

دراسة قياسية  
لدور الاستثمار الأجنبي المباشر  
في نمو قطاع الخدمات وبالتطبيق علي  
قطاع النقل البحري المصري

دكتور

ياسر إبراهيم محمد داود  
مدرس بقسم الاقتصاد والمالية العامة  
كلية التجارة - جامعة السادات

**An Econometric Study of the role of foreign direct  
Investment in the growth of the services sector and  
implementing it on the Maritime Transport Sector**

**Dr. Yasser Ibrahim Mohamed Dawod**

**University Of Sadat City**

**Teacher of Economy and Public Finance Department**

**Faculty of Commerce – Sadat City University**





"بسم الله الرحمن الرحيم"

قُلِ اللَّهُمَّ مَالِكَ الْمُلْكِ تُؤْتِي الْمُلْكَ مَنْ تَشَاءُ وَتَنْزِعُ الْمُلْكَ  
مِمَّنْ تَشَاءُ وَتُعْزِزُ مَنْ تَشَاءُ وَتُذَلِّلُ مَنْ تَشَاءُ بِيَدِكَ الْخَيْرُ  
إِنَّكَ عَلَىٰ كُلِّ شَيْءٍ قَدِيرٌ (26) تُولِجُ اللَّيْلَ فِي النَّهَارِ  
وَتُولِجُ النَّهَارَ فِي اللَّيْلِ وَتُخْرِجُ الْحَيَّ مِنَ الْمَمِيتِ وَتُخْرِجُ  
الْمَمِيتَ مِنَ الْحَيِّ وَتَرزُقُ مَنْ تَشَاءُ بِغَيْرِ حِسَابٍ (27)

University Of Sadat City  
صدق الله العظيم ...

أية 26: 27 من سورة آل عمران

جامعة مدينة السادات

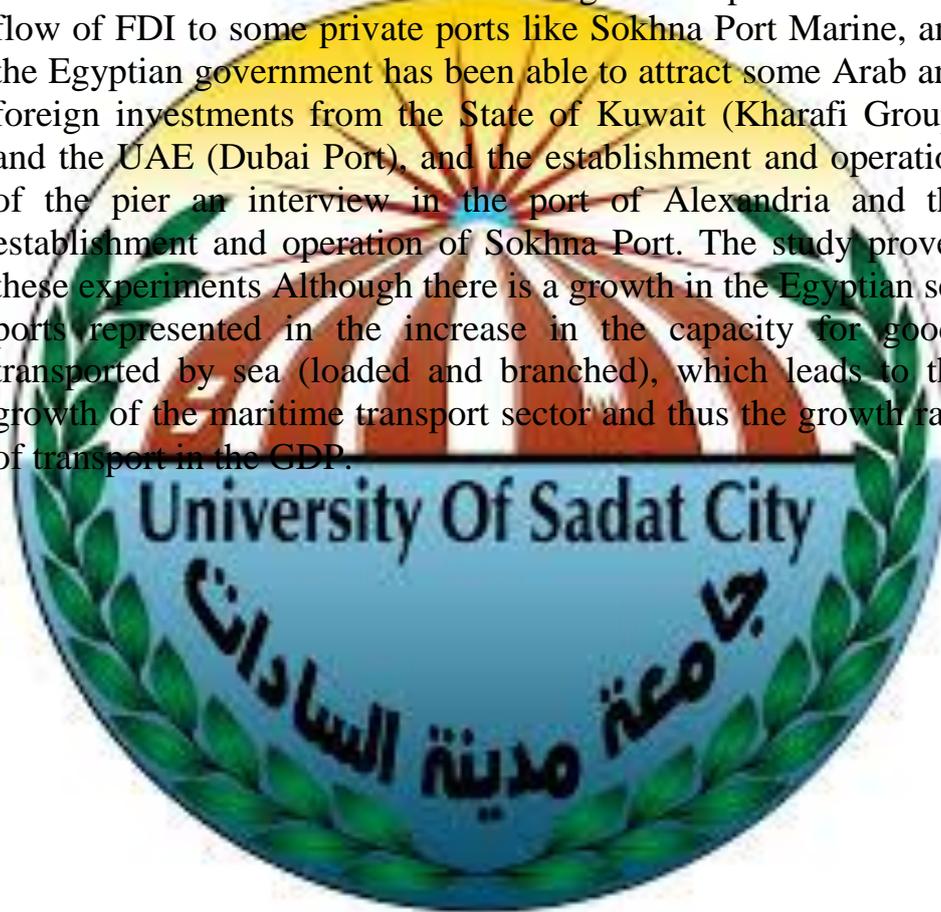
## مستخلص الدراسة

أثبتت الدراسة القياسية أن تدفق الاستثمارات الأجنبية المباشرة إلى مصر، وما صاحب ذلك من تحرير قطاع الخدمات المصري بصفة عامة، وقطاع النقل البحري بصفة خاصة، مما نتج عنه نمو قطاع النقل البحري متمثلاً في تدفق الاستثمار الأجنبي المباشر إلى بعض الموانئ البحرية خاصة ميناء السخنة، ولقد استطاعت الحكومة المصرية جذب بعض الاستثمارات الأجنبية العربية من دولة الكويت (مجموعة الخرافي) ومن دولة الإمارات (ميناء دبي)، وذلك بإنشاء وتشغيل رصيف بحري حديث في ميناء الإسكندرية وإنشاء وتشغيل ميناء السخنة، ولقد أثبتت تلك التجارب وبالرغم من قلتها إلى أن هناك نمو في قطاع الموانئ البحرية المصرية متمثلاً في زيادة الطاقة الاستيعابية للبضائع المنقولة بحراً (المحملة والمفرعة)، مما يؤدي إلى نمو قطاع النقل البحري وبالتالي نمو نسبة النقل في الناتج المحلي الإجمالي إلى أكثر من 5% سنوياً.

---

## Abstract

The study showed that foreign direct investment flows to Egypt, accompanied by a liberalization of the Egyptian services sector in general, and the maritime transport sector in particular, which resulted in the maritime sector growth represented in the flow of FDI to some private ports like Sokhna Port Marine, and the Egyptian government has been able to attract some Arab and foreign investments from the State of Kuwait (Kharafi Group) and the UAE (Dubai Port), and the establishment and operation of the pier an interview in the port of Alexandria and the establishment and operation of Sokhna Port. The study proved these experiments Although there is a growth in the Egyptian sea ports represented in the increase in the capacity for goods transported by sea (loaded and branched), which leads to the growth of the maritime transport sector and thus the growth rate of transport in the GDP.



## مقدمة

احتلت التنمية الاقتصادية مكان الصدارة في اهتمامات الدول النامية، وهناك من الاقتصاديين من يفرق بين مفهوم النمو الاقتصادي ومفهوم التنمية الاقتصادية على أساس أن النمو الاقتصادي هو مجرد الزيادة في الدخل الفردي الحقيقي التي تحدث نتيجة الظروف العفوية ودون اتخاذ تدابير متعمدة في صورة أو أخرى. بينما التنمية الاقتصادية تتضمن إجراءات وسياسات وتدابير متعمدة لإجراء التغييرات الكمية والنوعية (\*). وتعرف التنمية الاقتصادية بأنها "عملية تستهدف زيادة مضطردة ومستمرة في متوسط الدخل الحقيقي للفرد، عن طريق إحداث تغييرات جذرية في هيكل أو بنية الاقتصاد القومي، وفي أساليب وعوامل ووسائل الإنتاج المستخدمة، والتي تنقل دورها للاقتصاد القومي من الأوضاع السائدة فيه إلى أوضاع جديدة تستفيد منها الغالبية العظمى للأفراد في صورة ارتفاع في مستوى معيشتهم<sup>1</sup>، ويرى الباحث أن مفهوم التنمية الاقتصادية أعم وأشمل حيث أنه ينطوي على النمو الاقتصادي مضافاً إليه التغييرات الجذرية في العلاقات الهيكلية والبنائية للاقتصاد القومي. إلا أنه ولأغراض التحليل الاقتصادي الكمي فسوف نستخدم مصطلح النمو الاقتصادي معبراً عنه بالتغير في الناتج المحلي الإجمالي بتكلفة عوامل الإنتاج وبالأسعار الجارية وبالمليون جنيه مصري .

ولقد أحتل موضوع التنمية الاقتصادية في الدول النامية مكان الصدارة في مواجهة مشاكلها في السنوات الأخيرة ، إلا أن تمويل التنمية الاقتصادية قد أستاذت بالجانب الأكبر من هذا الاهتمام، حيث يعد قصور رأس المال أحد القيود على عملية

(\* ) يتمثل التغيير الكمي في إحداث زيادة في متوسط الدخل الحقيقي للفرد، أما التغيير النوعي فيتمثل في إحداث تغيير جذري في العلاقات الهيكلية أو البنائية التي يتميز بها الاقتصاد القومي مثل زيادة نسبة الناتج من قطاع الصناعة إلى إجمالي الناتج القومي أو زيادة نسبة القوى العاملة في قطاع الصناعة إلى إجمالي القوى العاملة في المجتمع.

التنمية الاقتصادية، وعقبة كبيرة تحول دون انطلاق الاقتصاد إلى مرحلة النمو الذاتي التي تتشدها هذه الدول. ولذا تلجأ الدول النامية إلى المصادر الخارجية للتمويل والتي تتمثل في المنح والإعانات والقروض الخارجية والاستثمارات الأجنبية سواء المباشرة أو غير المباشرة لتغطية فجوتي الموارد المحلية والنقد الأجنبي(2).

ونظرا لقصور المنح والإعانات وما يرتبط بهما من اعتبارات اقتصادية واجتماعية وسياسية ولتزايد الاعتماد على الاقتراض الخارجي وما ترتب عليه من تزايد عبء كل من المديونية الخارجية وخدمتها في الدول النامية، بحيث أصبحتا تمثلان عائقين لعملية التنمية الاقتصادية فيها، فقد اتجهت غالبية الدول النامية - منها مصر - إلى تهيئة المناخ المناسب واتخاذ العديد من السياسات وتقديم الكثير من الحوافز والمزايا والضمانات لتلك الاستثمارات بغرض استقطاب المزيد منها.

ومن الجدير بالذكر، أن العديد من الاقتصاديين يرون أن الاستثمارات الأجنبية تمثل أفضل صور التمويل الخارجي للتنمية الاقتصادية في الدول النامية، وذلك لأنها لا تقتصر على نقل رأس المال إلى الدول النامية، بل تصاحبها انتقال لفنون إنتاجية وأساليب إدارية وتنظيمية حديثة تفتقر إليها الدول النامية، ولعل الحالة الصينية خير دليل على أهمية تدفق الاستثمار الأجنبي المباشر إليها، ولكن الجدل بين الاقتصاديين يدور حول التساؤل التالي: هل تدفق الاستثمار الأجنبي المباشر للصين هو سبب أم نتيجة للنمو الاقتصادي بها؟ ومن وجهة نظر الباحث المتواضعة نرى أن تدفق الاستثمار الأجنبي المباشر للصين هو نتيجة لمعدلات النمو المتزايدة والمستمرة لفترة طويلة من السنوات .

ومن ناحية أخرى، فقد شهدت جولة أورجواي إصرار الدول المتقدمة على إدخال قضية تحرير التجارة الدولية في الخدمات في مجال المفاوضات من خلال اتفاقية تعرف بالاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات (GATS)، وهذه أول اتفاقية متعددة

الأطراف تضع قواعد لتلك التجارة وهي من بين الاتفاقيات الإلزامية التي يتعين على الدول الأعضاء في منظمة التجارة العالمية WTO قبولها ضمن حزمة الاتفاقيات التي تشرف عليها هذه المنظمة وذلك للأسباب التالية:-

- تمتع الدول المتقدمة بمزايا نسبية وتنافسية كبيرة في مجال تجارة الخدمات.
  - تنامي نصيب تجارة الخدمات من إجمالي التجارة الدولية لدرجة أنها أصبحت تمثل حوالي 20% من حجم التجارة العالمية(3).
  - دخول بعض أنشطة الخدمات لحقل التجارة الدولية والتي لم تكن موجودة من قبل إما بسبب التطور التكنولوجي أو بسبب الاتجاهات التحريرية المعاصرة في النظام العالمي للتجارة.
  - الطبيعة المتداخلة لأنشطة الخدمات مع الأنشطة الإنتاجية.
- كل تلك المتغيرات وغيرها جعلت من التجارة الدولية في الخدمات محور اهتمام دائرة المفاوضات في نطاق جولة أورجواي وبالتالي انتهت إلى فتح أسواق التجارة الدولية في الخدمات من خلال الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات. بالإضافة إلى ذلك، يعتبر قطاع النقل أحد القطاعات الخدمية الهامة والتي يؤثر مستوى أدائها على جميع القطاعات الأخرى سواء كانت خدمية أو صناعية أو زراعية أو تجارية.
- وقد زادت أهمية دور النقل بدرجة كبيرة حيث أصبح من أهم العناصر التي تساهم في التنمية الاقتصادية والاجتماعية. من هنا كانت حساسية هذا القطاع لكافة المتغيرات الاقتصادية والاجتماعية والسياسية حيث يؤدي تخفيض تكلفة النقل إلى أحداث زيادة في الإنتاج والاستهلاك.

ويضم قطاع النقل العديد من الأنشطة فهناك نقل البضائع وهناك نقل الركاب كما يضم النقل بوسائل مختلفة مثل الجو والبحر والبر والنقل النهري. ومن ناحية مجال الخدمة فهناك النقل داخل الدول وكذلك النقل بين الدول. إضافة إلى ذلك فهناك

أيضا الخدمات المساعدة أو المكملة للنقل كالتشحن والتفريغ في الموانئ وتداول الحاويات وأعمال الصيانة والإصلاح والتخزين والتموين ومتعهدي النقل وما إلى ذلك.

### مشكلة البحث:

شهدت الفترة محل الدراسة طفرة كبيرة في تدفقات رؤوس الأموال الخاصة الأجنبية إلى الدول النامية نتيجة لاندماج سياسات الدول النامية في النظام المالي العالمي. كما شهد قطاع الخدمات في مصر تطورا ملحوظا خاصة بعد التوقيع على اتفاقية التجارة في الخدمات. وأتبع مصر منهج للإصلاح المالي والاقتصادي يكفل لها الاستقرار وتسفيد من فوائد الاندماج في الأسواق العالمية وقدمت الحكومات المتعاقبة كافة الوسائل لجذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة لتحقيق النمو الاقتصادي ودفع عجلة التنمية الاقتصادية. ومن هنا تبلورت مشكلة البحث في الإجابة على التساؤل الرئيسي التالي:

ما هو دور الاستثمارات الأجنبية المباشرة في تنمية قطاع الخدمات في مصر بصفة عامة وقطاع النقل البحري بصفة خاصة؟

وذلك من خلال الإجابة على بعض الأسئلة الفرعية :

- كيف استفادت مصر من تحرير تجارة الخدمات بصفة عامة و النقل البحري بصفة خاصة؟
- ما هو حجم الاستثمارات الأجنبية المباشرة التي وجهت إلى قطاع النقل البحري وكيف دفعت هذه الأموال عجلة التنمية الاقتصادية في هذا القطاع؟
- ما هي الأهمية النسبية لقطاع النقل البحري بصفة خاصة وقطاع الخدمات بصفة عامة بالنسبة لقطاعات الاقتصاد القومي الأخرى في تحقيق التنمية الاقتصادية؟
- كيف أدت اتفاقية تحرير تجارة الخدمات (GATS) إلى جذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة إلى قطاع النقل البحري؟

## أهمية البحث:

تتبع أهمية البحث من الدور المتنامي والمتزايد للاستثمارات الأجنبية المباشرة كأفضل صور التمويل الخارجي لتحقيق التنمية الاقتصادية في الدول النامية بصفة عامة وفي مصر بصفة خاصة لأنها لا تقتصر على انتقال رأس المال إلى الدول النامية فحسب، بل تكون مصحوبة بفنون إنتاجية وأساليب إدارية وتنظيمية حديثة تفتقر إليها الدول النامية، ومن ثم فإنه لا بد من تشجيعها وتهيئة المناخ الملائم لاجتذابها.

ومن ناحية أخرى، فإن الوزن النسبي لقطاع الخدمات الإنتاجية والتوزيعية كان أخذاً اتجاهها تصاعدياً بصورة مستمرة حيث يعتبر هذا القطاع من أكثر القطاعات ربحية وسرعة في دوران رأس المال، وهو الأمر الذي يتضح بشكل جلي من تركيز الاستثمارات الأجنبية المباشرة في هذا القطاع.

وبالنظر إلى الأهمية المتزايدة لقطاع الخدمات من المنظور الاقتصادي نجد أنه يصل نصيبه من الناتج القومي الإجمالي على مستوى الدول النامية حوالي 50% (4)، بالإضافة إلى الأهمية الكبيرة بالنسبة للتجارة الخارجية والاهتمام المتزايد لهذا القطاع على المستوى العالمي بصفة عامة نتيجة لإسهامه المباشر في الإنتاج والاستهلاك وموازين المدفوعات في مختلف دول العالم.

## هدف البحث:

انطلاقاً من مشكلة البحث وأهمية البحث يتضح لنا جلياً هدف البحث وهو إيضاح دور الاستثمار الأجنبي المباشر كأحد أهم مصادر التمويل الخارجي في تنمية قطاع الخدمات كأحد القطاعات الرائدة في الاقتصاد القومي، وذلك من خلال دراسة تطبيقية على قطاع النقل في مصر وخاصة قطاع النقل البحري وإيضاح دور

الاستثمارات الأجنبية المباشرة في تنمية هذا القطاع الهام والحيوي للاقتصاد الوطني، خاصة في ظل الاتفاقية العامة لتحرير تجارة الخدمات.

### فروض البحث :

تنقسم الدراسة إلى نوعين من الفروض:-

فروض نظرية يتم اختبارها باستخدام النظرية الاقتصادية وفروض تطبيقية يتم اختبارها باستخدام الأساليب الإحصائية المختلفة وفيما يلي أهم فروض البحث:

- أن للاستثمار الأجنبي المباشر دور مهم في تمويل التنمية الاقتصادية بصفة عامة خاصة في قطاع الخدمات التي تم تحريرها من خلال الاتفاقية العامة للتجارة في الخدمات (GATS).
- مدى مساهمة قطاع النقل البحري في مصر بعد تحريره في دفع عجلة النمو الاقتصادي.
- تأثير تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر بمناخ الاستثمار في مصر والذي يعنى كل الأوضاع الاقتصادية والاجتماعية والسياسية والقانونية والإدارية المكونة للمحيط الذي تنبئ به العملية الاستثمارية.
- القدرة التنافسية لقطاع النقل البحري كأحد القطاعات الخدمية في جذب الاستثمارات الأجنبية المباشرة والانتفاع منه في دفع عجلة التنمية الاقتصادية.

### منهج البحث

تعتمد الدراسة منهجياً في تناول المشكلة البحثية على مزيج من المنهجين الاستقرائي والاستنباطي. حيث تبدأ الدراسة بالمنهج الاستقرائي وذلك من خلال استقراء الواقع لبعض المتغيرات الاقتصادية الكلية وتحديد مفهوم الاستثمارات الأجنبية المباشرة ومدى جدواها والطرق المثلى لجذب تلك الاستثمارات وتوجيهها إلى قطاع الخدمات ثم

نوضح الدور المتنامي لقطاع الخدمات في ظل اتفاقية GATS ثم ننتقل إلى المنهج الاستنباطي ونقوم بتحليل الدور الذي تلعبه الاستثمارات الأجنبية المباشرة في تنمية قطاع الخدمات وذلك بالاستعانة بالبيانات والأرقام المجدولة والاستعانة بالرسوم البيانية وأخيراً وتدعيماً لفرضية البحث يتم الاستعانة بنموذج قياسي لتوضيح الدور الذي تلعبه الاستثمارات الأجنبية المباشرة في تنمية قطاع النقل في مصر بصفة عامة والنقل البحري بصفة خاصة.

#### أهم الدراسات السابقة :

لقد قام العديد من الاقتصاديين بإجراء دراسات مختلفة لاختبار تأثير الاستثمار الأجنبي المباشر على النمو الاقتصادي في الدول المضيفة، وتباينت تلك الدراسات من حيث طرق المعالجة والنتائج غير المتماثلة التي تم التوصل إليها حيث أوضحت دراسة Richardson عام 1997 أن للاستثمار الأجنبي المباشر تأثيراً على النمو الاقتصادي من خلال زيادته للإنتاجية الكلية لعناصر الإنتاج وذلك بفعل التكنولوجيا المصاحبة للاستثمار الأجنبي المباشر والتي أدت إلى زيادة صادرات دول جنوب شرق آسيا(5).

أما دراسة De Mello عام 1996 والتي شملت 32 دولة من دول منظمة التعاون والتنمية الاقتصادية خلال الفترة من 1970 إلى 1990 ، حيث قام بدراسة حول تأثير الاستثمار الأجنبي المباشر على الاستثمار المحلي في تلك الدول، ووجد أن العلاقة بين المتغيرين قد اتسمت بالتكامل والذي انعكس إيجابياً على معدلات النمو الاقتصادي في الدول المستقبلية للاستثمار الأجنبي المباشر(6).

وفي دراسة لصندوق النقد العربي سنة 2003 شملت الدول العربية خلال الفترة من 1975-1999، أشارت إلى أنه يمكن تحقيق تأثير للاستثمار الأجنبي المباشر

على النمو الاقتصادي إذا ما تفاعلت تلك الاستثمارات مع مستوى معين من التطور المالي (7).

وفي دراسة chitrakalpa sen (8) بعنوان الاستثمار الأجنبي المباشر في قطاع الخدمات هل يدعم النمو في الهند؟ وقد توصلت الدراسة إلى وجود تأثير معنوي إيجابي لتدفق الاستثمار الأجنبي المباشر إلى قطاع الخدمات في الهند على نمو هذا القطاع، وذلك من خلال تحليل الانحدار والمتغيرات في صورتها اللوغاريتمية خلال الفترة من 1970 إلى 2008.

وفي دراسة Priya Dwivedi (9) ، بعنوان دور الاستثمار الأجنبي المباشر في قطاع الخدمات في الهند (دراسة تطبيقية)، وتم استخدام تحليل الانحدار البسيط للعلاقة بين الاستثمار الأجنبي المباشر ونمو قطاع الخدمات خلال الفترة من 2000 إلى 2012 وتوصلت الدراسة إلى وجود تأثير معنوي وإيجابي للاستثمار الأجنبي المباشر على تطوع الخدمات في الهند.

والجدول التالي رقم (1) يوضح ملخص لبعض الدراسات التجريبية السابقة لعلاقة الاستثمارات الأجنبية المباشرة بالنمو الاقتصادي ونمو قطاع الخدمات.

### جدول رقم (1)

ملخص لبعض الدراسات التجريبية السابقة لعلاقة الاستثمارات الأجنبية المباشرة بالنمو الاقتصادي ونمو قطاع الخدمات

النتائج	المنهجية	فترة الدراسة	عينة الدراسة	الدراسة
- وجود أثر موجب للمتغير FDI على النمو الاقتصادي للعينة محل الدراسة ككل. - وجود أثر موجب و معنوي للمتغير FDI	نموذج بيانات المقاطع العرضية مستخدما طريقة المربعات الصغرى	1985 - 1960	78 دولة نامية و 23	Blomstrom & Kokko (1994)

دراسة قياسية لدور الاستثمار الأجنبي المباشر

على النمو الاقتصادي في الدول مرتفعة الدخل. وجود أثر غير معنوي للمتغير FDI على النمو الاقتصادي في الدول منخفضة الدخل	العادية (ols) في التقدير.		دولة متقدمة	
- وجود أثر غير معنوي للمتغير FDI على النمو الاقتصادي - اعتماد الأثر الموجب للمتغير FDI على رصيد رأس المال البشري المتاح في الدول المضيفة - وجود أثر موجب على النمو الاقتصادي للمتغير FDI مع أثر رصيد رأس المال البشري	نموذج ساكن ليبيات السلاسل الزمنية المقطعية مستخدما في التقدير طريقة الانحدار غير المرتبط ظاهريا.	1979- 1970 1989- 1980	29 دولة نامية	DE Mello (1996)
وجود أثر موجب ولكنه غير معنوي للمتغير FDI على النمو الاقتصادي، وجود أثر موجب لكنه غير معنوي على التغير الاقتصادي للمتغير الذي يعبر عن تفاعل FDI مع أثر رصيد رأس المال البشري	نموذج ساكن ليبيات السلاسل الزمنية المقطعية مستخدما في التقدير طريقتي OLS والمربعات الصغرى العامة	1990- 1975	6 دول من دول منطقة الشرق الأوسط وشمال أفريقيا	Bachir (2001)
عدم اتساق النتائج مع وجهة النظر القائلة بأن هناك أثر موجب للمتغير FDI على النمو الاقتصادي	نموذج ديناميكي ليبيات السلاسل الزمنية المقطعية مستخدما الطريقة العامة للعزوم	1995- 1990	72 دولة نامية	Crankovic & Levine (2002)
- وجود أثر موجب ومعنوي للمتغير FDI على النمو الاقتصادي في العينة الأولى - وجود أثر سالب وغير معنوي للمتغير FDI على النمو الاقتصادي في العينة الثانية	نموذج ساكن ليبيات السلاسل الزمنية المقطعية مستخدما طريقة OLS في التقدير	1975- 2002	مصر وتونس والجزائر والمغرب وتركيا	Marouan Alaya (2006)

دراسة قياسية لدور الاستثمار الأجنبي المباشر

<p>أن النتائج الخاصة بالجزائر كانت متوافقة مع النظرية الاقتصادية عكس تونس حيث كان تأثير الاستثمار الأجنبي المباشر على النمو الاقتصادي سالبا وهذا ما يؤكد الدراسات السابقة المقامة على الاقتصاد التونسي والتي أثبتت عدم استفادة واستغلال هذا البلد لتدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر، أما المغرب فكان التأثير ايجابيا لكن في فترة محدودة.</p>	<p>نموذج النمو الداخلي بالإعتماد على طريقة المربعات الصغرى المزدوجة</p>	<p>1991-2005</p>	<p>تونس والجزائر والمغرب</p>	<p>Rafik Nazary 2008</p>
<p>هناك تأثير معنوي للمتغيرات على الاستثمار الأجنبي المباشر</p>	<p>تفسير تدفق الاستثمار الأجنبي المباشر إلى تلك الدول وبالاعتماد على نموذج ديناميكي</p>	<p>1990-1999</p>	<p>11 دولة من الشرق الاوسط</p>	<p>Ahmed Kamaly 2001</p>
<p>أظهرت النتائج أن للاستثمار الأجنبي المباشر تأثير معنوي وموجب على الناتج المحلي الإجمالي</p>	<p>نموذج ساكن لبيانات السلاسل الزمنية المقطعية مستخدما طريقة OLS في التقدير</p>	<p>1983-2009</p>	<p>مصر</p>	<p>Zeinab Tawfik</p>
<p>توصلت الدراسة إلى نتائج متباينة لتأثير الاستثمار الأجنبي المباشر على بعض المتغيرات في قطاع الخدمات</p>	<p>قياس القياس على الاستثمار الأجنبي المباشر في قطاع الخدمات باستخدام نموذج ساكن</p>	<p>1990-2005</p>	<p>50 دولة نامية</p>	<p>UNITED NATIONS</p>
<p>هناك تأثير معنوي وايجابي لتدفق الاستثمار الأجنبي المباشر إلى قطاع الخدمات في الهند على نمو هذا القطاع</p>	<p>تحليل الانحدار والمتغيرات في صورتها اللوغاريتمية</p>	<p>1970-2008</p>	<p>الهند</p>	<p>Chitrakalpa Sen</p>

هناك تأثير معنوي وإيجابي لتدفق الاستثمار الأجنبي المباشر إلى قطاع الخدمات في الهند على نمو هذا القطاع	تحليل الانحدار البسيط	2000-2012	الهند	Priya Dwivedi
---	-----------------------	-----------	-------	---------------

المصدر : من إعداد الباحث

#### فترة البحث:-

قام الباحث باختيار الفترة من 1992 إلى 2010 باعتبارها الفترة التي شهدت برامج الإصلاح الاقتصادي وتدفق الاستثمار الأجنبي المباشر وتحرير تجارة الخدمات خاصة خدمات النقل البحري. وبالإضافة لذلك تميزت الفترة التي أعقبت 2010 بعدم الاستقرار السياسي والاقتصادي علي الصعيد المحلي أو علي صعيد الدول العربية عموماً مما أثر علي دقة ومدى الاعتماد علي البيانات المتوفرة.

#### مصادر البيانات:-

تم الحصول علي بيانات المتغيرات من قاعدة بيانات وزارة التخطيط المصري والبنك المركزي المصري ومركز دعم واتخاذ القرار بمجلس الوزراء ، حيث تم الحصول علي بيانات ناتج المحلي الإجمالي والاستثمار المحلي من قاعدة بيانات وزارة التخطيط (مؤشرات اقتصادية) وهي بيانات أولية، أما الاستثمار الأجنبي المباشر والصادرات والواردات من الخدمات ومن النقل من قاعدة بيانات البنك المركزي المصري من ميزان المدفوعات وهي أيضاً بيانات أولية، والتقدم التكنولوجي من وزارة الاتصال وتكنولوجيا المعلومات وهي بيان أولي، أما العمالة سواء في الخدمات أو النقل فهي من وزارة التخطيط وهي بيان ثانوي معتمداً علي بيانات الجهاز المركزي للتعبئة العامة والإحصاء.

#### هيكل البحث :

وسوف نستعرض في هذا البحث بعض المباحث الأربعة التالية الاقتصادية

التالية:-

**المبحث الأول :** تطور تدفق الاستثمار الأجنبي المباشر في مصر.

**المبحث الثاني :** النموذج الأول: دور الاستثمار الأجنبي المباشر في نمو قطاع الخدمات.

**المبحث الثالث :** النموذج الثاني: دور الاستثمار الأجنبي المباشر في نمو قطاع النقل في مصر.

**المبحث الرابع :** النموذج الثالث: دور الاستثمار الأجنبي المباشر في نمو الموانئ البحرية المصرية.

و ينضح من الشكل التوضيحي التالي النماذج القياسية للدراسة :



## شكل رقم (1) النماذج القياسية



## المبحث الأول تطور تدفق الاستثمار الأجنبي المباشر في مصر

### تقديم :

قبل أن نعرض حجم التدفقات الداخلة من الاستثمار الأجنبي المباشر إلى مصر لابد أن نتعرف أولاً على نصيب مصر من حجم التدفقات الداخلة من الاستثمار الأجنبي المباشر إلى الدول النامية، فقد مر بمراحل متأرجحة ما بين ارتفاع وانخفاض، فقد بلغ نصيب مصر من التدفقات الداخلة إلى الدول النامية من الاستثمار الأجنبي المباشر (0,7%) سنة 1990 وصلت هذه النسبة إلى (1%) سنة 1995 ثم انخفضت إلى (0,5%) سنة 2001 وتوالت في الانخفاض إلى أن وصلت إلى (0,2%) سنة 2003 ثم استعادت الارتفاع سنة 2005 لتصل إلى (1,6%) ووصلت إلى الذروة عام 2007 بنصيب يقدر بـ 2,02% من إجمالي تدفقات الدول النامية.

1- حجم التدفقات الداخلة من الاستثمار الأجنبي المباشر على مستوى العالم ونصيب الدول النامية منها وكذلك نصيب مصر منها :

الجدول رقم (2) يوضح حجم التدفقات الداخلة من الاستثمار الأجنبي المباشر على مستوى العالم ونصيب الدول النامية منها وكذلك نصيب مصر من التدفقات الداخلة إلى الدول النامية خلال الفترة من 1992-2010.

جدول رقم (2)

تطور حجم التدفقات الداخلة من الاستثمار الأجنبي المباشر علي مستوي العالم  
ونصيب الدول النامية ومصر منها خلال الفترة 1992-2010 (بالمليون دولار)

السنة	البيان	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
إجمالي التدفقات علي مستوي العالم.	310.9	707.6	1089	1402	826	628	572	742	982	1461	1970	1744	1185	1243
نصيب الدول النامية من هذه التدفقات.	118.6	190	229	257	215	174	183	293	332	429	573	658	510	573
نصيب مصر من التدفقات الوافدة إلي الدول النامية (%).	1.3	1.1	1.1	1.24	0.51	0.65	0.24	0.7	1.61	2.3	2.02	1.44	1.32	1.11

المصدر: Unctad : World investment report 2011

## 2- ويتضح من الجدول رقم (2) ما يلي :

1. أن حجم التدفقات الداخلة من الاستثمار الأجنبي المباشر علي مستوي العالم زاد من سنة إلي أخري خلال الفترة من 1992-2000 ووصل إلي أعلي قيمة له عام 2000 ولكنه انخفض في الفترة 2000-2003 ويرجع ذلك إلي أحداث الحادي عشر من سبتمبر وتداعياتها (حرب الخليج الثانية ) ثم عاود الارتفاع مرة أخري ابتداء من 2004 ووصل إلي الذروة عام 2007 ثم نتيجة للأزمة المالية العالمية انخفض مرة أخري في الفترة 2008-2009 وأخيرا في 2010 عاود مرة أخري إلي الارتفاع. وترجع زيادة التدفقات من الاستثمار الأجنبي المباشر في الفترة من 2004-2007 إلي حدوث تحسن في النمو الاقتصادي العالمي واستمرار أرباح الشركات المتعددة الجنسيات وإعادة هيكلتها وتواصل البحث عن أسواق جديدة وقيامها بتحسين قدرتها التنافسية وتخفيض تكاليفها والوصول إلي الموارد الطبيعية في الخارج.
2. إن النصيب النسبي للدول النامية من حجم التدفقات الداخلة من الاستثمار الأجنبي المباشر لم يتعدى أعلي نسبة له في عام 2004 ليصل الي 39 % بينما كانت هذه النسبة 16.5% سنة 1992 وهذا يعني انتشار الدول المتقدمة ( الثالث العالمي ) الولايات المتحدة واليابان والاتحاد الأوروبي ) بالجانب الأكبر من التدفقات الوافده من الاستثمار الأجنبي المباشر حتى عام 2009 إلا أن الوضع تغير في عام 2010 حيث بلغ نصيب الدول النامية من الاستثمار الأجنبي المباشر الوارد 46% ( وخاصة نصيب الصين من تلك التدفقات ) .
3. أن نصيب مصر من إجمالي التدفقات الداخلة إلي الدول النامية من الاستثمار الأجنبي المباشر لم يتعدى (2,3%) وهي أعلي نسبة وكان ذلك سنة 2006 بينما كانت هذه النسبة 0,24% في سنة 2003.

4. أن عام 2003 قد شهد أسوأ معدلات بالنسبة للاستثمار الأجنبي المباشر سواء علي مستوي العالم أو بالنسبة للدول النامية أو حتى بالنسبة لمصر .

### 3- حجم التدفقات الداخلة من الاستثمار الأجنبي المباشر إلي مصر خلال فترة الدراسة :

أما عن حجم التدفقات الداخلة من الاستثمار الأجنبي المباشر إلي مصر فسوف نستعرضها خلال الفترة من 1992 إلي 2010 وهي الفترة التي شهدت الاهتمام بتهيئة المناخ الاستثماري المصري وبداية الإصلاح الاقتصادي والتكيف الهيكلي والجدول رقم (3) يوضح ذلك.

#### ويتضح من الجدول رقم (3) التالي ما يلي :

- زيادة الاستثمار الأجنبي المباشر لمصر من 237 مليون دولار سنة 2003 إلي 2157 مليون دولار سنة 2004 ثم إلي 5376 مليون دولار سنة 2005، ثم إلي 11578 مليون دولار سنة 2007 وهو أعلى قيمة وصلت إليه تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر الداخل إلي مصر، حيث كانت تلك الفترة (2004-2007) التي شهدت العديد من القرارات والتشريعات الخاصة بتحسين المناخ الاستثماري المصري. ثم ابتداء من عام 2008 انخفض حجم الاستثمار الأجنبي المباشر الداخل إلي مصر وذلك من أثر الأزمة المالية العالمية حتى وصل في عام 2010 إلي 6386 مليون دولار .

- أما تطور تدفق الاستثمارات الأجنبية المباشرة للخارج فقد كانت منخفضة جداً طوال فترة الدراسة حتى عام 2004 الذي شهد زيادة في تلك التدفقات بنسبة 85% تقريبا عن عام 2003، وأخذت هذه التدفقات تتذبذب من عام لآخر حتى وصلت إلي أقصاها في عام 2008 بقيمة 1920 مليون دولار وذلك كما أوضحنا سابقا كأثر للأزمة المالية العالمية.

- إن ارتفاع حجم الاستثمارات الأجنبية الداخلة إلى مصر من 1076 مليون دولار عام 1998 إلى 11578 مليون دولار عام 2007، لا يكشف عن وجود زيادة حقيقية لإسهام مصر في حركة الاستثمارات العالمية المباشرة. حيث لم تتغير هذه المساهمة إلا بنسبة (1%) طوال المدة من 1992-2007 وكذلك الحال بالنسبة للاستثمارات المتدفقة من الدول النامية إذ لم تشكل سوى 38% من حجم التدفقات العالمية، مع ملاحظة إن الجزء الأعظم من هذه التدفقات يأتي من إسهام قلة من الدول النامية تتوزع على قارات العالم.

- إن التباين في إحصائيات تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر بين صندوق النقد الدولي والاونكتاد من ناحية ومن ناحية أخرى بين إحصائيات البنك المركزي المصري ووزارة التخطيط والتعاون الدولي المصرية يوضح اختلاف طرق حساب الاستثمار الأجنبي المباشر بين كل جهة، ومن خلال مراجعة تعاريف الاستثمار الأجنبي المباشر لهذه الجهات يتضح أن الاختلاف في المفهوم يؤدي إلى اختلاف في تقدير القيمة الحقيقية لتلك الاستثمارات وبالتالي فإن زيادة تدفق الاستثمار الأجنبي المباشر إلى مصر في الفترة من 2004 إلى 2010 قد ترجع في جزء منها إلى تغير مفهوم تلك الاستثمارات، كما قام البنك المركزي بإدخال بعض التعديلات في قياس الاستثمار الأجنبي المباشر في ميزان المدفوعات المصري.

وعلى الرغم من ذلك فإن الزيادة التي تحققت في الفترة من 2004 إلى 2010 هي زيادة حقيقية قد يرجع جزء قليل منها إلى اختلاف المفهوم والقياس ولكن في النهاية قد زاد الاستثمار الأجنبي المباشر من خلال صفقات عمليات الاندماج والتملك عبر الحدود الدولية وذلك ما تؤكد البيانات فقد نجحت مصر في اجتذاب استثمارات أجنبية مباشرة بقيمة 49,2 مليون دولار خلال الفترة من العام المالي 2004/2005 إلى العام المالي 2009/2010، ووفقا لتقرير الاستثمار العالمي لعام 2010 فقد احتلت مصر المرتبة الأولى في شمال أفريقيا والمرتبة الثانية في أفريقيا

بعد أنجولا، والثالثة بين الدول العربية بعد السعودية وقطر من حيث تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر (10) .

**جدول رقم (3)**  
**تطور تدفق حجم الاستثمار الأجنبي المباشر في مصر**  
**خلال الفترة من 1992 إلى 2010**  
**القيمة بالمليون دولار**

السنة البيان	97-92 (متوسط)	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
حجم (أج م) الداخل	820	1076	1065	1235	510	647	237	2157	5376	10043	11578	9495	6712	6386
حجم (أج م) الخارج	49	46	38	51	12	28	21	159	92	148	665	1920	571	1176

المصدر: بيانات مجمعه من النشرات الاقتصادية للبنك المركزي المصري .

**4- التوزيع القطاعي والجغرافي لتدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر الداخل إلى**

**مصر:-**

ولتحليل التوزيع القطاعي لصافي تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر الداخل إلى مصر سوف يتم تقسيم الفترة (1992 إلى 2003) إلى مرحلتين، المرحلة الأولى من 1992 إلى 2003 حيث كانت التدفقات تتجه في الغالب إلى القطاع الصناعي وخدمي إلا أن هناك بعض الخدمات لم تكن تدخل ضمن حسابات الاستثمار الأجنبي المباشر، كما لم يكن ضمن حسابات الاستثمار الأجنبي المباشر الاستثمارات الموجهة إلى قطاع البترول والغاز الطبيعي كما لم تتضمن الأرقام الأرباح والفوائد المعاد استثمارها من قبل المستثمر الأجنبي ونشاط الاستثمار العقاري للمستثمرين الأجانب (11) ، والمرحلة الثانية من 2004 إلى 2010 حيث اتجهت تلك التدفقات إلى

قطاع الخدمات والقطاع الصناعي بالترتيب، وتم إدخال الاستثمارات الأجنبية المباشرة في عملية البحث والتنمية للشركات الأجنبية والمشاركة وقطاع البترول والغاز الطبيعي في حسابات الاستثمار الأجنبي المباشر، كما تم معرفة التوزيع القطاعي للاستثمارات الأجنبية المباشرة من خلال تقسيم آخر يعتمد على معرفة الشركات الجديدة الأجنبية والمشاركة والتوسع في الشركات القائمة. بالإضافة إلى ذلك فإن اتجاه الاستثمارات الأجنبية المباشرة خلال فترة الدراسة في الغالب يذهب إلى قطاع البترول خاصة في الفترة الأخيرة (2006-2010) حيث وصلت نسبة الاستثمارات الأجنبية المباشرة في هذا القطاع إلى 55% (12) .

وبالنظر إلى التوزيع القطاعي للاستثمار الأجنبي المباشر في الفترة من 1992 إلى 2010، كما هو موضح في الجدول رقم (4)، يتضح لنا ما يلي:-

#### جدول (4)

تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر إلى مصر موزع قطاعياً للمدة 1992 - 2010 ( % )

البيان السنة	القطاع الأولي	القطاع الصناعي	قطاع الخدمات
1992	0.5	60	59.5
1993	3	45	52
1994	1	43	56
1995	1	53	46
1996	1.5	46	51.5
1997	13	39	48
1998	2	73	25
1999	3.5	60	36.5
2000	3	53	44
2001	4.5	72	23.5
2002	4	68	28
2003	5	58	37
2004	6	52	42

58	8	34	2005
60	8	32	2006
53.5	8.5	38	2007
43	11	46	2008
16	8	76	2009
22	7	71	2010

المصدر:- تم أعداد الجدول بالاعتماد على:-

- أحمد جاد كمالى ، نموذج قياس محددات الاستثمار الأجنبي المباشر في مصر ، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، مجلس الوزراء، جمهورية مصر العربية، يونيو 2004، ص72، وبيانات البنك المركزي المصري ، المجلة الاقتصادية، أعداد متفرقة.

- (\*) تم تحويل القيم إلى نسب مئوية .

- يتضمن القطاع الأولي قطاع الزراعة والرعي فقط دون قطاع البترول حتى عام 2005.

- يتضمن قطاع الخدمات كل من الخدمات السياحية والتمويلية و الإنتاجية والاتصالات وتكنولوجيا المعلومات.

- أستحوذ قطاع الصناعة على الصدارة طيلة المدة ( 1992-2003) حيث حصل على ( 246,102 ) مليون دولار في عام (2003) وجاء قطاع الشركات الخدمية ثانياً بحوالي (67,483) مليون دولار وقطاع الشركات السياحية ثالثاً بحوالي (16,481) مليون دولار ومن ثم قطاع الشركات الزراعية بحوالي (16,258) مليون دولار وأخيراً قطاع الشركات الإنشائية بحوالي (12,917) مليون دولار (13) ، ويرجع ذلك إلى أن المناخ الاقتصادي المصري خلال التسعينات أصبح أكثر جاذبية لتدفق الاستثمارات الأجنبية. فعلى سبيل المثال نجد أن عدد المشروعات الاستثمارية التي تم الموافقة عليها على 1996/1995-1997/1996 يفوق عدد المشروعات التي تم إجازتها خلال العهدين 1975-1995 ، فمن الملاحظ أن تدفقات رأس المال الأجنبي إلى مصر شهدت تزايداً مطرداً خلال التسعينات والتي بلغت حوالي 2% من الناتج المحلي الإجمالي و 10% من إجمالي الاستثمارات المحلية وذلك في عام 1998. وبالرغم من هذه الزيادات في حجم الاستثمارات الأجنبية خلال فترة التسعينات، إلا أنها تعتبر منخفضة نسبياً مقارنة ببعض الدول النامية الأخرى مثل المكسيك، الأرجنتين، ماليزيا و تايلاند(14) . كما أصدرت

- الحكومة المصرية قانوناً جديداً لتحفيز الاستثمار (قانون رقم 8 لسنة 1997 ) والذي يهدف إلى تعزيز الاستثمار الأجنبي المباشر من خلال تسهيل الإجراءات وإزالة العوائق البيروقراطية وتقديم حوافز ضريبية للاستثمار في قطاعات ذات أولوية قومية مثل استصلاح الأراضي، الصناعات التحويلية، التعدين وخدمات البترول، السياحة وإنتاج البرمجيات الالكترونية(15)، كما بلغت عمليات الاندماج والاستحواذ خلال فترة التسعينات 25% من الاستثمارات الأجنبية المباشرة.
- أما الفترة من 1998 إلى 2004 فقد أحتل القطاع الصناعي الصدارة متمثلاً في قطاع الصناعة، وجاءت القطاعات الخدمية خاصة التمويلية منها في المركز الثاني، وأخيراً وفي المركز الثالث قطاع الزراعة. وقد بلغ نصيب قطاع البترول من إجمالي رصيد الاستثمارات الأجنبية المباشرة في مصر حتى نهاية العام المالي 2003/2002 حوالي 78,2% من إجمالي الاستثمارات الأجنبية المباشرة، وهي نسبة مرتفعة تعكس اختلالاً هيكلياً في توزيع الاستثمار الأجنبي المباشر في مصر، ففي الدول النامية الصاعدة لم تتعد نسبة الاستثمار الأجنبي المباشر في القطاع الأولي ومن ضمنها البترول نسبة 7% من إجمالي الاستثمار الأجنبي المباشر(16). أما عن عمليات الاندماج والاستحواذ فقد انخفضت قيم الاستثمارات الأجنبية المباشرة من خلال عمليات الاندماج والاستحواذ من 4,4 مليار جنيه عام 2000/1999 يمثل تقريباً 50% من حجم الاستثمارات الأجنبية المباشرة(17). إلى 1,2 مليار جنيه عام 2003/2002(18)، ويرجع ذلك في جزء منه إلى تراجع برنامج الخصخصة.
- ومنذ عام 2005، فإن تدفق الاستثمار الأجنبي المباشر إلى مصر قد تنوع قطاعياً، وأصبح لقطاع الخدمات وزن نسبي أكبر في التوزيع القطاعي للاستثمار الأجنبي المباشر يليه القطاع الأولي متمثلاً في الاستثمارات الموجهة إلى قطاع البترول والغاز الطبيعي وجاء القطاع الصناعي في المركز الثالث والأخير، كما أوضحت البيانات أن قطاع الخدمات المالية قد أستحوذ على 11% في المتوسط

من الاستثمار الأجنبي المباشر خلال الفترة من 2005 إلى 2010. أما التصنيف الأخر للاستثمار الأجنبي المباشر خلال الفترة من 2005 إلى 2010 فيتضح في

البيان	العام المالي 2005/2004	العام المالي 2006/2005	العام المالي 2007/2006	العام المالي 2008/2007	العام المالي 2009/2008	العام المالي 2010/2009
تأسيس شركات جديدة و زيادة رؤوس الأموال المصدرة	925.6	3,347.8	5,227.2	6,368.4	2,314.9	2,690.4
طرح الأصول والشركات لغير المقيمين	390.8	905.7	2,772.2	2,337.0	303.5	173.1
الاستثمارات العقارية	16.5	25.7	39.0	394.9	138.4	305.3
قطاع البترول	2,540.2	1,832.2	3,014.8	4,136.2	5,356.6	3,589.4
صافي تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر	3,873.1	6,111.4	11,053.2	13,236.5	8,113.4	6,758.2

الجداول رقم (5) م  
وذلك كما يلي:

#### جدول رقم (5)

تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر إلى مصر موزع قطاعياً للفترة من 2005 إلى 2010

القيم بالمليون دولار

المصدر: البنك المركزي المصري

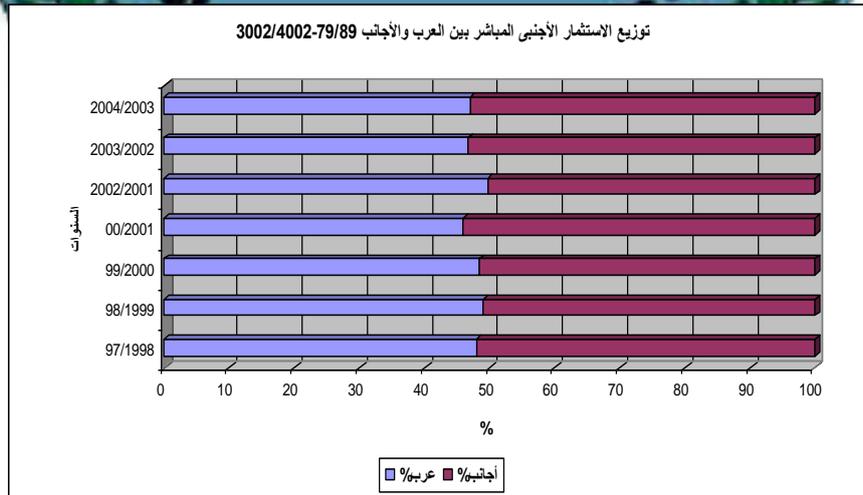
فقد أستحوذ تأسيس الشركات الجديدة والتوسعات في الشركات القائمة خلال العام المالي 2010/2009 على نحو 2690 مليون دولار بنسبة 39,8% من صافي التدفقات، وبلغت حصيلة طرح الشركات والأصول الإنتاجية في القطاعين العام والخاص لغير المقيمين نحو 173 مليون دولار وبنسبة 2,6% من صافي التدفقات، كما بلغ صافي التدفقات في قطاع العقارات نحو 305 مليون دولار بنسبة 4,5%

من صافي التدفقات خلال نفس الفترة. كما أستحوذ قطاع البترول على النصيب الأكبر من الاستثمارات الأجنبية المباشرة خلال تلك الفترة.

أما عن التوزيع الجغرافي للاستثمارات الأجنبية المباشرة، فطبقا للعرب والأجانب: يتضح من الشكل التالي رقم (2) استحواذ الدول الأجنبية على النسبة الأكبر في حجم تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر الداخل إلى مصر خلال الفترة 2004/2003-98/97 وذلك بالمقارنة بالمساهمات العربية، هذا وقد بلغت أعلى نسبة تفاوت من الاستثمارات الأجنبية والعربية في عام 2001/2000 (8% تقريبا)، حيث سجلت الاستثمارات الأجنبية في ذات العام نحو 54 مليار جنيه مقابل 46 مليار جنيه للاستثمارات العربية، وأدنى نسبة تفاوت كانت في عام 1999/1998 (2% تقريبا)، حيث بلغت الاستثمارات الأجنبية 51 مليار جنيه مقابل 49 مليار جنيه للاستثمارات العربية. ومثلت الدول الأوربية أعلى معدلات تدفق إلى مصر تليها الولايات المتحدة الأمريكية خلال تلك الفترة.

شكل رقم (2)

توزيع الاستثمار الأجنبي المباشر بين العرب والأجانب



المصدر: البنك الأهلي المصري، الاستثمار الأجنبي المباشر فى مصر، النشرة الاقتصادية، العدد (4)، المجلد (57)، 2004

- أما الفترة من 2005 إلى 2010 فكانت معظم تدفق الاستثمارات الأجنبية المباشرة من الدول المتقدمة (75% في المتوسط)، وفي ضمن هذه المجموعة يظهر الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة الأمريكية والتي مثلت تدفقاتها ما يقارب من نصف الاستثمارات الأجنبية المباشرة الداخلة إلى مصر، ويلاحظ أن حصة الولايات المتحدة والتي تمثل أكبر تدفق للاستثمار الأجنبي المباشر إلى مصر قد أنخفض خلال تلك الفترة في حين زادت تدفقات الاتحاد الأوروبي حتى فاقت تدفقاتها تدفقات الولايات المتحدة الأمريكية، كما نمت خلال هذه الفترة الأهمية النسبية للأسواق الناشئة كمصدر مهم للاستثمار الدولي، فإن مساهمتها في الاستثمار الأجنبي المباشر إلى مصر قد تضاعف من 6% عام 2005/2006 إلى 12% عام 2009/2010، ووصلت إلى ذروتها في عام 2006/2007 محققة نسبة 26% من حجم الاستثمار الأجنبي المباشر المتدفق، منها 23% استثمارات مقدمة من الإمارات العربية المتحدة إلى مصر (19)، وذلك كما يتضح من الجدول رقم (6).



جدول رقم (6)

التوزيع الجغرافي للاستثمار الأجنبي المباشر الداخل إلى مصر في الفترة من 2005 إلى 2010 ( القيم بالمليون دولار )

المصدر: البنك المركزي المصري (بيانات غير منشورة)

/2009 2010	/2008 2009	/2007 2008	/2006 2007	/2005 2006	المناطق الاقتصادية
10,989.7	12,814.6	17,790.6	13,080.3	9,097.9	العالم
8,338.2	9,407.1	12,181.2	8,809.6	7,599.8	الدول المتقدمة
6,880.7	5,738.7	5,668.2	4,110.6	3,035.0	أوروبا
6,763.2	5,578.4	5,430.1	4,061.0	2,954.3	الاتحاد الأوروبي
117.5	160.3	238.1	49.6	80.7	الدول المتقدمة الأوربية الأخرى
24.4	52.5	27.2	12.9	10.5	الدول المتقدمة الأخرى
2,651.5	3,407.5	5,609.4	4,270.7	1,498.1	الدول النامية
1,106.8	2,069.9	3,097.5	3,333.3	551.5	شرق آسيا
23.3	114.8	21.8	12.7	3.5	جنوب و جنوب شرق آسيا
1,166.7	1,215.5	2,349.3	902.0	939.3	الدول الأخرى

المبحث الثاني

النموذج الأول: قياس دور الاستثمار الأجنبي المباشر في نمو قطاع الخدمات في

مصر

## 1- تحليل الارتباط والإحصاءات الملخصة:-

يعد تحليل الارتباط من أهم مراحل بناء النموذج ، وذلك من خلال ما يتطلبه من تحديد للمتغيرات التي يجب أن يشتمل عليها النموذج أو التي يجب استبعادها منه، وبداية نشير إلى رموز مختلف المتغيرات وهي كالتالي:

### المتغير التابع:-

**YS:** يمثل معدل النمو في قطاع الخدمات، وهو يمثل نسبة الناتج المحلي في قطاع الخدمات إلى الناتج المحلي الإجمالي.

### المتغيرات المستقلة:-

**FDI:** يمثل الاستثمار الأجنبي المباشر وهو يمثل نسبة الاستثمار الأجنبي المباشر إلى الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي.

**OP:** يمثل الانفتاح على العالم الخارجي في قطاع الخدمات، وهو صافي ميزان الخدمات في ميزان المدفوعات المصري مقسوماً على الناتج المحلي الإجمالي.

**ID:** يمثل إجمالي الاستثمار المحلي في قطاع الخدمات كنسبة من الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي.

**L:** يمثل العمالة في قطاع الخدمات كنسبة من إجمالي العمالة.

**IT:** التقدم التكنولوجي.

### 2- وصف المتغيرات:-

يتضمن الجدول رقم ( أ ) بالملحق الإحصائي المرفق جميع متغيرات النموذج الأول

:

### \* المتغير التابع:-

### نمو قطاع الخدمات (YS):-

وهو عبارة عن الناتج المحلي الإجمالي في قطاع الخدمات إلى إجمالي الناتج المحلي (GDP) كنسبة مئوية وقد تم التعبير عن قطاع الخدمات الإنتاجية إجمالاً

وهو يتكون من قطاع النقل والتخزين والاتصالات وقناة السويس والتجارة والمال والتأمين والمطاعم والفنادق، وتم استخدام بيانات الناتج المحلي الإجمالي بتكلفة عوامل الإنتاج وبالأسعار الجارية وبالمليون جنيه مصري. ويلاحظ انه تم الاعتماد على نسبة الناتج المحلي الإجمالي في قطاع الخدمات إلى الناتج المحلي الإجمالي وبالتالي ليس هناك حاجة للتكميش حيث أن:-

$$\frac{\text{الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي}}{\text{الناتج المحلي الإجمالي الجاري}} = \frac{\text{الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي}}{\text{الناتج المحلي الإجمالي الجاري}}$$

$$\frac{\text{الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي في قطاع الخدمات}}{\text{الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي في قطاع الخدمات}} = \frac{\text{الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي في قطاع الخدمات}}{\text{الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي في قطاع الخدمات}}$$

$$\frac{\text{الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي في قطاع الخدمات}}{\text{الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي في قطاع الخدمات}} = \frac{\text{الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي في قطاع الخدمات}}{\text{الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي في قطاع الخدمات}}$$

( وبالمثل في باقي المتغيرات فهي جميعها منسوبة إلى الناتج المحلي الإجمالي )

\* المتغيرات المستقلة - University Of Sadat City

أ- الاستثمار الأجنبي المباشر (FDI) وقد تم التعبير عن هذا المتغير بصافي تدفقات الاستثمار الأجنبي الواردة إلى مصر كنسبة من إجمالي الناتج المحلي، ولقد تم الحصول على بيانات هذا المتغير من ميزان المدفوعات المصري المتاح على موقع البنك المركزي المصري بمليون دولار ولا يتم تحويل القيمة من مليون دولار إلى مليون جنيه مصري بالاعتماد على متوسط سعر الصرف السنوي للدولار (بيع وشراء) المتاح على موقع مركز دعم واتخاذ القرار بمجلس الوزراء المعتمد على بيانات البنك المركزي المصري، ويجب ملاحظة أنه بداية من عام 2005/2004 تم إدخال الاستثمار الأجنبي المباشر في قطاع البترول إلى الاستثمارات الأجنبية المباشرة.

ب- الانفتاح على العالم الخارجي في قطاع الخدمات (OP) وقد تم التعبير عنه بأنه صافي ميزان الخدمات من ميزان المدفوعات المصري المتاح على موقع البنك المركزي المصري كنسبة من إجمال الناتج المحلي.

ت- العمالة (L) وهي عدد العمال في قطاع الخدمات كنسبة من إجمالي العمالة وتم الحصول على بيانات هذا المتغير من بيانات البنك المركزي المصري في الفترة من 1992 إلى 2005 أما الفترة من 2006 إلى 2010 من بيانات البنك الدولي وذلك لعدم توفر السلسلة مكتملة في بيانات البنك المركزي.

ث- إجمالي الاستثمار المحلي (ID) ويعبر عنه بإجمالي الاستثمارات (عام وخاص) طبقاً لبيانات وزارة التخطيط المصري والتي تشمل (قطاع النقل والتخزين والاتصالات وفنائة السويس والتجارة والمال والتأمين والمطاعم والفنادق) كنسبة من إجمالي الناتج المحلي.

ج- التقدم التكنولوجي (IT) ويعبر عنه بعدد مستخدمي الهاتف الثابت طبقاً لبيانات وزارة الاتصالات المصرية ثم بداية من عام 2000 تم إضافة مستخدمي الإنترنت وذلك بالمليون مشترك.

بعد التعرف على المتغيرات التي يحتويها النموذج القياسي، وبدد تجميع البيانات الخاصة بكل المتغيرات، يتم تحديد الشكل الرياضي للنموذج، إذ يعد من أولى وأهم مراحل بناء النموذج القياسي وبكل الدالة هو كما يلي:

$$YS = F (FDI, L, OP, ID, IT)$$

سيتم استخدام أسلوب الانحدار المتعدد الخطي في تقدير النموذج القياسي الخاص بدور الاستثمار الأجنبي المباشر في نمو قطاع الخدمات في مصر، وكذلك قد نلجأ إلى تغيير فترة الدراسة حتى يصبح الاستثمار الأجنبي المباشر معنوياً، والصيغة الرياضية للنموذج هي كالتالي:-

النموذج الخطي وصيغته كما يلي:-

$$YS_t = \beta_0 + \beta_1 FDI_t + \beta_2 L_t + \beta_3 OP_t + \beta_4 ID_t + \beta_5 IT_t + U_t$$

حيث أن:-

- (t) تمثل الزمن أي قيمة المتغير في السنة t  
 (FDI) يمثل الاستثمار الأجنبي المباشر كنسبة من الناتج المحلي الإجمالي.  
 (L) عدد العمال بقطاع الخدمات بالألف عامل.  
 (OP) الانفتاح الاقتصادي وهو نسبة صافي ميزان الخدمات إلى الناتج المحلي الإجمالي.  
 (ID) الاستثمار المحلي في قطاع الخدمات كنسبة من الناتج المحلي الإجمالي.  
 (IT) التقدم التكنولوجي  
 $\beta_0, \beta_1, \beta_2, \beta_3, \beta_4, \beta_5$  تمثل معاملات النموذج.

يلاحظ أن النموذج القياسي هو ذا طابع احتمالي لهذا تم إدراج حد الخطأ  $Ut$  الذي ينوب عن بعض المتغيرات التي يمكن أن تؤثر في نمو الناتج المحلي الإجمالي في قطاع الخدمات لكن يصعب قياسها.

### 3- نموذج الانحدار والنتج:

يتم تقدير النماذج القياسية الاقتصادية باستعمال طريقة المربعات الصغرى العادية (OLS) ويتم ذلك بالاستعانة بالبرنامج الإحصائي (EViews4)، وبعد إدخال البيانات في هذا البرنامج تظهر نتائج تقدير النموذج المحلي من خلال الجدول التالي:-

\* نتائج تقدير النموذج الخطي:-

### جدول رقم (7)

دور الاستثمار الأجنبي المباشر في نمو قطاع الخدمات

2005-1992		2010-1992		الفترة
Pvalue	Coef	Pvalue	Coef	المتغيرات
0.0415	14.87625	0.0000	34.03070	C

دراسة قياسية لدور الاستثمار الأجنبي المباشر

0.0176	0.574205	0.4994	0.083915	FDI
0.0351	0.432347	0.8320	0.032908	OP
0.3922	-0.235703	0.0906	0.411862	ID
0.0066	0.295567	0.6570	0.006029	IT
0.0316	0.343239	0.2734	0.093576	L
0.711955		0.322495		Adjusted R-squared Durbin-Watson stat Prob(F-statistic)
2.243904		1.913708		
0.007085		0.068260		

ووفقاً للجدول رقم (7) كانت نتائج تقدير النموذج لنمو قطاع الخدمات على النحو التالي:

الفترة من 1992-2010:-

$$YS = 34.03069922 + 0.08391531223*FDI + 0.03290777588*OP + 0.411861631*ID - 0.006028805121*IT - 0.09357584751*L$$

الفترة من 1992-2005

$$YS = 14.87625482 + 0.5742051976*FDI + 0.4323472846*OP - 0.235703104*ID - 0.2955665182*IT + 0.3432389688*L$$

\* القدرة التفسيرية للنموذج المقدر:-

يلاحظ من نتائج الجدول رقم (7) :

- في الفترة 1992-2010 ان النموذج المقدر غير معنوي إحصائياً حيث أن قيمة P value (0.06) أكبر من مستوى معنوية 5% وبالتالي نرفض إحصائياً النموذج المقدر.

- في الفترة 1992-2005 أن النموذج المقدر معنوي إحصائياً حيث أن قيمة P value (0.007) أقل من مستوى معنوية 5% وبالتالي فالنموذج مقبول إحصائياً كما أن معامل الارتباط المعدل 71% وهذا يعني قدرة تفسيرية جيدة لنموذج الانحدار، مما يعني أن المتغيرات المستقلة تفسر 71% من التغيرات التي

تحدث في المتغير التابع، والباقي يرجع إلى عوامل أخرى منها الخطأ العشوائي، كما أن كل المتغيرات ذات معنوية إحصائية لأن قيمة Pvalue أقل من مستوى معنوية 5% ما عدا الاستثمار المحلي (ID).

مما سبق يتضح لنا أن النموذج المقدر والذي يتميز بمعنوية إحصائية وبقدرة تفسيرية كبيرة وبمعنوية معظم متغيراته خاصة الاستثمار الأجنبي المباشر هو النموذج الخطي في الفترة 1992-2005، وبالتالي المعادلة المقدره والتي تثبت فرضية البحث هي:-

$$YS = 14.87625482 + 0.5742051976*FDI + 0.4323472846*OP - 0.235703104*ID - 0.2955665182*IT + 0.3432389688*L$$

#### 4- التعليق على النتائج:-

نلاحظ من خلال معاملات النموذج الخطي (1992-2005) أن:

■ معامل الاستثمار الأجنبي المباشر (0.574205) وهو موجب الميل دلالة على وجود علاقة طردية بين تدفق الاستثمارات الأجنبية المباشرة ونمو قطاع الخدمات حيث أن زيادة الاستثمار الأجنبي المباشر بوحدة واحدة سوف يؤدي إلى زيادة نمو الناتج المحلي الإجمالي في قطاع الخدمات ب (0.574205) وهو ما يتفق مع النظرية الاقتصادية في أن الشركات المتعددة الجنسيات تقوم بنقل التكنولوجيا الحديثة وتعمل على تطوير قطاع الخدمات مما يشجع على زيادة المنافسة بين الشركات المحلية والأجنبية وبالتالي زيادة الناتج المحلي الإجمالي وتحقيق النمو الاقتصادي في قطاع الخدمات.

■ معامل الانفتاح الاقتصادي (0.432347) وهو موجب الميل دلالة على وجود علاقة طردية بين الانفتاح الاقتصادي معبراً عنه بصافي ميزان الخدمات في ميزان المدفوعات المصري كنسبة من الناتج المحلي الإجمالي ونمو قطاع الخدمات معبراً عنها بالناتج المحلي في ميزان المدفوعات المصري كنسبة من

الناتج المحلي الإجمالي ونمو قطاع الخدمات معبراً عنها بالناتج المحلي الإجمالي في أن زيادة درجة الانفتاح الاقتصادي تؤدي إلى زيادة النمو في قطاع الخدمات.

- معامل التقدم التكنولوجي (-0.295567) وهو سالب الميل مما يشير إلى وجود علاقة عكسية بين التقدم التكنولوجي ونمو قطاع الخدمات وهذا يتفق مع الواقع المصري حيث يعاب على قطاع الخدمات المصري بأنه قطاع كثيف العمالة ويستخدم تكنولوجيا متخلفة.
- معامل العمالة (0.343239) وهو موجب الميل دلالة على وجود علاقة طردية بين نسبة العمالة في قطاع الخدمات إلى إجمالي العمالة ونمو قطاع الخدمات وهو ما يتفق مع النظرية الاقتصادية.

ويجب ملاحظة أن المتغيرات سالفة الذكر كلها ذات معنوية إحصائية حيث أن قيمة Pvalue لها أقل من مستوى معنوية 5% وبالتالي فهي تؤثر على نمو قطاع الخدمات (المتغير التابع).

5- بعض السيناريوهات بافتراض "ثبات العوامل الأخرى" من خلال المعادلة المقدره:-

$$YS = 14.87625482 + 0.5742051976*FDI + 0.4323472846*OP - 0.235703104*ID - 0.2955665182*IT + 0.3432389688*L$$

وبالتعويض في المعادلة السابقة بالقيم المتوسطة (الوسط الحسابي-Means)

لكل من الاستثمار المحلي والانفتاح الاقتصادي والعمالة والتطور التكنولوجي حتى ينتهي لنا تثبيت هذه المتغيرات وجمعها على الحد الثابت فتصبح شكل المعادلة المقدره عبارة عن متغير مستقل واحد وباقي المتغيرات جمعت مع الحد الثابت طبقاً للقاعدة الاقتصادية "مع بقاء العوامل الأخرى على حالها (ثابتة)" كما يلي:

$$YS = 14.87625482 + 0.5742051976*FDI + 0.4323472846*(7.712105) - 0.235703104*(5.200526) - 0.2955665182*(17.66811) + 0.3432389688*(47.18368)$$
$$YS = 27.958 + 0.5742051976*FDI$$

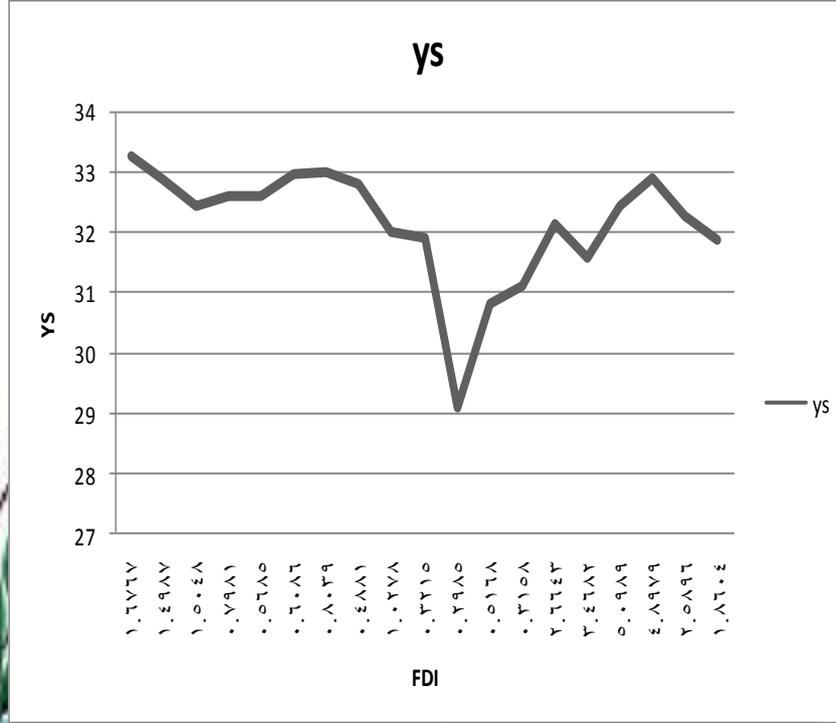
ويتضح لنا من خلال المعادلة السابقة أن هناك علاقة طردية بين تدفق الاستثمار الأجنبي المباشر ونمو قطاع الخدمات متمثلاً في نمو الناتج المحلي الإجمالي بتكلفة عوامل الإنتاج في قطاع الخدمات مع بقاء العوامل الأخرى ثابتة. وبالتعويض عن قيم  $YS$ ،  $FDI$  خلال الفترة محل الدراسة نستطيع تمثيل الدالة بيانياً وذلك بالاعتماد على بيانات الجدول رقم ( د ) بالملحق الإحصائي كما يلي:-



شكل رقم (3)

العلاقة بين الاستثمار الأجنبي المباشر ونمو قطاع الخدمات مع بقاء العوامل الأخرى ثابتة

---



ومن الشكل رقم (3) يتضح أنه خلال فترة الدراسة هناك علاقة طردية بين تدفق الاستثمار الأجنبي المباشر إلى مصر ونمو قطاع الخدمات ، ويلاحظ أن ميل الدالة هي معلمة الاستثمار الأجنبي المباشر أما الحد الثابت فهي تمثل كل المتغيرات التي تؤثر في الاستثمار الأجنبي المباشر وتجمعها على قيمة الاستثمار الأجنبي المباشر حتى ينتهي لنا تمثيل دالة الانحدار البسيط تمثيلاً بيانياً.

### المبحث الثالث

#### النموذج الثاني : قياس دور الاستثمار الأجنبي المباشر في نمو قطاع النقل في

##### مصر

يعد قطاع النقل (\*) في مصر من القطاعات الهامة في الاقتصاد المصري والتي تمثل 5% من الناتج المحلي الإجمالي (20)، وهي من القطاعات الواعدة والتي يمكن من خلال توفير التمويل اللازم لها أن تحقق معدلات نمو مرتفعة وبالتالي يزداد مساهمتها في الناتج المحلي الإجمالي، وتعتبر مشكلة التمويل من المشاكل الرئيسية والتي تقف عائقا أمام نمو هذا القطاع حيث أن المخصص لهذا القطاع في الخطط الخمسية المختلفة من الاستثمار المحلي العام بالنسبة لإجمالي الاستثمارات المحلية لم يتجاوز 2% في عام 2010 (21) .

ومن هنا جاء دور الاستثمار الأجنبي المباشر كأداة هامة من أدوات التمويل بالإضافة لما يتمتع به هذا النوع من الاستثمارات من خصائص إيجابية تجعله من الأدوات الأكثر أهمية في تمويل هذا القطاع.

#### 1- تحليل الارتباط والإحصاءات الملخصة:-

يتضمن الجدول رقم (ب) بالملحق الإحصائي المرفق جميع متغيرات النموذج الثاني :

وتعد صياغة النموذج القياسي من أهم مراحل بناء النموذج، وذلك من خلال ما يتطلبه من تحديد للمتغيرات التي يجب أن يشتمل عليها النموذج أو التي يجب استبعادها منه، وبداية نشير إلى رموز مختلف المتغيرات وهي كالتالي:

**\* المتغير التابع:-**

**TS:** يمثل معدل النمو في قطاع النقل، وهو يمثل نسبة الناتج المحلي في قطاع النقل إلى الناتج المحلي الإجمالي، وكما أوضحنا في النموذج الأول فإن القيام بأخذ هذا المتغير كنسبة من الناتج المحلي الإجمالي جعل لا داعي لتكميش المتغيرات.

**\* المتغيرات المستقلة:-**

**FDI:** يمثل الاستثمار الأجنبي المباشر وهو نسبة الاستثمار الأجنبي المباشر إلى الناتج المحلي الإجمالي.

**OP:** يمثل الانفتاح على العالم الخارجي في قطاع النقل، وهو مجموع المحصلات والمدفوعات في مجال النقل متضمنة المحصلات من قناة السويس، مقسوماً على الناتج المحلي الإجمالي.

**ID:** يمثل إجمالي الاستثمار المحلي في قطاع النقل كنسبة من الناتج المحلي الإجمالي.

\* يذكر في وزارة التخطيط والبنك المركزي أن قطاع النقل والتخزين معا وبالتالي فنحن نقصد بالبيانات الخاصة بالنقل والتخزين معا.

**L:** يمثل العمالة في قطاع النقل كنسبة من إجمالي العمالة.

**2- بيانات المتغيرات:**

تم الحصول على البيانات الأولية للمتغيرات من خلال بيانات وزارة التخطيط المصري والبنك المركزي المصري.

**\* وصف المتغيرات:-**

**المتغير التابع:-**

**نمو قطاع النقل (TS):-**

وهو عبارة عن مساهمة قطاع النقل في الناتج المحلي الإجمالي، وقد تم الحصول على البيانات الأولية لهذا المتغير من بيانات وزارة التخطيط المصرية (المؤشرات الاقتصادية) ويلاحظ أن قطاع النقل يشمل النقل والتخزين وفقاً لبيانات وزارة التخطيط.

#### المتغيرات المستقلة:-

##### أ- نمو الانفتاح الاقتصادي (OP):-

ويتم الحصول على الانفتاح الاقتصادي من خلال جمع إجمالي المدفوعات والمتحصلات من النقل مقسومة على إجمالي الناتج المحلي، وقد تم الحصول على البيانات الأولية لهذا المتغير من قاعدة بيانات البنك المركزي المصري (ميزان المدفوعات) ونلاحظ أن القيمة بالمليون دولار وتم تحويلها إلى مليون جنيه باستخدام متوسط سنوي لسعر الصرف (بيع وشراء) من قاعدة بيانات مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار بمجلس الوزراء. ويجب ملاحظة أن متحصلات النقل تشمل متحصلات قناة السويس.

##### ب- الاستثمار الحكومي المحلي (GI):-

وهو يمثل إجمالي الاستثمار العام والخاص في النقل والتخزين كنسبة من الناتج المحلي الإجمالي، وقد تم الحصول على بيانات هذا المتغير من وزارة التخطيط المصرية (مؤشرات اقتصادية).

##### ت- الاستثمار الأجنبي المباشر (FDI):-

وهو يمثل صافي الاستثمارات الأجنبية المباشرة الواردة إلى مصر كنسبة من إجمالي الناتج المحلي.

##### ث- العمالة (L):-

وهي عدد العمال في قطاع النقل كنسبة من إجمالي العمالة وتم الحصول على بيانات هذا المتغير من وزارة التنمية الاقتصادية (سلسلة البيانات الأساسية الناتج والاستثمار والتشغيل والأجور) وقام الباحث بحساب النسبة. بعد التعرف على المتغيرات التي يحتويها النموذج القياسي، وبعد تجميع البيانات الخاصة بكل المتغيرات، يتم تحديد الشكل الرياضي للنموذج، إذ يعد من أولى وأهم مراحل بناء النموذج القياسي وشكل الدالة هو كما يلي:

$$TS = F (FDI, L, OP, ID)$$

سيتم استخدام أسلوب الانحدار المتعدد الخطي في تقدير النموذج القياسي الخاص بدور الاستثمار الأجنبي المباشر في نمو قطاع النقل في مصر ، والصيغة الرياضية للنموذج هي كالتالي:-

3- النموذج الخطي وصيغته كما يلي:-

$$TSt = \beta_0 + \beta_1 FDI_t + \beta_2 L_t + \beta_3 OP_t + \beta_4 ID_t + ut$$

حيث أن:-

(t) تمثل الزمن أي قيمة المتغير في السنة t

(FDI) يمثل الاستثمار الأجنبي المباشر كنسبة من الناتج المحلي الإجمالي.

(L) عدد العمال بقطاع النقل كنسبة من إجمالي العمالة.

(OP) الانفتاح الاقتصادي وهو نسبة إلى الناتج المحلي الإجمالي.

(ID) الاستثمار المحلي في قطاع النقل كنسبة من الناتج المحلي الإجمالي.

$\beta_0, \beta_1, \beta_2, \beta_3, \beta_4$  تمثل معاملات النموذج.

يلاحظ أن النموذج القياسي هو ذا طابع احتمالي لهذا تم إدراج حد الخطأ  $Ut$  الذي ينبو عن بعض المتغيرات التي يمكن أن تؤثر في نمو الناتج المحلي الإجمالي في قطاع النقل لكن يصعب قياسها.

#### 4- نموذج الانحدار والنتائج:-

يتم تقدير النماذج القياسية الاقتصادية باستعمال طريقة المربعات الصغرى العادية (OLS) ويتم ذلك بالاستعانة بالبرنامج الإحصائي (EViews4) ، وبعد إدخال البيانات في هذا البرنامج تظهر نتائج تقدير النموذج الخطي من خلال الجدول

التالي:-

\* نتائج تقدير النموذج الخطي:-

#### جدول رقم (8)

دور الاستثمار الأجنبي المباشر في نمو قطاع النقل في مصر

2010-1992		الفترة
Pvalue	Coef	المتغيرات
0.0227	8.036708	C
0.0189	-0.133654	FDI
0.1397	0.189054	ID
0.9774	-0.002546	OP
0.1803	-0.867165	I
0.521531		Adjusted R-squared
0.760141		Durbin-Watson stat
0.005333		Prob(F-statistic)

ووفقاً للجدول رقم (8) كانت نتائج تقدير النموذج لنمو قطاع النقل على النحو التالي:

$$TS = 8.036708446 - 0.1336536023*FDI + 0.1890537371*ID - 0.002546112277*OP - 0.8671652792*I$$

\* القدرة التفسيرية للنماذج المقدره:-

يلاحظ من نتائج الجدول رقم (8) أن معامل التحديد المعدل (R-sq (adj) يساوي 52%، وهذا يعني أن المتغيرات المستقلة تفسر 52% من التغيرات التي تحدث في المتغير التابع، والباقي يرجع إلى عوامل أخرى منها الخطأ العشوائي، وهذا

يعني قدرة تفسيرية متوسطة لنموذج الانحدار المقدر، كما يتضح أن قيمة P.value تساوي (0,005) وهي أقل من مستوى المعنوية 5% وبالتالي فإن نموذج الانحدار معنوي.

#### 5- التعليق على النتائج :-

تشير قيمة المعلمة المقدر لمعامل الاستثمار الأجنبي المباشر إلى أن أثر هذا المتغير كان سالباً وذو دلالة إحصائية عند مستوى معنوية 5% حيث بلغت قيمة معاملها (-0.133654) وتشير هذه القيمة إلى أن زيادة الاستثمار الأجنبي المباشر سوف تؤدي إلى انخفاض معدل نمو قطاع النقل المصري ، وذلك يتفق مع الواقع الذي تمر به مصر من أن معظم تجارتها الخارجية يتم نقلها من خلال شركات أجنبية ولا تستفيد شركات النقل المصرية، كما أن نشاط النقل يحتاج إلى استثمارات ضخمة والعوائد المتوقعة منه تحتاج إلى فترات زمنية طويلة نسبياً مقارنة بالقطاعات الخدمية الأخرى، وبالتالي فالنتائج المتوقعة لهذه الاستثمارات قد يظهر في فترات مقبلة، كما يشير واقع الاقتصاد المصري خلال فترة الدراسة أن القطاع الحكومي هو المسيطر على قطاع النقل سواء بري أو بحري أو جوي وبالتالي دور الاستثمار الأجنبي المباشر هو دور محدود جداً ما عدا في قطاع النقل البحري خاصة بعض الموانئ البحرية (ميناء السخنة).

6- بعض السيناريوهات بافتراض " ثبات العوامل الأخرى" من خلال المعادلة المقدر:-

من خلال المعادلة المقدر:-

$$TS = 8.036708446 - 0.1336536023*FDI + 0.1890537371*ID - 0.002546112277*OP - 0.8671652793*L$$

وبالتعويض في المعادلة السابقة بالقيم المتوسطة (الوسط الحسابي-Means) لكل من الاستثمار المحلي والانفتاح الاقتصادي والعمالة حتى ينتهي لنا تثبيت هذه المتغيرات وجمعها على الحد الثابت فتصبح شكل المعادلة المقدر عبارة عن متغير

مستقل واحد وباقي المتغيرات جمعت مع الحد الثابت طبقاً للقاعدة الاقتصادية "مع بقاء العوامل الأخرى على حالها(ثابتة)" كما يلي:

$$TS = 8.036708446 - 0.1336536023*FDI + 0.1890537371*(3.136316) - 0.002546112277*(5.152632) - 0.8671652793*(3.783)$$

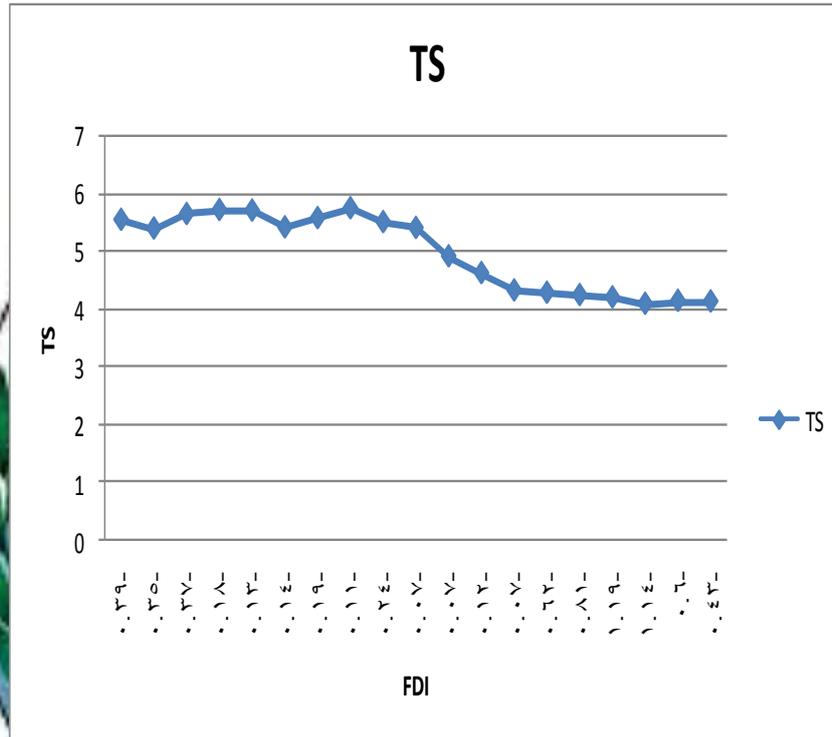
$$TS = 5.336 - 0.1336536023*FDI$$

ويتضح لنا من خلال المعادلة السابقة أن هناك علاقة عكسية بين تدفق الاستثمار الأجنبي المباشر ونمو قطاع النقل متمثلاً في نمو الناتج المحلي الإجمالي بتكلفة عوامل الإنتاج في قطاع النقل مع بقاء العوامل الأخرى ثابتة. وبالتعويض عن قيم TS، FDI خلال الفترة محل الدراسة من 1992-2010 نستطيع تمثيل الدالة بيانياً و ذلك بالاعتماد على بيانات الجدول رقم ( هـ ) بالملحق الإحصائي كما يلي:-



شكل رقم (4)

العلاقة بين الاستثمار الأجنبي المباشر ونمو قطاع النقل مع بقاء العوامل الأخرى ثابتة



ويتضح من الشكل السابق العلاقة العكسية بين نمو الاستثمار الأجنبي المباشر ونمو قطاع النقل، فعلى الرغم من معنوية الاستثمار الأجنبي المباشر في التأثير على نمو قطاع النقل إلا أن الإشارة السالبة لمعلمته تشير إلى العلاقة العكسية وذلك يتفق مع التحليل النظري السابق.

### المبحث الثالث

## النموذج الثالث : قياس دور الاستثمار الأجنبي المباشر في نمو الموانئ البحرية المصرية

### 1- تقديم :

تعد الموانئ البحرية العمود الفقري للتجارة الخارجية للدولة وبوابتها على العالم الخارجي كما أنها الحلقة الرئيسية في سلسلة النقل المتعدد الوسائط ، بالإضافة إلى دورها الحيوي في دفع عملية التنمية الاقتصادية، ومع التطورات التي شهدتها الساحة الدولية تطلب تطوير وتحديث الموانئ باستمرار ورفع كفاءتها بما يتواءم مع التطورات العالمية المستمرة ، وينظر إلى تطور ونمو الموانئ البحرية من خلال قدرتها على استقبال السفن البحرية الحديثة والتي نعني بها سفن الحاويات، ولقد بدأت سفن الحاويات في أوائل الستينات وكانت حمولة السفينة لا تتعدى 500 حاوية وتفوقت سفن الحاويات على سفن البضائع العامة التقليدية في وفورات التشغيل لأنها تحتاج إلى وقت قليل جداً نسبياً لإتمام عملية الشحن والتفريغ بالموانئ. ويقاس وقت الشحن والتفريغ لسفن الحاويات بالساعات، بينما يقاس وقت المعرّف في الموانئ للسفن التقليدية بالأيام والأسابيع، وقد أمنت سفن الحاويات حماية البضائع من التلف خلال عمليات الشحن والتفريغ ثم أن التطور الحجمي الهائل في سعة سفن الحاويات حقق ميزة اقتصادية كبيرة. ولقد مرّت سفن الحاويات منذ الستينات وحتى الآن بمراحل تطوير نتج عنها أكثر من عشرة أجيال لسفن الحاويات ولقد تسببت زيادة سعة سفن الحاويات للأجيال المتعاقبة في تعاضد تأثير هذه السفن على سياسات التشغيل لدى الشركات الملاحية وأيضاً لدى سلطات الموانئ .

وبالتالي كان لا بد من تطوير الموانئ المصرية حتى تستطيع استقبال سفن الحاويات الضخمة من خلال استخدام معدات شحن وتفريغ خاصة بالحاويات وزيادة

غاطس الأرصفة البحرية واستخدام نظام برامجي آلي متطور وتوفير ساحات التخزين و...إلخ.

## 2- تحليل الارتباط والإحصاءات الملخصة:-

يتضمن الجدول رقم ( ج ) بالملحق الإحصائي المرفق جميع متغيرات النموذج

الثالث :

تعد صياغة النموذج القياسي من أهم مراحل بناء النموذج ، وذلك من خلال ما يتطلبه من تحديد للمتغيرات التي يجب أن يشتمل عليها النموذج أو التي يجب استبعادها منه، وبداية نشير إلى رموز مختلف المتغيرات وهي كالتالي:

### \* المتغير التابع:-

**MP** : يمثل معدل نمو الموانئ البحرية (بالمليون طن)، ويمثل بالطاقة الاستيعابية للموانئ البحرية بما يعبر عن إمكانياتها في استقبال السفن والشحن والتفريغ واستغلال مساحاتها الاستغلال الأمثل، وقد تم الحصول على بيانات هذا المتغير من وزارة النقل المتاحة في مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار بمجلس الوزراء وهو مصدر ثانوي يعتمد على بيانات وزارة النقل البحري.

### \* المتغيرات المستقلة:-

#### أ- نمو الانفتاح الاقتصادي (OP):-

ويتم الحصول على الانفتاح الاقتصادي من خلال جمع إجمالي المدفوعات والمتحصلات من النقل مقسومة على إجمالي الناتج المحلي، وقد تم الحصول على البيانات الأولية لهذا المتغير من قاعدة بيانات البنك المركزي المصري (ميزان المدفوعات) ونلاحظ أن القيمة بالمليون دولار وتم تحويلها إلى مليون جنيه باستخدام متوسط سنوي لسعر الصرف (بيع وشراء) من قاعدة بيانات مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار بمجلس الوزراء. ويجب ملاحظة أن متحصلات النقل تشمل متحصلات قناة السويس.

ب- الاستثمار الحكومي المحلي (GI):-

وهو يمثل إجمالي الاستثمار العام والخاص في النقل والتخزين كنسبة من الناتج المحلي الإجمالي، وقد تم الحصول على بيانات هذا المتغير من وزارة التخطيط المصرية (مؤشرات اقتصادية).

ت- الاستثمار الأجنبي المباشر (FDI):-

وهو يمثل صافي الاستثمارات الأجنبية المباشرة الواردة إلى مصر كنسبة من إجمالي الناتج المحلي.

ث- العمالة (L):-

وهي عدد العمال في قطاع النقل كنسبة من إجمالي العمالة وتم الحصول على بيانات هذا المتغير من وزارة التنمية الاقتصادية (سلسلة البيانات الأساسية الناتج والاستثمار والتشغيل والأجور). بعد التعرف على المتغيرات التي يحتويها النموذج القياسي، وبعد تجميع البيانات الخاصة بكل المتغيرات، يتم تحديد الشكل الرياضي للنموذج، إذ يعد من أولى وأهم مراحل بناء النموذج القياسي وشكل الدالة هو كما يلي:-

$$MP=F (FDI, IG, TE, OP)$$

بيانات المتغيرات: تم الحصول على بيانات متغيرات النموذج من بنك معلومات قطاع النقل البحري ووزارة التخطيط المصرية ومركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار بمجلس الوزراء، وذلك كما يتضح بالجدول رقم (و) بالملحق الإحصائي. وسيتم استخدام أسلوب الانحدار المتعدد الخطي في تقدير النموذج القياسي الخاص بدور الاستثمار الأجنبي المباشر في نمو الموانئ البحرية المصرية والصيغة الرياضية للنموذج هي كالتالي:-

النموذج الخطي وصيغته كما يلي:-

$$MP_t = \beta_0 + \beta_1 FDI_t + \beta_2 I_t + \beta_3 OP_t + \beta_4 ID_t + ut$$

حيث أن:-

- (t) تمثل الزمن أي قيمة المتغير في السنة t  
 (FDI) يمثل الاستثمار الأجنبي المباشر كنسبة من الناتج المحلي الإجمالي.  
 (L) عدد العمال بقطاع النقل كنسبة من إجمالي العمالة.  
 (OP) الانفتاح الاقتصادي وهو نسبة إلى الناتج المحلي الإجمالي.  
 (ID) الاستثمار المحلي في قطاع النقل كنسبة من الناتج المحلي الإجمالي.  
 $\beta_0, \beta_1, \beta_2, \beta_3, \beta_4$  تمثل معاملات النموذج.

يلاحظ أن النموذج القياسي هو ذا طابع احتمالي لهذا تم إدراج حد الخطأ  $Ut$  الذي ينوب عن بعض المتغيرات التي يمكن أن تؤثر في نمو الناتج المحلي الإجمالي في قطاع النقل لكن يصعب قياسها.

### 3- نموذج الانحدار والنتائج:-

يتم تقدير النماذج القياسية الاقتصادية باستعمال طريقة المربعات الصغرى العادية (OLS) ويتم ذلك بالاستعانة بالبرنامج الإحصائي (EViews4)، وبعد إدخال البيانات في هذا البرنامج تظهر نتائج تقدير النموذج الخطي من خلال الجدول التالي:-

\* نتائج تقدير النموذج الخطي:-

جدول رقم (9)

دور الاستثمار الأجنبي المباشر في نمو الموانئ البحرية المصرية

2010-1992		الفترة
Pvalue	Coef	المتغيرات
0.3928	99.05393	C
0.0000	12.35754	FDI
0.2573	-5.102659	ID
0.1134	-5.337830	OP
0.8831	-4.136756	L

0.774450	Adjusted R-squared
1.162141	Durbin-Watson stat
0.000035	Prob(F-statistic)

ووفقاً للجدول رقم (9) كانت نتائج تقدير النموذج لنمو قطاع النقل على النحو التالي:

$$MP = 99.05393327 + 12.35754316*FDI - 5.102658713*ID - 5.337829557*OP - 4.136755804*L$$

\* القدرة التفسيرية للنماذج المقدره:-

يلاحظ من نتائج الجدول رقم (9) أن معامل التحديد المعدل (R-sq (adj) يساوي 77%، وهذا يعني أن المتغيرات المستقلة تفسر 77% من التغيرات التي تحدث في المتغير التابع، والباقي يرجع إلى عوامل أخرى منها الخطأ العشوائي، وهذا يعني قدرة تفسيرية جيدة لنموذج الانحدار المقدر، كما يتضح أن قيمة P.value تساوي (0.000035) وهي أقل من مستوى المعنوية 5% وبالتالي فإن نموذج الانحدار معنوي.

4- التعليق على النتائج :-

تشير معلمة الاستثمار الأجنبي المباشر (12.35754316)، بأن هناك علاقة طردية بين الاستثمار الأجنبي المباشر ونمو الموانئ البحرية المصرية المتمثلة في زيادة الطاقة الاستيعابية لتلك الموانئ، حيث إذا زاد الاستثمار الأجنبي المباشر بوحدة واحدة سوف يزيد نمو قطاع الموانئ البحرية ب (12.35754316) وهذا ما يتفق مع الأحداث التي مرت بها مصر من تدفق للاستثمار الأجنبي المباشر إلى هيئة موانئ البحر الأحمر (ميناء السخنة) من هيئة موانئ دبي، مما كان له أثر إيجابي على زيادة الطاقة الاستيعابية للموانئ المصرية.

5- بعض السيناريوهات بافتراض " ثبات العوامل الأخرى " من خلال المعادلة المقدره:-

من خلال المعادلة المقدره:-

$$MP = 99.05393327 + 12.35754316*FDI - 5.102658713*ID - 5.337829557*OP - 4.136755804*L$$

وبالتعويض في المعادلة السابقة بالقيم المتوسطة (الوسط الحسابي-Means) لكل من الاستثمار المحلي والانفتاح الاقتصادي والعمالة حتى ينتهي لنا تثبت هذه المتغيرات وجمعها على الحد الثابت فتصبح شكل المعادلة المقدره عبارة عن متغير مستقل واحد وباقي المتغيرات جمعت مع الحد الثابت طبقاً للقاعدة الاقتصادية "مع بقاء العوامل الأخرى على حالها(ثابتة) كما يلي:

$$MP = 99.05393327 + 12.35754316*FDI - 5.102658713*(3.136316) - 5.337829557*(5.152632) - 4.136755804*(3.783)$$
$$MP = 39.8972 + 12.35754316*FDI$$

ويتضح لنا من خلال المعادلة السابقة أن هناك علاقة طردية بين تدفق الاستثمار الأجنبي المباشر ونمو قطاع الموانئ البحرية متمثلاً في زيادة الطاقة الاستيعابية للموانئ البحرية المصرية مع بقاء العوامل الأخرى ثابتة. وبالتعويض عن قيم MP، FDI خلال الفترة محل الدراسة من 1992-2010 نستطيع تمثيل الدالة بيانياً وذلك بالاعتماد على بيانات الجدول رقم ( و ) بالمعلق الإحصائي كما يلي:-



## الخلاصة والتوصيات

(1) لقد أتضح من دراسة الإطار النظري للاستثمار الأجنبي المباشر أنه وسيلة تمويل فعالة تلجأ إليها كافة دول العالم، وإن كان احتياج الدول النامية من تدفق هذا النوع من الاستثمار أكثر من احتياج الدول المتقدمة، ولقد تعددت تعريفات الاستثمار الأجنبي المباشر حسب الجهة وإن كانت في النهاية اجتمعت جميعها على أن الاستثمار الأجنبي المباشر يتضمن تحركات رأس المال ليس فقط في شكل حصص ملكية إنما في شكل إنشاء مشروع من طرف مستثمر أجنبي والمشاركة بـ 10% أو أكثر في رأس المال الخاص للمشروع من طرف المستثمر الأجنبي ونقل التكنولوجيا والآلات والمعرفة للبلد المضيف وإعادة استثمار أرباح القروض التي تقدمها الشركة الأم لفرعها.

(2) لقد برهنت الزيادة المطردة في أحجام الاستثمار الأجنبي المباشر بجميع أنحاء العالم على مدى أميته، وذلك من خلال المساهمة في خلق الفرص الاستثمارية التي كان من الصعب توفيرها من قبل المؤسسات المحلية، نظراً لعدم اكتسابها الخبرة الكافية ومحدودية إمكانياتها، كما يعتبر أحد العناصر الهامة التي بإمكانها خلق مزايا تنافسية في مجال الخدمات بالدول النامية. ومن الجدير بالذكر، أن العديد من الاقتصاديين يرون أن الاستثمارات الأجنبية تمثل أفضل صور التمويل الخارجي للتغلب على التحديات التي تواجهها الدول النامية، وذلك لأنها لا تقتصر على نقل رأس المال إلى الدول النامية، بل تصاحبها انتقال لفنون إنتاجية وأساليب إدارية وتنظيمية حديثة تفتقر إليها الدول النامية.

(3) أثبتت الدراسة القياسية أن تدفق الاستثمارات الأجنبية المباشرة إلى مصر، وما صاحب ذلك من تحرير قطاع الخدمات المصري بصفة عامة، وقطاع النقل البحري بصفة خاصة، مما نتج عنه نمو قطاع النقل البحري متمثلاً في تدفق الاستثمار الأجنبي المباشر إلى بعض الموانئ البحرية خاصة ميناء السخنة، ولقد

استطاعت الحكومة المصرية جذب بعض الاستثمارات الأجنبية العربية من دولة الكويت (مجموعة الخرافي) ومن دولة الإمارات (ميناء دبي)، وذلك بإنشاء وتشغيل رصيف بحري حديث في ميناء الإسكندرية وإنشاء وتشغيل ميناء السخنة، ولقد أثبتت تلك التجارب وبالرغم من قلتها إلى أن هناك نمو في قطاع الموانئ البحرية المصرية متمثلاً في زيادة الطاقة الإستيعابية للبضائع المنقولة بحراً (المحملة والمفرعة)، مما يؤدي إلى نمو قطاع النقل البحري وبالتالي نمو نسبة النقل في الناتج المحلي الإجمالي إلى أكثر من 5% سنوياً.

(4) إن الاستثمار في الموانئ البحرية المصرية وتبعاً للخطة الخمسية للحكومة المصرية، فقد خصصت مبلغ 16.2 مليار دولار للاستثمار في قطاع النقل بصفة عامة منهم 9.1 مليار دولار في البنية التحتية للنقل البحري متمثلاً في الموانئ البحرية والمحطات المائية.

وبناءً على ما سبق، وتأكيداً على فرضية البحث بأن هناك دور إيجابي للاستثمار الأجنبي المباشر في تنمية قطاع النقل البحري المصري والذي يتمثل في قطاع الموانئ البحرية والتي تتمتع فيها مصر بميزة تنافسية تبعاً لموقعها الجغرافي، فإن القدرة التنافسية للموانئ البحرية تقوم على أساس مجموعة من الإجراءات والإمكانيات التي تتحكم في تشغيل وتأمين سير العمليات داخل الميناء والقدرة على تحقيق متطلبات أصحاب السفن والمتعاملين مع الميناء من خلال منظومة " لوجستيات خدمات النقل البحري". وقد أوضح مؤشر الأداء اللوجستي (LPI) والذي يضم ستة أبعاد رئيسية هي الجمارك، والبنية التحتية، والشحنات الدولية، الكفاءة اللوجستية، وتتبع واقتناء أثرها، والوقت المناسب، والذي يضم 150 دولة، أن مصر كانت تحتل في عام 2007 المركز 97 وذلك برصيد 2,37 نقطة من 5 نقاط وهو الحد الأعلى، أما في عام 2010 فقد احتلت مصر المركز 92 وذلك برصيد 2,61 نقطة، هذه النتيجة تسلط الضوء على حقيقة أن مصر لا تزال سوقاً ناشئاً في القطاع اللوجستي، الذي يمنح مجالاً للنمو عن طريق المزيد من فرص الاستثمار في تطوير

البنية التحتية، ويعطي صورة واعدة لهذا القطاع في المستقبل، وذلك كما يتضح من الجدول رقم (10).

### جدول رقم (10)

#### مؤشر الأداء اللوجستي في مصر

السنة	الترتيب حسب مؤشر الأداء اللوجستي	القيمة حسب مؤشر الأداء اللوجستي	الجمارك	البنية التحتية	الشحن الدولي	الكفاءة اللوجستية	تتبع الشحنات	الوقت المناسب
2007	97	2.37	2.08	2	2.33	2.38	2.62	2.85
2010	92	2.61	2.11	2.22	2.56	2.87	2.56	3.31

المصدر: البنك الدولي، متاح على الإنترنت على الرابط

<http://databank.worldbank.org/data/views/reports/tableview.aspx>

(5) النموذج الأول: دور الاستثمار الأجنبي المباشر في نمو قطاع الخدمات (نموذج الانحدار)، ولقد أوضحت الدراسة أن الاستثمار الأجنبي المباشر يؤثر على

النمو الاقتصادي للقطاع الخدماتي.

(6) النموذج الثاني: دور الاستثمار الأجنبي المباشر في نمو قطاع النقل في مصر، وقد أثبتت نتائج تحليل الانحدار إلى وجود تأثير سلبى للاستثمار الأجنبي المباشر على نمو قطاع النقل في مصر.

(7) النموذج الثالث: دور الاستثمار الأجنبي المباشر في نمو الموانئ البحرية المصرية، وقد أثبتت نتائج تحليل الانحدار بأن هناك علاقة طردية بين الاستثمار الأجنبي المباشر ونمو الموانئ البحرية المصرية المتمثلة في زيادة الطاقة الاستيعابية لتلك الموانئ، وهذا ما يتفق مع الأحداث التي مرت بها مصر من تدفق للاستثمار الأجنبي المباشر إلى هيئة موانئ البحر الأحمر (ميناء العين السخنة) من هيئة موانئ دبي، مما كان له أثر إيجابي على زيادة الطاقة الاستيعابية للموانئ المصرية.

وبناءً على تلك النتائج التي توصلنا إليها من خلال هذا البحث، يكون بإمكاننا تقديم بعض المقترحات والتوصيات، والتي تتمثل فيما يلي:

1. تحديد أشكال دخول الاستثمار الأجنبي المباشر، وذلك من خلال مشروعات جديدة أو مشروعات قائمة، كما لا بد على الدول النامية ومنها مصر أن تعمل على استقطاب الاستثمارات الأجنبية المباشرة التي تلائم بيئتها الاستثمارية، حتى تتجنب الوقوع في بعض النتائج السلبية على المدى الطويل.
2. تطوير قطاع النقل البحري المصري والذي كانت مصر تتمتع بميزة نسبية فيه في الماضي وأصبح من القطاعات المهمة في الوقت الحاضر وذلك من خلال توجيه الاستثمارات الأجنبية المباشرة إلى تطوير الأسطول البحري المصري وتطوير الموانئ المصرية.
3. الاهتمام بالخدمات اللوجستية المصاحبة لخدمات النقل البحري والتي قد تدر إيرادات ضخمة لموازنة الدولة قد تساهم في تحقيق معدلات مرتفعة من النمو الاقتصادي.
4. إن نجاح مصر في اجتذاب أكبر خطوط الملاحة العالمية وشركات تشغيل الموانئ التي مصر تؤكد قوة الاقتصاد المصري وقدرته على النمو وجذب مثل هذه الاستثمارات الأجنبية بأفضل الشروط لصالح الدولة، والمساهمة في تقليل تكلفة الصادرات والواردات من وإلى الموانئ المصرية.
5. إن السنوات القليلة الماضية شهدت دخول أكبر الشركات في صناعة الملاحة البحرية في العالم إلى الموانئ المصرية ومنها شركات KGL, APM, HPH وموانئ دبي العالمية في موانئ الإسكندرية وشرق بورسعيد ودمياط والسخنة مما يعكس أهمية هذه الموانئ كمواقع محورية إستراتيجية لهذه الشركات العالمية.
6. لا تزال الموانئ والمحطات البحرية لم يتم استغلالها استغلالاً كاملاً، وبالتالي فهناك مجالاً للنمو المحتمل، قدمت الحكومة المصرية استثمارات تقدر بـ 50 مليار

جنيه إلى تطوير البنية الأساسية للموانئ المصرية، على أمل جذب المزيد من الاستثمارات الخاصة في هذا القطاع الواعد.

7. تنفيذ عمليات الحفر في قناة السويس من أجل توسيع وتعميق المجرى الملاحي حتى يتمكن من استقبال السفن العملاقة VLCC و ULCC ، ومن ثم زيادة حركة المرور في القناة ، وهو ما تم المرحلة الأولى منه بافتتاح ازدواج المجري لملاحي للقناة في أغسطس 2015 .



## الهوامش

- 1- أحمد عبد العزيز الشرقاوي، المدخل في الاقتصاد الكلي، دار الخولى للطباعة، طنطا، 2005، ص 428.
- 2- عبد السلام أبو قحف ، اقتصاديات الأعمال و الاستثمار الدولي ، مكتبة الإشعاع الفنية ، الإسكندرية، 2001 .
- 3- الأونكتاد- "الانضمام إلى منظمة التجارة العالمية وسياسات التنمية" - الأمم المتحدة - جنيف 2001 .
- 4- المرجع السابق .
- 5- Richardson, "Globalization and Linkages Macro structural challenges and opportunities, Working Paper, N° 181 OCDE/GD (Paris: OCDE, 1997), P. 19.
- 6- Luiz R. de Mello, Jr. 'Foreign direct investment-led growth: evidence from time series and panel data Oxford Economic Papers 51 (1999), 133 – 151.
- 7- محمد مصطفى عمران ، علي أحمد البلبل، ، الاستثمارات الأجنبية المباشرة، التطور المالي النمو الاقتصادي، شواهد من البلدان العربية 1975 - 1999 أبو ظبي: صندوق النقد العربي، 2003 ص ص 22 - 23 .
- 8- Chitrakalpa sen, FDI in the Service Sector – Propagator of Growth for India? Theoretical and Applied Economics Volume XVIII (2011), No. 6(559), pp. 141-156 <http://store.ectapublications.com/article/606.pdf>.
- 9- Priya Dwivedi, IMPACT OF FDI INFLOW ON SERVICE SECTOR IN INDIA: AN EMPIRICAL ANALYSIS, International Journal of Management Research and Business strategy,ISSN2319 [http://www.ijmrbs.com/ijmrbsadmin/upload/IJMRBS\\_51d1b5b7da310.pdf](http://www.ijmrbs.com/ijmrbsadmin/upload/IJMRBS_51d1b5b7da310.pdf)

- 10- وزارة الاستثمار، تطور مؤشرات أداء الاقتصاد المصري، 2010، ص 7
- 11- وزارة الاستثمار في عام ، تشجيع وزيادة الاستثمارات، 2005، ص 16.
- 12- Ahmed Kamaly, Inward FDI in Egypt And Its Policy, Columbia FDI Profiles, 2011, pp2-4.
- 13- أحمد جاد كمالى ، نموذج قياس محددات الاستثمار الأجنبي المباشر في مصر ، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، مجلس الوزراء، جمهورية مصر العربية، يونيو 2004، ص72.
- 14- UNCTAD , Investment policy review: Egypt, United Nations, 2002.
- 15- International Business Publications, Egypt: Business law handbook. USA, Washington, DC- Cairo, 2001.
- 16- مجلس الوزراء، مركز المعلومات ودعم اتخاذ القرار، السياسات المقترحة لجذب الاستثمار الأجنبي المباشرة إلى مصر، 2004، ص9.
- 17- UNCTAD : World Investment Report, 2003.
- 18- الهيئة العامة للاستثمار والمناطق الحرة، نشرة الاستثمار، أكتوبر 2003، ص 57.
- 19- UNCTAD, World Investment Report 2010: Investing in a Low Carbon Economy (New York and Geneva: United Nations, 2010), p. 72
- 20- البنك المركزي المصري، التقرير الاقتصادي الموحد 2010.
- 21- وزارة التخطيط متاح على الإنترنت على الرابط <http://www.mop.gov.eg/annual.html>
-

جدول (د)

النموذج الأول:- دور الاستثمار الأجنبي المباشر في نمو قطاع الخدمات:-

الشكل الخطي:- (1992-2010)

Dependent Variable: YS  
Method: Least Squares  
Date: 11/13/14 Time: 18:45  
Sample: 1992 2010  
Included observations: 19

Prob.	t-Statistic	Std. Error	Coefficient	Variable
0.0000	7.490452	4.543210	34.03070	C
0.4994	0.694869	0.120764	0.083915	FDI
0.8320	0.216438	0.152042	0.032908	OP
0.0906	1.828083	0.225297	0.411862	ID
0.6570	-0.454384	0.013268	-0.006029	IT
0.2734	-1.143738	0.081816	-0.093576	E
32.14368	Mean dependent var		0.510691	R-squared
0.983696	S.D. dependent var		0.322495	Adjusted R-squared
2.667752	Akaike info criterion		0.809687	S.E. of regression
2.965996	Schwarz criterion		8.522714	Sum squared resid
2.713611	F-statistic		-19.34364	Log likelihood
0.068260	Prob(F-statistic)		1.913708	Durbin-Watson stat

الشكل الخطي:- (1992-2005)

Dependent Variable: YS  
Method: Least Squares  
Date: 11/13/14 Time: 23:11  
Sample: 1992 2005  
Included observations: 14

Prob.	t-Statistic	Std. Error	Coefficient	Variable
0.0415	2.424813	6.135011	14.87625	C
0.0176	2.979853	0.192696	0.574205	FDI
0.0351	2.532973	0.170688	0.432347	OP
0.3922	-0.904326	0.260640	-0.235703	ID
0.0066	3.638910	0.081224	-0.295567	IT
0.0316	2.600461	0.131992	0.343239	L
32.11857	Mean dependent var		0.822742	R-squared
1.121900	S.D. dependent var		0.711955	Adjusted R-squared
2.120813	Akaike info criterion		0.602122	S.E. of regression
2.394694	Schwarz criterion		2.900404	Sum squared resid
7.426367	F-statistic		-8.845689	Log likelihood
0.007085	Prob(F-statistic)		2.243904	Durbin-Watson stat

University Of Sadat City

جامعة مدينة السادات

جدول (هـ)

النموذج الثاني:- دور الاستثمار الأجنبي المباشر في نمو قطاع النقل:-

الشكل الخطي:-

Dependent Variable: TS  
Method: Least Squares  
Date: 11/14/14 Time: 19:26  
Sample: 1992 2010  
Included observations: 19

Prob.	t-Statistic	Std. Error	Coefficient	Variable
0.0227	2.560425	3.138818	8.036708	C
0.0189	-2.653225	0.050374	-0.133654	FDI
0.1397	1.565961	0.120727	0.189054	ID
0.9774	-0.028829	0.088317	-0.002546	OP
0.2803	-1.123140	0.772090	-0.867165	L
4.955263	Mean dependent var	0.627658	R-squared	
0.665076	S.D. dependent var	0.521531	Adjusted R-squared	
1.505940	Akaike info criterion	0.460043	S.E. of regression	
1.754476	Schwarz criterion	2.962951	Sum squared resid	
5.905001	F-statistic	-9.306427	Log likelihood	
0.005333	Prob(F-statistic)	0.760141	Durbin-Watson stat	

جدول (و)

النموذج الثالث:- دور الاستثمار الأجنبي المباشر في نمو قطاع الموانئ البحرية:-

الشكل الخطي:-

Dependent Variable: MP  
Method: Least Squares  
Date: 11/14/14 Time: 20:31  
Sample: 1992 2010  
Included observations: 19

Prob.	t-Statistic	Std. Error	Coefficient	Variable
0.3928	0.881656	112.3499	99.05393	C
0.0000	6.853603	1.803072	12.35754	FDI
0.2573	-1.180825	4.321266	-5.102659	ID
0.1134	-1.688559	3.161175	-5.337830	OP
0.6631	-0.143067	27.63536	-4.130756	L
75.10316	Mean dependent var	0.824573	R-squared	
34.67239	S.D. dependent var	0.774450	Adjusted R-squared	
8.661484	Akaike info criterion	16.46663	S.E. of regression	
8.910020	Schwarz criterion	3796.101	Sum squared resid	
16.45127	F-statistic	-77.28409	Log likelihood	
0.000035	Prob(F-statistic)	1.162141	Durbin-Watson stat	