبو العنين*

Abstract

Some Technical Issues of Investment; Criteria for Identification of Key Sectors in the Egyptian Economy

In recent economic circumstances investment issues play an important role in developing countries, who compete to attract foreign investors to increase their investment capability.

Latest development theories show a trend to reconsidering Hirschm... unbalanced growth strategies, which concentrate on key sectors in the economy, assuming that they play an important role in initiating the process of economic development, therefore a substantial part of investment should be made in these key sectors. This paper is an attempt to identify key sectors empirically in the Egyptian economy, using technical indicators based on input-output techniques (forward and backward linkages), and weighted with targets reflecting the preference function of the economic policy, specifically, increasing final demand, employment, exports and reducing imports.

The results may be used as indicators to encourage private investors in investing in specific sectors.

The database of the study is the latest statistical input-output table issued by CAPMAS for 1991/92.

The results of the study identify six key sectors in the Egyptian economy with the following order: transport and storage, spinning and weaving, construction, food industry, iron and steel, leather products.

However it should be noted that results may differ according to the targets used as weights, and according to the method of constructing input-output table. In this concern we should say that increasing the level of sector disaggregation may increase accuracy and usefulness of results.

Finally, the criteria for identifying key sectors, using input-output techniques, may be completed with other techniques to widen the scope of identification beyond the sectors of the input-output table and the technical relations between them.

* مستشار بمعهد التخطيط القومى بالقاهرة .

مقدمة :

فى التطورات الاقتصادية المعاصرة تهتم الدول النامية بدرجة كبيرة بقضايا الاستثمار وكيفية جذب المستثمر الأجنبى والمحلى ومنح الإعفاءات والتسهيلات وإجراء دراسات الجدوى لتشجيع الاستثمار على العموم أو فى مجالات معينة على وجه الخصوص .

وتوضح التطورات الأخيرة فى نظريات التنمية ، التى تحاول استيعاب نتائج تجارب الإصلاح الاقتصادى ، فى الدول النامية أن هناك اتجاهاً لرفض نظريات النمو المتوازنة ومحاولة العودة بشكل ما لنظريات هيرشمان[١] فيما يتعلق بالدفعة القوية ، والتى ينبثق منها استراتيجية للتنمية تقوم على التركيز على أحد أو بعض القطاعات التى يمكن أن تكون قاطرة للنمو الاقتصادى ، ولضمان كفاءة استخدام الاستثمار الذى يتسم بالمحدودية فى الدول النامية ، وقد أوضح هيرشمان وراسومسن Rasumssen [٢] فى الخمسينيات كيفية تحديد القطاع القائد الذى يتمتع بأكبر درجة تشابك مع القطاعات الأخرى سواء من حيث العلاقات الأمامية : بأن يتميز ناتج القطاع بوجود طلب كبير عليه من القطاعات الأخرى ، أو العلاقات الخلفية : بأن يستخدم القطاع منتجات كثير من القطاعات الأخرى ، وبحيث تؤدى تنمية هذا القطاع القائد إلى جذب القطاعات الأخرى على طريق النمو عن طريق قوة جذب علاقات الطلب والعرض[٣] ومن الممكن ترجيح هذه المؤشرات الفنية بمعايير أخرى توضح بعض تفضيلات صانعى القرار[٤] .

ويلاحظ أنه حتى وقتنا الحالى لم تطرأ تغيرات تذكر على هذه الأساليب لاختيار وتحديد القطاع القائد[٥] ، وربما يرجع ذلك إلى توارى النظرة القومية فى سياسة توزيع الاستثمار وتعاظم دور القطاع الخاص والتركيز بالتالى على معايير الاستثمار بالنسبة للمشروع الفردى والتى يعتمد على الربحية بشكل أساسى ، ومن البديهى أن يتزايد هذا الاتجاه القائم على النظرة الجزئية مع التطورات الأخيرة التى تركز على اعتبارات السوق . وتحاول الدراسة الحالية العودة إلى معايير هيرشمان

لتحديد القطاعات القائدة وتطبيقها على الاقتصاد المصرى وتقييم النتائج المستخلصة، حيث يمكن أن تفيد هذه النتائج كمؤشرات تسترشد بها الدولة فى توجيه القطاع الخاص إلى الاستثمار فى القطاعات التى يمكن أن تقوم بدور قاطرة النمو فى المرحلة التالية ، كما يمكن أيضاً تقييم المنهجية المستخدمة فى قضايا القطاعات القائدة واتجاهات تطورها وأيضاً متطلبات تطوير جداول المدخلات والمخرجات ، أو قاعدة البيانات بصفة عامة ، مما يمكن من حساب مؤشرات بقدر أكبر من الدقة .

ونتعرض فى الجزء الأول من البحث للمنهجية المستخدمة والمؤشرات التى يتم تقديرها وترتيب القطاعات على أساسها .

وفى الجزء الثانى نتعرض لتجربة تطبيق حساب هذه المؤشرات للاقتصاد المصرى اعتماداً على آخر جدول مدخلات ومخرجات احصائى تم إعداده وهو جدول عام ١٩٩٢/٩١ والنتائج المستخلصة .

(١) معايير تحديد القطاعات القائدة:

هناك مجموعتان من المعايير لتحديد القطاعات القائدة فى الاقتصاد القومى :

أ – معايير فنية ، وتعتمد على درجة التشابك القطاعى التى يتمتع بها القطاع فى علاقته بالقطاعات الإنتاجية الأخرى ، ويتطلب حساب هذه المعايير استخدام جداول المدخلات والمخرجات .

ب– معايير تعتمد على تفضيلات متخذ القرار ، تستند هذه المعايير إلى الأهداف التى تسعى الدولة إلى تحقيقها فى مرحلة النمو التى تمر بها ، وذلك مثل تحقيق أقصى عمالة ممكنة ، أو زيادة الصادرات ، أو زيادة معدل نمو التكنولوجيا المستخدمة .. ويمكن استهداف أحد هذه الأهداف أو مجموعة مركبة منها ، ولا تقتضى هذه المعايير فى حالة استخدامها بشكل مباشر استخدام جداول

المدخلات والمخرجات ، وإنما يمكن حسابها مباشرة من بيانات عن مدى مساهمة كل قطاع فى الأهداف المطلوبة .

ونركز فى الدراسة الحالية على المعايير الفنية وإمكانية ترجيحها ببعض المؤشرات الأخرى التى تعكس تفضيلات صانع السياسة الاقتصادية .

تعتمد معايير التشابك القطاعى على مؤشرى العلاقات الأمامية والعلاقات الخلفية لكل قطاع .

وقد بدأ استخدام هذه المؤشرات بصيغة مباشرة ، حيث يعبر مؤشر العلاقات الخلفية للقطاع (u_j) عن مجموع الاستخدامات الوسيطة ($\sum_i xij$) منسوباً إلى جملة إنتاج القطاع (X_j)

$$u_j = \sum_i xij / x_j = \sum_i aij$$

ويعبر مؤشر العلاقات الأمامية (u_i) عن مجموع التدفقات الوسيطة من القطاع إلى القطاعات الأخرى ($\sum_j xij$) منسوباً إلى جملة إنتاج القطاع .

$$u_i = \sum_j xij / x_j = \sum_j aij$$

إلا أن حساب المؤشرات بهذه الصيغ لا يأخذ فى الاعتبار العلاقات غير المباشرة بين القطاعات ، ولذا تستخدم صيغ أخرى تأخذ فى الاعتبار العلاقات المباشرة وغير المباشرة بين القطاعات ، والتى يعكسها مقلوب مصفوفة المعاملات الفنية للإنتاج $B = (I-A)^{-1}$

$$u_j = \sum_i bij \qquad (1)$$

$$u_i = \sum_j bij \qquad (2)$$

حيث تعبر bij عن عناصر المصفوفة $(I-A)^{-1}$

ويقدم Rasmussen[٦] صيغة لحساب مؤشرات التشابك القطاعى تعتمد علـــى متوسطات للصيغ السابقة ، حيث يعبر

$$u_j = \frac{1}{n}\sum_i bij$$

عن تقدير للزيادة المباشرة وغير المباشرة فى الناتج المطلوب أن يقدمـــــها قطـــاع معين فى المتوسط فى حالة زيادة الطلب النهائى من القطاع j بوحدة واحدة .

ويعبر $u_i = \frac{1}{n}\sum_j bij$

عن تقدير للزيادة المباشرة وغير المباشرة فى الناتج المطلوب أن يقدمها القطاع فى حالة زيادة الطلب النهائى بمقدار وحدة واحدة من كل القطاعات مجتمعة .

ولكى تصبح هذه المؤشرات معبرة بدقة يقوم بتســـويتها Normalize وذلـــك بترجيحها بالمتوسط العام $(\frac{1}{n^2}\sum_i \sum_j bij)$

وهكذا فإن المؤشرات المستخدمة لتقدير العلاقات الأمامية والخلفية لكل قطـــاع تصبح على النحو التالى :

$$u_j = \frac{\frac{1}{n}\sum_i bij}{\frac{1}{n^2}\sum_i \sum_j bij} \qquad (٣)$$

ويعبر عن العلاقات الخلفية للقطاع (j) .

$$u_i = \frac{\frac{1}{n}\sum_j bij}{\frac{1}{n^2}\sum_i \sum_j bij} \qquad (٤)$$

ويعبر عن العلاقات الأمامية للقطاع (i)

وكلما زادت قيمة المؤشر u_j عن الواحد الصحيح فإن ذلك يعنى أن القطاع يعتمد بدرجة كبيرة على القطاعات الأخرى فى الحصول على احتياجاته من مستلزمات الإنتاج ، وأن زيادة الطلب النهائى لهذا القطاع (j) ستتطلب بالتالى زيادة ملموسة فى إنتاج القطاعات الأخرى ، وكلما زادت قيمة المؤشر u_i عن الواحد الصحيح فإن ذلك يعنى أن القطاع (i) يجب أن يزيد إنتاجه أكثر من غيره من القطاعات فى حالة زيادة الطلب النهائى بوحدة واحدة من كل القطاعات مجتمعة.

وبما أن المؤشرات (٣) و (٤) تعتمد على متوسطات فإن هناك احتمالاً إحصائياً أن تتأثر هذه المؤشرات بالقيم الشاذة ، والتى يمكن أن تتمثل فى أن يعتمد القطاع بدرجة كثيفة على أحد أو عدد محدود فقط من القطاعات ، ولذا يتم حساب مؤشرات أخرى مكملة لحساب تباينات قيم مؤشرات العلاقات الأمامية والخلفية ، وذلك على النحو التالى :

$$V_j = \frac{\frac{1}{n-1}\sum_i (bij - \frac{1}{n}\sum_i bij)^2}{\frac{1}{n}\sum_i bij} \qquad (٥)$$

$$V_L = \frac{\frac{1}{n-1}\sum_j (bij - \frac{1}{n}\sum_j bij)^2}{\frac{1}{n}\sum_j bij} \qquad (٦)$$

وبذلك فإنه وفقاً لهيرشمان فإن القطاعات القائدة هى تلك القطاعات التى تزيد فيها قيم المؤشرات u_j و u_i عن الواحد الصحيح والتى تكون فيها قيم المؤشرات v_j و v_i أقل ما يمكن ، مع ملاحظة أن هيرشمان لم يضع أى قيود أو حدود على قيم v_j و v_i رغم أن هذه المؤشرات هامة فى أنها تعكس آثار الانتشار Spread effects لتنمية صناعية معينة ، وهو مؤشر هام فى حالة استخدامه

للاسترشاد به فى استراتيجية لتوزيع الاستثمار تستهدف أن يتمكن القطاع القائد من جذب أكبر عدد من القطاعات الأخرى .

(٢) القطاعات القائدة فى الاقتصاد المصرى وفقاً لمعايير التشكيلات القطاعية وتفضيلات الأهداف النهائية :

نقدم فى هذا الجزء من الدراسة نتائج تجربة تطبيق حساب المعايير السابقة على الاقتصاد المصرى . كما ذكرنا سابقاً فإن تقدير معايير التشابكات القطاعية يتطلب استخدام جدول مدخلات ومخرجات كقاعدة البيانات الأساسية المطلوبة . وفى مصر فإن أحدث جدول مدخلات ومخرجات إحصائى تم إعداده فى الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء عن عام ١٩٩٢/٩١[٧] . وقد تم استخدام هذا الجدول فى الدراسة الحالية . وتنقسم القطاعات الاقتصادية فى الجدول إلى ثمانية وثلاثين قطاعاً . ويصور جدول (ا) نتائج تقدير مؤشرات التشابكات القطاعية ممثلة فى العلاقات الخلفية u_j والعلاقات الأمامية u_i وتبايناتها v_j و v_i وذلك بالنسبة للقطاعات المختلفة التى يتضمنها جدول المدخلات والمخرجات .

يلاحظ من الجدول أن قطاع حلج القطن يتمتع بأكبر قيمة لمؤشر العلاقات الخلفية (١,٥٨٧) وإن كان مؤشر العلاقات الأمامية لهذا القطاع يقل عن الواحد الصحيح (٠,٩٥) .

ويرجع ذلك إلى طبيعة علاقات هذا القطاع ، فهو يعتمد بدرجة كبيرة على الإنتاج النباتى اللاغذائى وعلى التجارة والنقل والخدمات العقارية ، أما فيما يتعلق بالعلاقات الأمامية لهذا القطاع فنجد أن منتجاته تتدفق بشكل أساسى إلى قطاع الغزل والنسيج والاستهلاك الذاتى فى القطاع ذاته ، ولذا تنخفض قيمة مؤشر العلاقات الأمامية وترتفع أيضاً قيمة مؤشر تباين العلاقات الأمامية (٤,٨٢٥) .

أما فيما يتعلق بأكبر قيمة لمؤشر العلاقات الأمامية فيتمتع بها قطاع تجارة الجملة والتجزئة (١,٨٩٧) ، وهى نتيجة منطقية حيث من الطبيعى أن تستخدم كل

القطاعات بدون استثناء خدمات قطاع التجارة ، ويليه فى ذلك قطاع الإنتاج النباتى اللاغذائى ثم قطاع التشييد والبناء ، ويلاحظ أيضاً انخفاض معاملات التباين لمؤشر العلاقات الأمامية لهذه القطاعات ، أما مؤشرات العلاقات الخلفية لهذه القطاعات فتقل عن الواحد الصحيح فيما عدا بالنسبة لقطاع التشييد والبناء .

والواقع أنه حتى يمكن تحديد القطاع القائد وفقا لهذه المؤشرات فإنه يجب أن تزيد قيمة كل من مؤشرى العلاقات الأمامية والخلفية لهذا القطاع عن الواحد الصحيح، كما ذكرنا سابقاً ، مع انخفاض قيم مؤشرات التباين بدرجة معقولة . وبالتالى فإن كلاً من قطاعى التجارة والإنتاج النباتى اللاغذائى لا يمكن اعتبارهما من القطاعات القائدة ، خاصة وأن معظم الباحثين يولى العلاقات الخلفية أهمية أكبر من العلاقات الأمامية اقتناعاً بأن قوة جذب الطلب أكبر تأثيراً من قوة جذب العرض .

جدول رقم (١)

مؤشرات التشابكات القطاعية فى الاقتصاد المصرى

لعام ١٩٩٢/١٩٩١

١- الإنتاج النباتى الغذائي	٠,٨٣٩	١,١٣٠	٥,٦٦٢	٤,٢٤٠
٢- الإنتاج النباتى اللاغذائى	٠,٨٧٩	١,٧٠٥	٥,٤٨٨	٣,٥٩٢
٣- الإنتاج الحيوانى	١,٠٣٥	٠,٩٥٧	٤,٥٦١	٤,٨٩٧
٤- استخراج البترول الخام والغاز الطبيعى	٠,٧٤٢	٠,٨٢٣	٥,٩٦٢	٥,٣٧٣
٥- استخراجات أخرى	٠,٧٩٤	١,٢٤٩	٥,٥٧٧	٣.٦٩٨
٦- المواد الغذائية	١,٠١٠	١,٠٤٧	٤,٦٣٨	٤,٥٥٤
٧- المشروبات	١,٠٣٦	٠,٧٦٤	٤,٣٣١	٥.٨٨٠
٨- التبغ	٠,٨٠٥	٠,٧٧٨	٥,٨٩٠	٦,١٠٢
٩- حلج القطن	١,٥٨٧	٠,٩٥٠	٣,٦٥٢	٤,٨٢٥

تابع جدول رقم (١)

١٠- الغزل والنسيج	١,٣٩٢	١,٠١٩	٣,٦٣٢	٤,٨٨٣
١١- الملابس الجاهزة وتفصيل الملبوسات	١,٢٧٠	٠,٧٤٣	٣,٦٣٤	٦,١٥٩
١٢- الجلود ومنتجاتها عدا الأحذية	١,٠٧٦	١,١٣٣	٤,٨٨٣	٤,٧٩٦
١٣- الأحذية	١,٢٩٨	٠,٧٥٥	٣,٧٠٧	٦,١٦٢
١٤- الخشب ومنتجاته عدا الأثاث	٠,٨٦٠	٠,٨٥٨	٥,١٤٨	٥,١٥٥
١٥- الأثاث الخشبى	٠,٨٣٥	٠,٧٧٢	٥,٤٦٠	٥,٩٠٩
١٦- الورق والطباعة	٠,٧٨٩	٠,٩٧٥	٥,٦٧٨	٤,٥٧٦
١٧- الكيماويات ومنتجاتها عدا تكرير البترول	٠.٨٨١	١,٢٠٠	٥,١٢٦	٣,٨٥٩
١٨- منتجات تكرير البترول	٠,٧٩١	١,١٠٦	٥,٦٨٠	٤,٠٦٨
١٩- المطاط والبلاستيك ومنتجاته	١,٢٢٢	٠,٨١٠	٣.٧٧٩	٥,٥٥٦
٢٠- الخزف والصينى والفخار	١,٠٨٣	٠,٧٤٦	٤,١٧٤	٥,٩٣١
٢١- الزجاج ومنتجاته	٠,٩٠٦	٠,٨١٧	٤,٨٨٣	٥,٤٢٥
٢٢- منتجات معدنية وغير معدنية أخرى	١,١٧٢	٠,٨٨٩	٤,١٧١	٥,٤٢٢
٢٣- الحديد والصلب والمعادن	١,٢٢١	١,١٨٤	٤,٧٢٩	٤,٨٨٤
٢٤- صناعة الماكينات والمعدات	٠,٩٧٣	٠,٩٧٣	٥,١١٩	٤,٥٣٠
٢٥- صناعة وسائل النقل	٠,٨٢٨	٠,٩٣٣	٥,٤٥٦	٤,٨٣٥
٢٦- صناعات تحويلية أخرى	٠,٩٧٢	٠,٧٧٥	٤,٦٦٣	٥,٨٢٦
٢٧- الكهرباء والغاز والمياه	١,٠١١	٠,٩٩٤	٤,٤١٩	٤,٤٣٢
٢٨- التشييد والبناء	١,١٠٦	١,٥٨٣	٤,١٨٣	٢,٨٩٩
٢٩- تجارة الجملة والتجزئة	٠,٨٥٧	١,٨٩٧	٥,٢٧٨	٢,٣٣٤
٣٠- المطاعم والمقاهى والفنادق	١,٢٤٨	٠,٧٤٢	٣,٥٧٥	٥,٩٦٢
٣١- النقل والتخزين	١,٠١٣	١,٠٢٩	٤,٥٤٠	٤,٤٤٧
٣٢- المواصلات	٠,٧٩٦	٠,٨٩٦	٥,٦٢٧	٤,٩٨٣
٣٣- المؤسسات المالية	٠,٨٤٠	٠,٩٩٩	٥,٣٣٧	٤,٤٥٧
٣٤- التأمين	١,٣٧٦	١,١٧٩	٥,٠٩٨	٥,٩٦٠
٣٥- الخدمات العقارية وخدمات الأعمال والإسكان .	٠,٨٥٨	١,٢٣٣	٥,٣٦١	٣,٦٨٩
٣٦- الخدمات الاجتماعية وخدمات المجتمع	٠,٧٢٨	٠,٧٣٣	٦,٠٨٥	٦,٠٤٤
٣٧- الخدمات الترفيهية والثقافية	٠,٩٢١	٠.٨٣٧	٥,٢٢١	٥,٧٦٢
٣٨- الخدمات الشخصية	١,٠٥٦	٠,٧٩٠	٤,٢٤٥	٥,٦٨٤

ويصور الجدول رقم (٢) القطاعات التى تزيد فيها كل من مؤشرات العلاقات الخلفية والأمامية عن الواحد الصحيح وقيم معاملات التباين لهذه المؤشرات . ويوضح هذا الجدول أن القطاعات القائدة وفقاً للمعايير الفنية التى وضعها هيرشمان تتضمن قطاعات إنتاجية وأخرى خدمية ، وهى قطاعات : المواد الغذائية، الغزل والنسيج ، الجلود ومنتجاتها ، الحديد والصلب والمعادن والتشييد والبناء والنقل والتخزين والتأمين .

وتوضح نتائج الجدول أن قطاع الغزل والنسيج يتمتع بأكبر قيمة بالنسبة لمؤشر العلاقات الخلفية ، وقطاع التشييد والبناء يتمتع بأكبر قيمة بالنسبة لمؤشر العلاقات الأمامية ، وإذا أخذنا فى الاعتبار مجموع قيم مؤشرات العلاقات الخلفية والأمامية ، اعتبرناها بالتالى تتساوى فى الأهمية ــ نجد أن قطاع التشييد والبناء يتمتع بأكبر قيمة لهذا المؤشر المجمع ، كما أن مجموع تباينات مؤشرات هذا القطاع يمثل أقل قيمة بين القطاعات الأخرى . ويلى قطاع التشييد قطاع التأمين الذى يتمتع أيضاً بقيم مرتفعة لمؤشرات العلاقات الأمامية والخلفية ولكن قيم التباين مرتفعة للغاية ، ويرجع ذلك إلى الارتفاع الكبير لمعامل الاستهلاك الذاتى فى القطاع .

جدول رقم (٢)

القطاعات القائدة فى الاقتصاد المصرى وفقاً لمؤشرات التشابكات القطاعية

القطاع	العلاقات الخلفية	العلاقات الأمامية	المجموع	تباين العلاقات الخلفية	تباين العلاقات الأمامية	المجموع
– المواد الغذائية	١,٠١٠	١,٠٤٧	٢,٠٥٧	٤,٦٣٨	٤,٥٥٤	٩,١٩٢
– الغزل والنسيج	١,٣٩٢	١,٠١٩	٢,٤١١	٣,٦٣٢	٤,٨٨٣	٨,٥١٥
– الجلود ومنتجاتها عدا الأحذية	١,٠٧٦	١,١٣٣	٢,٢٠٩	٤,٨٨٣	٤,٧٩٦	٩,٦٧٩
– الحديد والصلب والمعادن	١,٢٢٠	١,١٨٠	٢,٤٠٠	٤,٧٢٩	٤,٨٨٤	٩,٦١٣
– التشييد والبناء	١,١٠٦	١,٥٨٣	٢,٦٨٦	٤,١٨٣	٢:٨٩٩	٧,٠٨٢
– النقل والتخزين	١,٠١٣	١,٠٢٩	٢,٠٤٢	٤,٥٤٠	٤,٤٤٧	٨,٩٨٧
– التأمين	١,٣٧٦	١,١٧٩	٢,٥٥٥	٥,٠٩٨	٥,٩٦٠	١١,٠٥٨

والواقع أن الطبيعة الخدمية المالية تجعل من الصعب اعتباره قطاعاً قائداً من الناحية الفنية ولذا يتم استبعاده ، ويصبح القطاع التالى هو الغزل والنسيج ويليه قطاع الحديد والصلب والمعادن ، والواقع أن اختيار أو تحديد القطاع القائد لا يتم فى أغلب الأحيان وفقاً للمعايير الفنية فقط ، وإنما يتطلب الأمر الأخذ فى الاعتبار أهداف السياسة الاقتصادية التى تعكس طبيعة الأوضاع فى المرحلة القائمة . والواقع أن هذه الأهداف يمكن استخدامها فى ترجيح قيم مؤشرات التشابكات القطاعية .

ولعل أكثر الأهداف شيوعاً التى يتم بها ترجيح مؤشرات العلاقات التشابكية هى الأوزان النسبية للقطاعات المختلفة فى إشباع الطلب النهائى الكلى ، هذا بالإضافة إلى أهداف أخرى وفقاً لظروف كل دولة ، وفى الجزء التالى من البحث نوضح نتائج ترجيح مؤشرات التشابكات القطاعية بأوزان تحدد الأهمية النسبية لكل قطاع فى إشباع الطلب النهائى الكلى ، في تحقيق الصادرات وفى العمالة كل على حدة . والواقع أننا أجرينا هذه الترجيحات فقط على القطاعات التى يتضمنها الجدول رقم (٢) ، أى التى تزيد فيها قيم مؤشرات التشابكات القطاعية عن الواحد الصحيح . ويعرض جدول رقم (٣) هيكل كل من الطلب النهائى والصادرات والعمالة للقطاعات القائدة ، أى التى تزيد فيها مؤشرات العلاقات التشابكية عن الواحد الصحيح ، ويوضح الجدول أنه بالنسبة للطلب النهائى الكلى نجد أن قطاع النقل والتخزين يحقق أعلى نسبة وتبلغ ٩,٦% يليه المواد الغذائية ٨,٦% ثم الغزل والنسيج ٦,١% ، أما بالنسبة للصادرات فنجد أن قطاع النقل والتخزين يحقق نسبة ضخمة تبلغ ٢٣,٣% ، ويرجع السبب فى ذلك إلى أن إيرادات قناة السويس تدخل فى هذا القطاع بالإضافة إلى إيرادات النقل الجوى بالعملة الأجنبية ، ويليه قطاع الغزل والنسيج ويحقق ٥,٢% من الصادرات ، ثم التشييد والبناء ويحقق ١% ، أما فيما يتعلق بالعمالة فنجد أيضاً قطاع النقل والتخزين يحقق أعلى نسبة وتبلغ ٥,١% ويليه التشييد والبناء بنسبة ٤,٦% ثم الغزل والنسيج بنسبة ٣,٧% .

جدول رقم (٣)
هيكل الطلب النهائى والصادرات والعمالة
للقطاعات القائمة (%)

– مواد غذائية	٨,٦	٠,٩	٢,٤
– غزل ونسيج	٦,١	٥,٢	٣,٧
– جلود ومنتجاتها	٠,٠	٠,١	٠,١
– حديد وصلب ومعادن	١,٩	٠,٦	١,٣
– تشييد وبناء	٤,٩	١,٠	٤,٦
– نقل وتخزين	٩,٦	٣٢,٣	٥,١

وبترجيح مؤشرات العلاقات التشابكية للقطاعات القائدة بالأوزان النسبية لكل من الطلب النهائى والصادرات نحصل على مؤشرات للعلاقات التشابكية للقطاعات المختلفة مرجحة بأهداف محددة للسياسة الاقتصادية ، وذلك على النحو التالى :

- مؤشر مرجح بالطلب النهائى MjF ويتم حسابه كما يلى :

$$M_j F = K_j * (F_j / \sum_j F_j)$$

حيث $K_j = u_j + u_i \ (j = i)$

Fj الطلب النهائى للقطاع j

- مؤشر مرجح بالصادرات MjEX ويتم حسابه كما يلى :

$$M_j EX = K_j * (EX_j / \sum_j EX_j)$$

حيث EXj صادرات القطاع j

- مؤشر مرجح بالعمالة MjEM ويتم حسابه كما يلى :

$$M_j EM = K_j * (E M_j / \sum_j EM_j)$$

حيث EMj الأجور فى القطاع j ، وقد اتخذناها للتعبير عن العمالة فى القطاع.

ويوضح جدول رقم (٤) أنه فى حالة الترجيح بالطلب النهائى الكلى فإن قطاع النقل والتخزين يتمتع بأكبر قيمة لمؤشرات العلاقات الخلفية والأمامية ، وبالتالى أكبر قيمة لمجموع المؤشرين معاً (٠,١٩٧) . وفى حالة الترجيح بالصادرات فإن قطاع النقل والتخزين يحظى أيضاً بأكبر قيم للمؤشرات المرجحة (٠,٦٥٩) يليه الغزل والنسيج (٠,١٢٥) ثم التشييد والبناء (٠,٠٢٩) ، ويلاحظ فى هذه الحالة كبر الفروق بين قيم المؤشرات . أما فى حالة الترجيح بالعمالة فإن قطاع التشييد والبناء يحظى بأكبر قيمة للمؤشرات المرجحة (٠,١٢٢) يليه النقل والتخزين (٠,١٠٥) يليه الغزل والنسيج (٠,٠٨٨) .

والواقع أنه فى إطار الاهتمام بالترجيح بمؤشرات تعكس أهمية التجارة الخارجية فإنه لا يكفى الترجيح بالأهمية النسبية للصادرات فقط ، وإنما يجب الاهتمام أيضاً بالواردات واختيار القطاعات التى لا تكلف الاقتصاد القومى حجماً كبيراً من الواردات الوسيطة المباشرة وغير المباشرة من خلال تفاعلها مع باقى القطاعات ، ذلك أن بعض القطاعات قد تتمتع بأهمية نسبية مرتفعة فى هيكل الصادرات ولكنها فى ذات الوقت تتطلب احتياجات ضخمة من الواردات الوسيطة وبحيث تكون المحصلة النهائية لمساهمتها فى حصيلة النقد الأجنبى (أو فى الميزان التجارى) هى محصلة ضعيفة ، وفى إطار تحليل نموذج المدخلات والمخرجات فإنه يمكن حساب مؤشر يعبر عن الواردات الوسيطة الكلية (المباشرة وغير المباشرة) اللازمة لإنتاج وحدة واحدة من الطلب النهائى من كل من القطاعات المختلفة ، وتكون الأفضلية بلا شك للقطاعات التى تنخفض فيها قيمة هذا المؤشر .

ويتم حساب هذا المؤشر على النحو التالى :

$$R = M(1-A)^{-1}$$

حيث

M مصفوفة معاملات الواردات الوسيطة (أو متجه معاملات الواردات الوسيطة فى حالة عدم توافر بيانات تفصيلية عن مصفوفة الواردات) .

وهكذا يمكن استخدام هذا المؤشر أيضاً فى ترجيح مؤشرات العلاقات التشابكية بالإضافة إلى مؤشرات الصادرات والعمالة لتحديد القطاعات القائدة . وتجدر هنا ملاحظة أن كل المؤشرات السابقة تعطى أفضلية للقطاع الذى تزيد فيه قيمة هذه المؤشرات وذلك باستثناء مؤشر الواردات الوسيطة ، ولتحقيق الاتساق بين المؤشرات ، وخاصة عندما نستخدم الترجيح بأكثر من مؤشر كما سنرى فيما بعد ، فإننا سوف نستخدم مقلوب مؤشر الواردات (1/R) بحيث تكون الأفضلية للقطاع الذى يتمتع بأكبر قيمة لهذا المقلوب ، ويعرض جدول رقم (٤) نتائج الترجيح بمؤشر الواردات فقط والترجيح بمؤشر مركب للصادرات والواردات .

وتوضح النتائج أنه فى حالة الترجيح بمؤشر للواردات فقط فإن قطاع الحديد والصلب والمعادن يتمتع بأكبر قيمة لمؤشر التشابكات القطاعية ($u_j + u_i$) مرجحاً بالواردات (١٢,٣٧٤) ويليه قطاع النقل والتخزين (١١,٤٩٣) ثم الغزل والنسيج (١١.٠٢٥) بقيم متقاربة ثم قطاع التشييد (١٠,٣٧١) ثم أخيراً الإنتاج النباتى الغذائى (٥,٢٤٧) .

أما فى حالة الترجيح بمؤشر مركب للصادرات والواردات (MjEXM) فنجد أن قطاع النقل والتخزين يتمتع بأكبر قيمة (٦,٢٩٨) ويليه الغزل والنسيج (٠,٨٥٧) ثم التشييد (٠,١٥٩) ثم الحديد والصلب (٠,١٤) وأخيراً المواد الغذائية (٠,٠٥٥) والجلود (٠,٠٠٧) .

جدول رقم (٤)

مؤشرات التشابك القطاعى مرجحة بأهداف السياسة الاقتصادية المختلفة

القطاع	مؤشر التشابك القطاعى (IL)	ترجيح بالطلب النهائى الكلى MIEX	ترجيح بالصادرات MIEX	ترجيح بالواردات MIM	ترجيح بالصادرات والواردات MIEXM	ترجيح بالعمالة MIEM	ترجيح مركب بكل المؤشرات
– المواد الغذائية	٢,٠٥٧	٠,١٧٧	٠,٠١٨	٥,٢٤٧	٠,٠٥٥	٠,٠٤٩	٠,١١٢
– الغزل والنسيج	٢,٤١١	٠,١٤٦	٠,١٢٤	١١,٠٢٥	٠,٨٥٧	٠,٠٨٨	١,٩٠٠
– الجلود ومنتجاتها	٢,٢٠٩	٠,٠٠١	٠,٠٠٢	٧,١١٣	٠,٠٠٧	٠,٠٠٣	٠,٠٠٠
– الحديد والصلب والمعادن	٢,٤٠٥	٠,٠٤٥	٠,٠١٤	١٢,٣٧١	٠,١٤٠	٠,٠٣٢	٠,٠٣٥
– التشييد والبناء	٢,٦٨٨	٠,١٣١	٠,٠٢٨	١٠,٣٢١	٠,١٥٩	٠,١٢٢	٠,٣٥٣
– النقل والتخزين	٢,٠٤٢	٠,١٩٧	٠,٦٦٠	١١,٤٩٣	٦,٢٩٨	٠,١٠٤	٣٠,٩٧٩

يلاحظ من النتائج المعروضة أن فى حالة استخدام مؤشرات فنية فقط عن العلاقات التشابكية للقطاعات تبرز قطاعات الغزل والنسيج والتشييد والبناء والحديد والصلب والمعادن ، أما فى حالة الترجيح بأهداف الطلب النهائى الكلى أو التجارة الخارجية أو العمالة فإن قطاع النقل والتخزين يبرز بشكل واضح يليه قطاع الغزل والنسيج . أما قطاع المواد الغذائية فإنه يكتسب أهمية فقط فى حالة الترجيح بالطلب النهائى الكلى وذلك نظراً لضخامة الوزن النسبى لهذا القطاع فى الاستهلاك النهائى الذى يشكل أكبر بنود الطلب النهائى ، وفى حالة الترجيح بالعمالة فقط فإن قطاع التشييد والبناء كما أوضحنا يتصدر قائمة القطاعات .

ومما لا شك فيه أن النتائج التى يتم الحصول عليها تتأثر بدرجة كبيرة بطبيعة التقسيم القطاعى المتبع ومجموعة الأنشطة المكونة لكل قطاع . فقد أوضحنا على سبيل المثال أن قطاع النقل والتخزين يضم قناة السويس والتى تشكل إيراداتها نسبة كبيرة فى الصادرات المصرية ، وذلك بالإضافة إلى إيرادات النقل الجوى والبحرى مما جعل صادرات قطاع النقل تمثل أكبر نسبة بين القطاعات . (٣٢,٣%) فى حين أن صادرات البترول الخام والغاز الطبيعى لا تشكل إلا (٢٣,٧%) . وبالتالى فإن الترجيح بالصادرات يؤدى بلا شك إلى بروز مثل هذا

القطاع . ولا يعنى ذلك أن العلاقات التشابكية لقطاع النقل ضعيفة ولا يدعمها إلا الترجيح بالوزن النسبى للصادرات ، بل على العكس فإن كلاً من العلاقات الخلفية والأمامية لهذا القطاع تزيد عن الواحد الصحيح ، وهو أمر منطقى أن كل القطاعات لابد أن تستخدم خدمة النقل، وان كانت العلاقات الخلفية للقطاع تتركز بعض الشئ فى عدد قليل من القطاعات أهمها منتجات البترول وصناعة وسائل النقل .

ووفقاً للنتائج السابقة إذا اعتبرنا قطاع النقل والتخزين يمكن أن يكون قطاعاً قائداً فإن ذلك يعنى أنه لابد أن يحظى بقدر من الاستثمار يجعله ينمو بمعدل أكبر من معدل نمو القطاعات الأخرى ، حيث يفترض أن يؤدى ذلك إلى زيادة معدل النمو على المستوى القومى . والواقع أن هناك استثمارات كبيرة تتجه بالفعل إلى هذا القطاع ، وبصفة خاصة إلى تطوير الموانئ وخدمات النقل البحرى وإنشاء موانئ جديدة وأرصفة ومحطات بحرية ، كما أن هناك اتجاهاً من الدولة لتشجيع القطاع الخاص على الاستثمار فى مجال النقل الجوى . ويلاحظ أن تنمية هذا القطاع تحتاج استثمارات ضخمة ، ولذا تشجع الدولة على المشاركة فى الاستثمار فى هذا القطاع وجذب استثمارات أجنبية .

والواقع أنه فى إطار هذا القطاع فإن الحديث انصب حتى الآن على نشاط النقل فقط ، فى حين أن القطاع يتضمن أحد الأنشطة الهامة الأخرى وهى التخزين وإن كان لا يأخذ حقه من الاهتمام والتحليل . وقد أشار أحد رجال الأعمال المصريين المقيمين فى الخارج إلى ضرورة الاهتمام بنشاط التخزين فى مصر حيث يمكنها تحقيق فائدة كبيرة من هذا النشاط نظراً لتميز موقعها الجغرافى الذى يتوسط القارات الثلاث ، ووجود قناة السويس ، أهم شريان ملاحى ، فى أراضيها وسواحلها الكبيرة على كل من البحر الأبيض والبحر الأحمر ومناخها الجاف قليل الأمطار. كل هذه المزايا الجغرافية من الممكن أن تجعل نشاط التخزين فى مصر من أهم الأنشطة ذات العائد المرتفع ، ويتمثل ذلك فى إقامة الصوامع والمخازن

بالقرب من الموانئ والمحطات البحرية وتأجيرها للشركات العالمية المصدرة للحبوب والغلال وغيرها من السلع القابلة للتخزين ، حيث يمكن أن تستخدم الشركات هذه المخازن كمحطات وسيطة تصدر من خلالها السلع المخزونة في الأوقات المناسبة ، وهكذا فإن نشاط التخزين في هذه الحالة يصبح أحد أنشطة التصدير ولا يتطلب تكلفة رأسمالية عالية ، وهناك عديد من الدول التي تتمتع بموانئ هامة تستغل موقعها بالفعل من خلال نشاط التخزين على النحو الذى أوضحناه . بالإضافة إلى ما سبق فإن نمو قطاع النقل يساعد بدرجة كبيرة في تنمية أحد القطاعات الهامة وهو قطاع السياحة ، والذى تعول عليه الدولة أهمية كبيرة في المرحلة الحالية .

وإذا أخذنا في الاعتبار عامل التكنولوجيا فإنه يمكن القول إن قطاع النقل والتخزين يعد أحد القطاعات التي تستوعب التكنولوجيا الحديثة كمستخدم لهذه التكنولوجيا وليس منتجاً لها لأنه قطاع خدمي . ولعل أهم مزايا التوسع في تنمية قطاع النقل والتخزين تتمثل في إضافة خطوط جديدة تربط بشكل مباشر مختلف مواقع الإنتاج والأسواق ليتيح سرعة النقل وانخفاض تكلفته .

وفيما يتعلق بقطاع الغزل والنسيج الذى توضح النتائج السابقة أنه يمكن أن يكون أحد القطاعات القائدة نظراً لكبر علاقاته التشابكية مع القطاعات الأخرى من الناحية الفنية ، ولقد لاحظنا ارتفاع قيمة مؤشر العلاقات الخلفية بشكل خاص ، كما أنه يساهم بنسب معقولة في الطلب النهائي والصادرات والعمالة ، كما أن مؤشر الواردات يوضح أنه ليس من القطاعات التي تتطلب احتياجات كبيرة من الواردات الوسيطة . والواقع أن قطاع الغزل والنسيج من القطاعات التي تتمتع فيها مصر بميزة نسبية منذ زمن بعيد ، حيث تعد هذه الصناعة من أقدم الصناعات في مصر، ولدينا كما هو معروف أجود خامات القطن في العالم . ومع ذلك فإنه يلاحظ في الوقت الحالي أن هذه الصناعة تعاني من بعض المشاكل التي أدت إلى انخفاض جودتها وفقدان بعض الأسواق الخارجية ، أو على الأقل تجد صعوبة في الصمود

أمام منافسة الدول الآسيوية ، ويجب الاهتمام بمواجهة وحل المشكلات التى تعترض هذا القطاع ، خاصة فيما يتعلق بالتصدير وتشجيع الاستثمار فيه حتى يمكن أن ينطلق وتتفاعل قوى الجذب التى يتمتع بها فى المساهمة فى زيادة فرص نمو القطاعات الأخرى .

وبالنسبة لقطاع التشييد والبناء فقد رأينا بأن يحظى بأكبر قيمة لمؤشر التشابكات القطاعية (مجموع العلاقات الخلفية والأمامية) ، وهو بلا شك يرتبط ويتفاعل مع كل القطاعات حيث يوجد طلب عليه من كل القطاعات تقريبا كما أنه يستخدم منتجات عديد من القطاعات (حديد ومعادن ، خشب ، أسمنت ، كيماويات ، زجاج ...) ، كما أنه يحظى أيضاً بأكبر قيمة لمؤشر التشابك القطاعى مرجحاً بالعمالة لأنه يستوعب حجماً كبيراً من العمالة ، ومع ذلك فإنه قد يكون من الصعب اعتبار هذا القطاع قائداً وتوجيه حجم أكبر من الاستثمارات إليه ليدفع بالنمو فى القطاعات الأخرى ، لأن طبيعة هذا النشاط أنه لابد أن يكون لاحقاً للطلب عليه كما يرتبط بنوعية هذا الطلب والذى يتباين بشدة وفقا للغرض منه . وأخيراً وليس آخراً تجدر ملاحظة أن قطاع الحديد والصلب والمعادن ظهر ضمن القطاعات القائدة ، ويحظى بقيمة معقولة للتشابكات القطاعية كما أنه أقل القطاعات احتياجا للواردات الوسيطة ، والواقع أنه ينبغى الاهتمام بهذا القطاع الهام الذى ينتج سلعة أساسية وتوجيه قدر مناسب من الاستثمار لتنميته ، والواقع أنه مع تطور عمليات الخصخصة وانسحاب الدولة من مجال الاستثمار فى أنشطة إنتاجية فإنه يمكن أن يثور تساؤل حول مدى إقبال أو توجه القطاع الخاص للاستثمار فى هذا القطاع كثيف رأس المال ، وإن كانت الشواهد تظهر أن هناك عدداً من رجال الأعمال دخل بالفعل فى هذا المجال ولكنهم يواجهون بعض المشكلات التى دفعتهم للشكوى فى الصحف اليومية ، ويجب على الدولة وإن كانت لا تستثمر بشكل مباشر فليس أقل من أن تهتم بحل المشكلات التى تواجه هذا القطاع .

الخلاصة :

حاول البحث تحديد القطاعات القائدة فى الاقتصاد المصرى والتى يمكن أن تكون قاطرة للنمو إذا ما تم توجيه حجم استثمارات مناسب لهذه القطاعات بما يجعلها تنمو بمعدل أكبر من معدل نمو القطاعات الأخرى ، حيث يفترض فى نظريات النمو غير المتوازن أن يؤدى ذلك إلى زيادة معدل نمو الاقتصاد القومى ككل .

واستخدمت الدراسة المنهج التقليدى المتاح فى هذا المجال ويتمثل فى استخدام تحليل المدخلات والمخرجات لحساب مجموعة مؤشرات تقيس درجة التشابك القطاعى للقطاعات المختلفة وتعكس قوة الجذب لهذه القطاعات . وقد أفرزت النتائج ست قطاعات قائدة يختلف ترتيب أهميتها النسبية وفقاً لمعيار الترجيح المستخدم ، وفى حالة استخدام كل معايير الترجيح فى مؤشر واحد (وهى الطلب النهائى ، الصادرات والواردات والعمالة) فإن هذه القطاعات تكون بالترتيب التالى : النقل والتخزين ، الغزل والنسيج ، التشييد والبناء والمواد الغذائية ، الحديد والصلب والمعادن ، الجلود والمنتجات الجلدية .

ولاشك أن النتائج المستخلصة وفقاً لمنهج تحليل المدخلات والمخرجات المستخدم فى الدراسة يمكن أن تختلف باختلاف كيفية تركيب جدول المدخلات والمخرجات من حيث التقسيم القطاعى والأسعار المستخدمة وغيره ، وكمثال لذلك أن فصل قناة السويس عن قطاع النقل والتخزين يمكن أن يغير الأهمية النسبية للقطاع فى التصدير وبالتالى فى المؤشرات المحسوبة ــ وفى هذا المجال يمكن أيضاً القول إنه من المهم فصل بعض الأنشطة فى قطاعات منفصلة ، وذلك مثل السياحة ، وتحليل تشابكاتها القطاعية لاختبار إمكانية أن يكون هذا النشاط يصلح لأن يكون أحد القطاعات القائدة كما يتردد كثيراً فى الوقت الحالى عن قطاع السياحة . ومن المظاهر المثيرة للدهشة فى جدول المدخلات والمخرجات لمصر أنه يفرد قطاعاً منفصلاً لصناعة الأحذية بينما لا يفصل صناعات هامة أخرى مثل

الأسمنت والأسمدة. بالإضافة إلى ما سبق فإن منهج تحليل المدخلات والمخرجات لا يكفى فى حد ذاته لتوفير كل المعايير اللازمة لتحديد القطاعات القائدة وينبغى التفكير فى استخدام مناهج بديلة أو مكملة تمكن من الوصول إلى نتائج أكثر دقة وبحيث يكون مجال الاختيار أوسع نطاقاً من الأنشطة الإنتاجية المتضمنة فى جداول المدخلات والمخرجات . فعلى سبيل المثال قد يكون التعليم أحد أهم القطاعات القائدة للنمو خاصة إذا امتد الأفق الزمنى للتحليل من الأجل القصير إلى الأجل المتوسط والطويل، وخاصة أيضاً إذا كان التحليل فى دولة مثل مصر حيث تعتبر الموارد البشرية أهم مواردها . ذلك أن نمو التعليم ، كماً ونوعاً ، يوفر عمالة ماهرة عالية الإنتاجية وكفاءات إدارية ذات قدرات تنظيمية وإدارية تسمح بصياغة وتنفيذ خطط فعالة للإنتاج فى كافة مجالاته . وقد أثبتت تجارب كثير من دول جنوب شرق آسيا صحة مثل هذا التوجه . ويتطلب اختبار مثل هذا الغرض استخدام مناهج أخرى غير تحليل المدخلات والمخرجات .

وأخيراً فإنه إذا ما تم تحديد القطاعات القائدة فإنه يجب الاهتمام بدراسة كيف يمكن للدولة أن تدفع القطاع الخاص للاستثمار فى هذه القطاعات بالقدر المناسب ، ويدخل فى هذا الإطار كافة الأساليب التشجيعية والمزايا التى تمنحها الدولة للمستثمرين فى مجالات معينة . ومع ذلك فإن الباحثة ترى أنه رغم أن النغمة السائدة فى هذا الوقت تتردد فقط عن الاستثمار الخاص إلا أنه لا يوجد ما يمنع أن تقوم الدولة بالاستثمار المباشر فى بعض القطاعات أو الأنشطة التى يظهر التحليل أهميتها ، والتى قد يحجم القطاع الخاص عن الاستثمار فيها بالقدر المناسب ، على أن تقوم الدولة بإدارة هذه المشروعات بنفس معطيات القطاع الخاص ومن الممكن بعد قيام هذه المشروعات ونجاحها أن تطرحها الدولة للبيع كلياً أو جزئياً للقطاع الخاص ، فربما تكون هذه الوسيلة أكثر جدوى وأكثر سرعة فى تحقيق القدر المناسب من الاستثمار فى القطاعات القائدة التى يمكن أن ترفع معدل النمو الاقتصادى للدولة .

الهوامش والمراجع

1- Hirsehman, Albert. The Strategy of Economic Development. New Haven: Yale University Press, 1958.

٢-أنظر :

- Rasmussen, Norreghard. Studies in Intersectional Relations. North Holland Publishing company, 1952.
- Hirschman, Albert. 1958.

مرجع سبق ذكره

٣-أنظر أيضاً :

Hirschman, Albert. "A Generalized Linkage Approach to Development With Special Reference to Staples". Economic development and Cultural Change, suppl., 25, 1977.

4- Hazari, Bharat. "Empirical Identification of key sectors in the Indian Economy". The Review of Economics and Statistics. No.2, 1972.

5- Cella, Guido. "The Input-Output Measurement of Inter industry Linkages.: Oxford Bulletin of Economics And Statistics, No. 4, 1984.

6- Rasmussen, Norreghard. 1952.

مرجع سبق ذكره .

٧-الجهاز المركزى للتعبئة العامة والإحصاء . جدول المدخلات والمخرجات لجمهورية مصر العربية عام ١٩٩٢/٩١ - القاهرة ١٩٩٦ .

٨-محمود وهبه . مقال فى جريدة الأهرام ــ مايو ١٩٩٥ .