

الرؤية المستقبلية لأثر المنطقة اللوجستية لقناة السويس على معدلات النمو الاقتصادى فى مصر

أ.د. / سهير محمد السيد حسن*
أ.م.د. وفاء بسيونى السيد شحاته**
نسرین محمد فهمى الدجوى***

(*) أ.د. سهير محمد السيد حسن: استاذ الاقتصاد بكلية التجارة جامعة المنوفية

Email : sohermohed1234@gmail.com

(**) أ.م.د. وفاء بسيونى السيد شحاته أستاذ مساعد بقسم الاقتصاد والمالية العامة بكلية التجارة - جامعة المنوفية ،
ولها اهتمامات بحثية بقضايا الطاقة والنمو والتنمية. الاقتصادية والتعليم وسعر الصرف
وميزان المدفوعات والبطالة. والهجرة الخارجية وقضايا التعليم.

Email: wshehata65@yahoo.de

(***) نسرین محمد فهمى الدجوى: مدرس مساعد بقسم الاقتصاد لية التجارة جامعة المنوفية

Email: nesreen.eldegwy@commerce.menofia.edu.eg

نبذة

تهدف الدراسة إلى اختبار طبيعة العلاقة بين مكونات مؤشر الأداء اللوجيستى ومعدل النمو الاقتصادى، معتمدة على الأسلوب التحليلى الكمى باستخدام نماذج السلاسل الزمنية المقطعية (Panel Data) لما تتميز به من زيادة فى دقة التنبؤ، كما إنها تأخذ فى الاعتبار أثر تغير الزمن وأثر تغير الاختلاف بين المفردات لتحليل وتفسير أثر المنطقة اللوجستية لقناة السويس على النمو الاقتصادى فى مصر.

وتوصلت الدراسة إلى وجود علاقة طردية بين مكونات مؤشر الأداء اللوجيستى (عمليات التخليص الجمركى، كفاءة وجودة الخدمات اللوجستية، زمن وصول الشحنات فى الوقت المحدد)، ومعدل النمو الاقتصادى.

الكلمات المفتاحية: المناطق اللوجستية، قناة السويس، النمو الاقتصادى، مؤشر الأداء اللوجيستى.

Abstract

The study aims to test the nature of the relationship between the components of the Logistics Performance Index and the economic growth rate, relying on the quantitative analytical method using cross-sectional time series models (Panel Data) due to its increased forecasting accuracy. It also takes into account the effect of time change and the effect of variation Between Vocabulary for analyzing and interpreting the impact of the Suez Canal Logistics Zone on economic growth in Egypt.

The study found a direct relationship between the components of the logistics performance index (customs clearance operations, efficiency and quality of logistics services, time of arrival of shipments on time) and the economic growth rate.

Keywords: Logistics Areas, Suez Canal, Economic Growth, Logistics Performance Index.

مقدمة

تلعب قناة السويس دوراً حيوياً فى حركة التجارة العالمية، لما لها من موقع متميز بين قارات العالم، لذلك تمثل قناة السويس أحد أهم المعابر وأفضل طرق التجارة البحرية فى العالم، وواحداً من أهم مصادر توفير النقد الأجنبى للاقتصاد المصرى.

ومن هذا المنطلق؛ ومع اتجاه الحكومة المصرية لتبنى فكرة المشروعات العملاقة، كمدخل من مداخل التنمية الاقتصادية، من خلال المشروعات التى تستطيع تخصيص الموارد الاقتصادية المختلفة. تعتبر تنمية المنطقة الاقتصادية لمحور قناة السويس، والتى تمتد من ميناءى شرق وغرب بورسعيد وحتى ميناء الطور (متضمنه ستة موانى بحرية أساسية وهى ميناء شرق بورسعيد، وميناء غرب بورسعيد، ميناء الأدبية، ميناء العين السخنة، ميناء العريش، ميناء الطور) وذلك على مساحة حوالى ٤٦٠.٦٠ كيلو متر مربع، من أهم المشروعات التى تدعم حركة الملاحة العالمية.

وتعتبر المنطقة من أهم الفرص الاستثمارية ذات القدرة الاستيعابية الكبيرة للاستثمارات الجديدة، من خلال الاعتماد على بلورة الدور اللوجستى فى استغلال الموارد الاقتصادية المتاحة والممكنة أقصى استغلال ممكن. حيث اتضح أن مصر حققت على مكانة ضعيفة فى مؤشر أداء الخدمات اللوجستية، حيث احتلت المرتبة ٩٢ و ٥٧ عام ٢٠١٠ و ٢٠١٢، ثم جاءت فى المستوى ٦٢ فى عام ٢٠١٤ وتقدمت فى عام ٢٠١٦ حتى وصلت إلى المركز ٤٩ عالمياً وهو أفضل ترتيب حصلت عليه مصر عبر سنوات مختلفة، ويرجع ذلك إلى تحسن مؤشرات البنية التحتية والشحنات الدولية، وكفاءة وجودة الخدمات اللوجستية ومعدلات وصول الشحنات فى الوقت المحدد، ثم تراجعت حتى احتلت المركز ٦٨ فى عام ٢٠١٨ على مستوى العالم. ويرجع ذلك إلى تراجع جميع مكونات مؤشر الأداء اللوجستى سواء كانت فى التخلص الجمركى والبنية التحتية وكفاءة وجودة الخدمات اللوجستية المقدمة. ثم تقدمت مرة أخرى عام ٢٠٢٢ حيث احتلت المركز ٥٧ على مستوى العالم نتيجة تحسن بعض مكونات مؤشر الأداء اللوجستى. وهذا الأمر يودى إلى خلق مزيد من فرص العمل الجديدة وزيادة الجدوى المالية والاجتماعية والاقتصادية لهذه المنطقة، فنتحقق الجدوى الاجتماعية من خلال خلق المجتمعات العمرانية الجديدة، والجدوى الاقتصادية بأستحداث صناعات تكميلية ذات دفع أمامى وخلفى، تساعد على تنشيط القطاع وتزيد من الدخل القومى والنواتج القومى وتنشيط الصادرات وخلق منطقة لوجستية متميزة.

مشكلة الدراسة

حقق الاقتصاد المصري معدلات نمو اقتصادى منخفضة خلال الفترة من (٢٠٢٢/٢٠٠٠) حيث وصلت إلى ٣.٦% فى المتوسط، نظراً للعديد من المتغيرات والأحداث الداخلية والخارجية التى مر بها الاقتصاد المصرى خلال تلك الفترة، وعدم القدرة على تنفيذ قدر كاف من الإستثمارات وتنفيذ مشروعات تنموية ترفع بمعدلات النمو الاقتصادي للإرتفاع، لذا تمثل مشروعات التنمية في محور قناة السويس فرصة مواتية لحشد قدر كاف من الاستثمارات عالية الإنتاجية في مشروعات تدفع بمعدل النمو الاقتصادي للإرتفاع، ومن هنا يمكن أن تتمثل المشكلة البحثية في السؤال الأتى: مدى تأثير مشروع تنمية محور قناة السويس كمنطقة لوجستية عالمية على النمو الاقتصادي فى مصر، والرؤية المستقبلية لدورها فى تحسين معدلات النمو الاقتصادي فى مصر.

أهمية الدراسة

تتبع أهمية الدراسة من أهمية قناة السويس كشريان ملاحى دولى يلعب دوراً حيوياً فى حركة التجارة العالمية، وكذلك أهمية المنطقة المجاورة للقناة والممتدة بطول حوالى ٤٦٠.٦٠ كيلو متر مربع. والاهتمام بإعادة هيكلة وبناء محور قناة السويس ليصبح مركزاً لوجستياً عالمياً، يسمح بتقديم جميع الخدمات والصناعات اللازمة لحركة التجارة العالمية، أسوة بالمناطق اللوجيستية العالمية فى دى وسنغافورة والصين. مما يساهم فى خلق فرص العمل التى تساعد على خفض معدلات البطالة وخلق دخول جديدة تساهم فى تحقيق التنمية المستدامة فى إطار رؤية مصر ٢٠٣٠، وزيادة تنافسية القناة كمحور ملاحى عالمى، وتقديم مساهمة عن جدوى المشروعات العملاقة والمناطق اللوجستية.

أهداف الدراسة

يتمثل هدف الدراسة فى فيما يلى:

- ١- قياس أثر معدل الأداء اللوجستى على معدلات النمو الاقتصادي فى مصر.
- ٢- قياس أثر مكونات مؤشر الأداء اللوجستى على معدلات النمو الاقتصادي.

فروض الدراسة

يمكن تحقيق أهداف الدراسة فى ظل الفرض التالى:

١- يوجد علاقة ذات دلالة احصائية بين معدل الأداء اللوجستى ومعدل نمو الناتج المحلى الإجمالى الحقيقى.

٢- يوجد علاقة ذات دلالة احصائية بين مكونات مؤشر الأداء اللوجستى ومعدل نمو الناتج المحلى الإجمالى الحقيقى

منهجية الدراسة

لإثبات مدى صحة فروض الدراسة يتم اتباع المنهج الاستقرائى المتمثل فى تناول الظواهر الاقتصادية بدايةً بتجميع التراث الأدبى من الدراسات العربية والأجنبية التى تناولت موضوع الدراسة لبناء الجانب النظرى للدراسة ومن ثم تحديد متغيرات الدراسة. كذلك سيتم الاعتماد على المنهج الاستنباطى والذى يقوم على تحليل البيانات السابق تجميعها من المصادر الرسمية، وتحديد اتجاهات متغيرات الدراسة لبناء النموذج الاحصائى، وتحليل العلاقات المختلفة بين المتغيرات بإستخدام أساليب التحليل الكمى، لاختبار مدى صحة فروض الدراسة بإستخدام برنامج Stata، وتفسير النتائج فى ضوء ما تقره النظرية الاقتصادية، واستخلاص نتائج وتوصيات فى مجال الدراسة.

الدراسات السابقة

تعددت الدراسات النظرية فى هذا السياق حيث يرى سميث أن هناك علاقات متبادلة بين عناصر النمو والتجارة فعندما يتحقق يرتفع الطلب على الخدمات التجارية والمواد اللازمة للإنشاءات والصناعات التحويلية مما يؤدى إلى تقدم التجارة وإقامة الصناعات. كما افترض الكلاسيك والنيوكلاسيك أن الأختلاف فى المزايا النسبية لإنتاجية عنصر العمل أو فى توافر الهبات النسبية لعوامل الإنتاج هى التى تحدد هيكل الصادرات والواردات، وبالتالي فأن السياسات التجارية الهادفة لإزالة الحواجز الجمركية والتجارية بين الدول أو التخفيف منها سوف يؤدى إلى زيادة الإنتاج وبالتالي زيادة فرص العمل وتخفيض معدلات البطالة وبالتالي زيادة الصادرات مما يؤدى إلى زيادة معدلات النمو الاقتصادى.

وتتكون البنية التحتية اللوجستية من الطرق والسكك الحديدية والمطارات والموانئ البحرية وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات وإنتاج الطاقة (Srivastava, 2006). تعد الموانئ الجافة ومحطات الشحن والمستودعات عناصر مهمة فى النظام اللوجستى. يساهم هيكل السوق فى كفاءة نقل

البضائع ونظام الخدمات اللوجستية من خلال ربط المنتجين والمستهلكين. كما ركزت الدراسات الحديثة المتعلقة بتكاليف التجارة على مساهمة الخدمات اللوجستية، وتيسير التجارة، وتطوير البنية التحتية، والوقت في تراكم تكاليف التجارة، وكيفية تأثير ذلك على حجم ونمط التجارة. لقد زادت أهمية الخدمات اللوجستية وتيسير التجارة وغيرها من الحواجز غير المتعلقة بالسياسات بشكل رئيسي لأن حواجز السياسة التجارية أصبحت تمثل بشكل متزايد نسبة أصغر من إجمالي تكاليف التجارة (Anderson and Van Wincoop, 2004). وفي الآونة الأخيرة؛ تبين أن الخدمات اللوجستية وتيسير التجارة والبنية التحتية تشكل محددات مهمة للتجارة، وهي موجودة بالفعل في عدد من الأوراق التي بحثت تأثير هذه العوامل على حجم التجارة والتكاليف. كما قدم كل من Dollar and Kraay (2002 & 2004) أدلة تثبت أن المؤسسات والبنية التحتية والتسهيلات لها أهمية بالنسبة للتجارة، وأنه إذا كانت بعض البلدان متخلفة من حيث التجارة والنمو فإن ذلك له علاقة بسوء حالة المؤسسات والبنية التحتية من بين مجموعة من العوامل الأخرى.

كما تعددت الدراسات التطبيقية حيث هدفت هذه الدراسات إلى التركيز على واحد من أهم المرافق الحيوية للدولة وهو المجرى الملاحي لقناة السويس، وتحديد أهم مقومات نجاح المناطق اللوجستية في العالم، حيث أن انشاء مناطق لوجستية ضمن مشروع تنمية محور قناة السويس يعد نقطة انطلاق تنموية تساهم في توليد الدخل والتشغيل وإعادة توزيع السكان وغيرها من الآثار الاقتصادية. وتحديد أهم العوامل المؤثرة في أنشاء المراكز اللوجستية، لتعظيم الاستفادة من محور قناة السويس كمركز صناعي وتجاري ولوجيستي عالمي في ضوء التجارب الدولية العالمية. وتأكيد دورها في زيادة معدلات القيمة المضافة للاقتصاد القومي.

وتوصلت هذه الدراسات إلى أن الخدمات اللوجستية والملاحية المزمع تقديمها خلال الموانئ الواقعة على محور قناة السويس ستؤثر ايجابياً على الاقتصاد القومي المصري، وتطوير شبكة لوجيستيات النقل بموانئ المنطقة الاقتصادية والاهتمام بتفعيل وتطبيق النقل الذكي سوف يحول مصر لمركز لوجيستي عالمي لصناعة النقل واللوجيستيات بما يحقق أهداف التنمية الاقتصادية بالدولة. كما توصلت بعض الدراسات إلى أن ميناء دبي الدولي يُعد الأفضل، من حيث الحرص على تقديم أفضل خدمات للعملاء وتوفير عدد من الخدمات المتميزة ذات القيمة المضافة في أسرع وقت ممكن

وتوفير المعلومات اللازمة. (دراسة أحمد عيد إبراهيم ٢٠٢٣، إيهاب لطفى ٢٠٢١، رانيا الشيخ ٢٠١٨، أيمن نبيل ٢٠١٦، منى عبد العال دسوقي ٢٠١٤).

كما هدفت بعض الدراسات إلى عرض أهمية قناة السويس في مصر، والتعرف على أهم خصائصها، وكذلك بيان أهم مزايا منطقة قناة السويس، ومعرفة أهم الطرق والتحديات المحتملة التي تواجه القناة، مما يتطلب دراسة تلك الطرق وكيفية تعزيز قدرة القناة على مواجهة تلك التحديات والتعرف على الإستراتيجية العامة لتعزيز التنافسية للموانئ البحرية، مع دراسة ملامح مشروع تنمية محور قناة السويس كأحد أهم المشروعات التنموية والقومية في مصر لتكون بذلك إضافة هامة لحركة التجارة التي تربط بين الشرق والغرب.

وتوصلت هذه الدراسات إلى أن مشروع قناة السويس الجديدة يساهم في تعظيم القدرات التنافسية للقناة، ويرفع من درجة التصنيف العالمي للمجرى الملاحي نتيجة زيادة معدلات الأمان الملاحي أثناء مرور السفن. المشروع القومي لتنمية محور قناة السويس يهدف إلى تحويل المنطقة إلى مركز عالمي للتجارة الدولية، وذلك من خلال إستراتيجية أقطاب النمو المتمثلة في انتشار الاستثمارات على جميع المناطق في الدولة، كما يساهم قطاع النقل والخدمات اللوجستية بدرجة كبيرة في عمليات التنمية الاقتصادية. كما أنه يمكن تعزيز القدرة التنافسية للقناة من خلال التكامل بينها وبين المنطقة الاقتصادية لقناة السويس بما يخلق طلباً إضافياً على خدمات المرور ويزيد من إيراداتها من خلال تقديم خدمات القيمة المضافة وتحويلها إلى مركز تجارى ولوجستى عالمى. (دراسة محمد ابراهيم ٢٠٢٣، نسرین حسن ٢٠١٩، هانى رزق ٢٠١٨، ايمان هلال ٢٠١٧).

تناولت الدراسات التطبيقية المتاحة المنطقة الاقتصادية لقناة السويس من عدة جوانب تركز معظمها على أظهر أهمية قناة السويس، وأهمية موقعها المتميز بالنسبة للدول الأخرى، وأهمية الاستثمار الأجنبي وطرق جذبها لهذه المنطقة. كما توجد بعض الدراسات الأخرى التي أهتمت بعرض المعوقات والمشاكل التي تواجه المنطقة اللوجستية لقناة السويس. وأختلفت هذه الدراسة عن الدراسات السابقة في كونها دراسة تهدف إلى وضع رؤية مستقبلية للمنطقة اللوجستية لقناة السويس وأثرها على النمو الاقتصادى في مصر، من خلال عرض التجارب العالمية والتي تم دراستها للاستفادة منها ومقارنتها بالنتائج التي تحدث في الحالة المصرية. وتحديد ما يصلح منها لتعظيم الاستفادة من الامكانيات الاقتصادية غير المستغلة وهو ما نسعى إلى توضيحه في هذه الدراسة.

١- مفهوم اللوجستيات والمناطق اللوجستية

عرف Chapman اللوجستيات على أنها تختص بتدفق المواد والمعلومات من مصدرها الأصلي إلى العميل النهائي، وذكر أن اللوجستيات قد تحولت من الدور الداعم للوظائف الأساسية مثل التصنيع والتسويق وامتدت لتغطي أنشطة النقل والشراء والتخزين، كما تطورت تطوراً تدريجياً من وظيفة غير فعالة إلى عامل استراتيجي يقدم ميزة تنافسية فريدة (Chapman, 2002, p364). كما عرف كل من Jonsson & Mattsson اللوجستيات على أنها " التخطيط والتنظيم والسيطرة على جميع الأنشطة لضمان تدفق المواد، والتدفقات العكسية للمنتجات المصنعة، من المواد الخام وحتى الإستهلاك النهائي، وذلك بهدف تلبية إحتياجات العميل ورغبة الطرف الأخرى في توفير خدمة جيدة، وتكلفة منخفضة، وبرأس مال منخفض، وعواقب بيئية صغيرة (Mahesh, 2009, p10)). لتكون اللوجستيات بذلك مفهوماً شاملاً يضم عملية الإمداد والانتاج والتوزيع والربط بينهما جميعاً في منظمة متكاملة متشابكة، بحيث تؤدي إلى تحسين الانتاجية، كما تتمكن تطبيقات إدارة العمليات اللوجستية من تحقيق ما يعرف 7 Rights بهدف تحقيق إرضاء العميل وهما، المنتج الملائم، الكمية الملائمة، الحالة الجيدة، المكان الملائم، الوقت المناسب، المستهلك المناسب، التكلفة المناسبة (Alan Rushton, 2000, p7).

ولكن في بعض الأحيان يوجد خلط بين مفهوم اللوجستيات ومفهوم المناطق اللوجستية، حيث من الصعب إيجاد تعريف محدد لمصطلح "المنطقة اللوجستية"، لأن هذا التعريف يتوقف على طبيعة وأهداف المنطقة نفسها، والمساحة المقامة عليها، ومحطات وطرق النقل المختلفة التي تخدم المنطقة، ولكن التعريف الذي ورد في القانون المصري ١٥٩ لسنة ١٩٨١ عرفها بأنها هي مواقع تتجمع فيها السلع الوسيطة أو التامة الصنع أو المواد الخام بهدف إجراء عمليات القيمة المضافة عليها مثل الفرز والتعبئة والتغليف والمعالجات ولصق العلامات التجارية ومن ثم إعادة شحنها إلى السوق لتصل إلى المستهلك النهائي، وتتم كل هذه العمليات في المناطق اللوجستية لخفض التكاليف الكلية والاستفادة من التخصص وتقسيم العمل (عبدالعليم، ٢٠٠٨). فالمنطقة اللوجستية تتكون بشكل عام من مجمع إنتاج وخدمات، ومجمع إداري وإشرافي، يقدم في نطاقها جميع تسهيلات وخدمات النقل إلى المستهلك النهائي. فهي تشمل محطات حاويات، وساحات وأرصفت، ومستودعات

للبنوك، ومراكز للصناعات التحويلية، بالإضافة إلى مكاتب للهيئات الحكومية، والشركات والبنوك
(Fernandes, 2009, p3).

مقومات المناطق اللوجستية

تعد صناعة اللوجستيات أحد عناصر التطور الاقتصادى والممر الاستراتيجى لتحقيق التنمية الشاملة والمستدامة، فهى تعمل على نقل البضائع فى أقل وقت ممكن وأقل تكلفة ممكنة وفى المواعيد المحددة، والمساعدة فى خلق قيمة مضافة ناتجة من أعمال التخزين والتجميع والتغليف والتعبئة، حيث توجد مجموعة من الفوائد نتيجة إنشاء مناطق لوجستية خاصة فى المناطق الحرة ومنها المساعدة فى تحسين موقف ميزان المدفوعات، تقديم آلية جيدة للتكامل الاقتصادى بين الدول وربط الموانئ القريبة من المناطق اللوجستية، المساعدة فى تحسين تنمية الموارد البشرية ، خلق تنمية اقتصادية متكاملة ودفع عجلة النمو، خفض تكلفة الإنتاج والاستفادة من المناطق الجغرافية التى تربط بين الدول، خلق الوسائل لتشجيع التعاون الداخلى والتوسع الاقتصادى ، تشجيع الحركة التجارية والاستثمارية وخلق فرص ووظائف جديدة عن طريق تشجيع الأنشطة التجارية والصناعية المرتبطة بالخدمات اللوجستية، فوائد تعود على المستثمرين وتزيد أرباحهم (فؤاد، ٢٠١٥، ص ٤).

أهمية المناطق اللوجستية

تلعب الأنشطة اللوجستية مثل النقل والتخزين والتوزيع وغيرها دوراً هاماً من الناحية الاقتصادية، سواء على المستوى المحلى أو على المستوى القومى. فمن خلال الإدارة اللوجستية الجيدة تتولد وتتساقط قيمة مضافة للمنتجات، وتتحدد هذه القيمة بالخصائص الأساسية التى يجب أن يتميز بها المنتج، ومن هنا تعمل الأنشطة اللوجستية بكفاءة على تحقيق هذه الخصائص وبالتالي تتولد المنافع المكانية والزمنية مما يزيد من رضاء المستهلك، وتزيد القدرة التنافسية للمشروعات والاقتصاد القومى ككل. ويمكن تناول الأهمية الاقتصادية للوجستيات من خلال عرض القنوات التى تنتقل من خلالها الآثار الإيجابية لكفاءة النظام اللوجستى على اقتصادات الدول، وتنقسم هذه الآثار إلى آثار المستوى المحلى وآثار على المستوى القومى (أحمد، ٢٠١١، ص ١٠).

تنقسم الآثار الاقتصادية للوجيستيات على المستوى المحلى إلى آثار على قطاع الأعمال وآثار على القطاع العائلى. ولكن أثارها على المستوى القومى تساهم فى قدرة الدول على التسليم السريع والكفاء لمنتجاتها فى زيادة قدرتها التنافسية فى الأسواق الداخلية والخارجية، خاصة فى ظل التحول

السريع في النظم الاقتصادية نحو العولمة. وهذا فضلاً عن زيادة فرص جذب الاستثمارات لتلك الدول ويمكن ايجاز الآثار الإيجابية لكفاءة النظام اللوجستي علي اقتصادات الدول في الآثار علي التنمية الاقتصادية، ومكافحة البطالة والفقر، وميزان المدفوعات (السيد، ٢٠١٠، ص ١٤٠).

٢- النمو الاقتصادي في مصر

١-٢ الإطار النظري للنمو الاقتصادي

يعتبر مفهوم النمو الاقتصادي من اكثر المصطلحات الاقتصادية تدأولاً عند الإقتصاديين إلا انه لا يوجد تعريف محدد له، حيث تعددت التعريفات الخاصة بالنمو الإقتصادي حيث عرف الإقتصادي كلدور Kaldor النمو الإقتصادي بأنه يعكس الزيادة في الدخل القومي الحقيقي الذي يستمر لفترات طويلة دون انقطاع، علي الا يتضمن فترات الانتعاش التي تلي فترة الركود الطويلة أو فترات التوسع الإقتصادي المصاحبة للدورات والتقلبات الإقتصادية أو الزيادة أو التوسع الناتج عن العوامل أو الأسباب الطارئة (Kaldor، ١٩٥٧، 642-591p).

كما عرفه Meier بأنه عملية يزداد فيها الدخل القومي الحقيقي للنظام الإقتصادي السائد خلال فترة زمنية طويلة؛ إذا كان معدل النمو الإقتصادي أكبر من معدل النمو السكاني، فان متوسط دخل الفرد لا يزداد، أي أن النمو الإقتصادي لا يعني مجرد حدوث زيادة في الدخل القومي بل لابد من حدوث زيادة حقيقية وليست نقدية (الشخبي، ٢٠٢٠، ص ٣٧).

كما عرفه سميث النمو الإقتصادي بأنه عملية تدريجية تلقائية تقتدي نفسها بنفسها وبطريقة بطيئة، والذي اعتبره الإقتصاديون الكلاسيك والنيوكلاسيك شعاراً لهم واعتبره المفهوم الصحيح للنمو الإقتصادي (نامق، ٢٠٠٣، ص ٢).

أما فرانسوا بيرد (Fancois Perroux) عرف النمو الإقتصادي بأنه الزيادة المستمرة في الدخل الإجمالي أو الصافي أو القيمة الحقيقية (Melouah، ٢٠٢٠، p127).

وهنا يمكن وضع تعريف شامل للنمو الإقتصادي بأنه يمثل حدوث زيادة في إجمالي الناتج المحلي من السلع والخدمات التي يرغب بها أفراد المجتمع خلال فترة زمنية معينة، والتي ينتج عنها زيادة مستمرة في الدخل المحلي الحقيقي وبمعدلات أعلى من معدلات النمو السكاني، بالشكل الذي يعمل علي تحقيق زيادة مستمرة في متوسط نصيب الفرد من الدخل الحقيقي.

٢-٢ متطلبات النمو الاقتصادى

بالرغم من اختلاف الخصائص الجغرافية وتنوعها وتميز الدول النامية بالعديد من الموارد الاقتصادية المتجددة وغير المتجددة إلا أن التقدم العلمى والتكنولوجى والأساليب البحثية المختلفة لم تساعد هذه الدول حتى اليوم على الالتحاق بالتقدم والرقى وقد يرجع ذلك لأسباب كثيرة من أهمها استخداما غير الكفاء لمواردها الاقتصادية لذا يجب بذل الجهد لمعرفة متطلبات واحتياجات هذه الدول وإمكانية إستغلال هذه الموارد وذلك من خلال أخذ متطلبات النمو الاقتصادى فى الاعتبار وهى كما يلى (إبراهيم ٢٠١٦، ص ١٩-٢٠):-

الإدارة الرشيدة لاستغلال الموارد غير المتجددة مثل البترول والمعادن، الاستخدام الاقتصادى لكثير من الموارد الزراعية والحفاظ على الكثير من الغابات وعدم تحويلها إلى استخدامات أخرى ذات كفاءة أقل خاصة إذا أخذنا المستقبل فى الاعتبار، الحفاظ على الاراضى الزراعية الخصبة لما لها من إنتاجية مرتفعة لأن بعض الدول تستخدمها فى أغراض غير زراعية مثل البناء والسكن مما يؤثر سلباً على الناتج الزراعى، ترشيد وتطوير الموارد المائية باستخدام الطرق الاقتصادية ذات الكفاءة العالية، الحفاظ على الموانئ البحرية وتطويرها باعتبارها أحد الموارد الاقتصادية الهامة، الحفاظ على الثروة السمكية بتوظيف العلوم والتكنولوجيا لاستغلالها بأكثر الطرق الاقتصادية كفاءة مما يضمن استمرارية الحصول على الحد الاقصى منها باعتبارها أحد المصادر الهامة للموارد الاقتصادية، تطوير وتدريب العناصر البشرية باعتبارها الموجه والمحرك الأساسى للتنمية الاقتصادية، الإهتمام بالكفاءة الاقتصادية ومعايير قياسها كى نضمن الاستخدام الأمثل للموارد، الإهتمام بكيفية توزيع صافى المنافع المحققة من النمو والتنمية على أفراد المجتمع، الدور الهام للدولة فى ضط إيقاع النشاط الاقتصادى لحماية الموارد وحماية المنتج والمستهلك وذلك من خلال القيادة الاقتصادية المباشرة وغير مباشرة من خلال استخدام ما لديها من أدوات اقتصادية مثل السياسات المالية والنقدية وقدرتها على سن القوانين والتشريعات التى تحد من الاستغلال غير الاقتصادى لموارد الدولة.

٢-٣ تطور النمو الاقتصادى فى مصر

شهد الاقتصاد المصرى مراحل تطور متعددة اقتصادياً وسياسياً خلال العقود الثلاث الماضية، وتأثر بالعديد من الأحداث والأزمات الداخلية والخارجية والتى ساهمت فى رسم الملامح الاقتصادية

للاقتصاد المصرى وأثرت على معدلات النمو الاقتصادى المحققة خلال تلك الفترة. كما أن النظم والسياسات الاقتصادية المطبقة خلال هذه الفترة لم تكن بعيدة أو منفصلة عن التطورات السياسية والاجتماعية بل كانت هناك علاقة تأثير متبادلة بين هذه التطورات وبين النظم والسياسات، كما كانت هناك علاقة وطيدة بينهما وبين استراتيجية التنمية المتبعة والتطورات العالمية. واختلف أداء الاقتصاد المصرى فى كل مرحلة سواء على مستوى القطاعات أو التغيرات الاقتصادية والتعاملات مع العالم الخارجى، فى ضوء ما سبق يمكن تقسيم تطور الاقتصاد المصرى إلى المراحل، ففي عام ٢٠٠٠ أعدت خطة فى ظل ظروف عالمية اقتصادية وسياسية مضطربة، وحدثت تقلبات كبيرة فى سعر الصرف. حيث عانت خلالها بعض البنوك العالمية من مشكلة القروض، مما أضعف من أوضاعها المالية وأدت هذه الظروف إلى إعادة النظر فى الهدف الائتماني الأساسي لسنوات الخطة الخمسية الخامسة وهو نمو الناتج المحلي الإجمالي بما يقل عن ثلاثة أضعاف معدل نمو السكان (أي أكثر من ٦%) . وحتى تكون الخطة واقعية فقد استهدفت خطة عام ٢٠٠٣ تحقيق معدل نمو يساوي نحو ٣%، كما تعافت البنوك العالمية من غالبية المشاكل المالية التي كانت تقيد نشاطها الائتماني، وكذلك نمت التجارة الدولية بمعدلات تفوق كثيراً تلك التي سادت في السنتين السابقتين (مرسى، ٢٠١٧، ص ٥١٥).

وفي عام ٢٠٠٨ عانى الاقتصاد المصرى مثله مثل الاقتصادات الأخرى من الأجواء العالمية المضطربة التي صاحبت الأزمة العالمية الأخطر من الكساد العظيم في ثلاثينيات القرن الماضي، فقد أدى اندلاع الأزمة في منتصف سبتمبر ٢٠٠٨ وتواصل تداعياتها المتمثلة في التناقص الكبير في حجم التدفقات المالية للدول النامية (برامج المساعدات الإنمائية - الاستثمارات الأجنبية المباشرة - الائتمان التجاري - التحويلات)، وانخفاض معدلات الإدخار والاستثمار المحلي والإنفاق الحكومي. لذلك قامت الحكومة المصرية ببنني مجموعة من السياسات التي تستهدف التصدي العاجل لمستتبعات الأزمة سواء فيما يتعلق بتحفيز الاستثمار أو تعزيز الطلب في السوق المحلي (حيث تم ضخ ١٥ مليار جنية استثمارات عامة)، أو بدعم القطاعات والأنشطة التي تأثرت أو متوقع تأثرها بالأزمة العالمية مثل التصدير، ونتيجة لذلك انخفض معدل النمو الاقتصادي الحقيقي إلى ٤.٧% (عبد القادر، ٢٠٢١، ص ٢٠).

وفي عام ٢٠١٣ ارتفع حجم الدين الخارجى لمصر بنسبة ٢٥.٦% بنهاية شهر يونيو ٢٠١٣، ليصل إلى ٤٣ مليار دولار، مقارنة بحجم الدين في الشهور السابقة عليه، والذي بلغ ٣٤.٤% مليار، وترجع الزيادات الكبيرة في حجم الدين الخارجى إلى اعتماد الحكومة علي القروض الخارجية من الدول الداعمة للحكومة وفيما يتعلق بالدين الداخلي، والذي بلغ نحو ١٢٣٨ مليار جنية في

نهاية هذا العام، فقد ارتفع إلي أكثر من تريليون و ٦٠٠ مليار جنية في نهاية هذا العام، وكشف تقرير متابعة الأداء الاقتصادي خلال عام ٢٠١٢/٢٠١٣، تراجع الاستثمارات الكلية بنسبة ٣.٧% حيث حقق ٢٤٨.٦ مليار جنية، وكذلك تراجع معدل الاستثمار العام إلي ١٤.٢% مقارنة بنحو ١٦.٤% في العام السابق عليه، ولا تزال معدلات الاستهلاك هي المحرك الرئيسي الاقتصادي، والتي بلغت مساهمتها نحو ٢.٨٥% وسجلت معدلات البطالة نحو ١٣%، وذلك مقارنة بنحو ١٢% في العام السابق (IMF, 2016,P2).

وجاءت أزمة كورونا في أواخر عام ٢٠١٩ لتعصف بنتائج الإصلاح الاقتصادي وتدهورت مؤشرات الاقتصاد الكلي. وهنا تدخل صندوق النقد الدولي وأمد مصر بمبلغ ٨ مليارات أخرى في عام ٢٠٢٠ و ٢٠٢١ للحفاظ على زخم الإصلاح ومواجهة تداعيات الجائحة. فتحسن الوضع في عام ٢٠٢١ وارتفع معدل النمو لأكثر من ٥% ولكن تظل هناك نقاط ضعف تتمثل في ارتفاع مخاطر الديون وعدم استدامتها. وفي ٢٤ فبراير ٢٠٢٢ بدأت الأزمة الروسية الأوكرانية وبدأ الوضع يتدهور نتيجة لاعتماد مصر على روسيا وأوكرانيا في استيراد العديد من السلع الغذائية وخاصة الحبوب والزيوت. ونتيجة لذلك بدأت البنوك العالمية تشدد السياسة النقدية وترفع أسعار الفائدة لمواجهة التضخم الناتج عن ارتفاع أسعار الغذاء والطاقة، وتعطل سلاسل الإمداد. كما بدأت الاستثمارات الأجنبية الهروب من مصر، وبدأت الضغوط تزداد على الجنيه المصري، ونتيجة لذلك قام البنك المركزي في ٢١ مارس ٢٠٢٢ بتخفيض قيمة الجنيه بحوالي ١٨%. ولم يؤد تخفيض قيمة العملة إلى حل الأزمة فذهبت مصر مرة أخرى للتفاوض على برنامج جديد للإصلاح. وفي ١٦ ديسمبر ٢٠٢٢ وافق صندوق النقد الدولي على برنامج جديد (اتفاق الصندوق الممدد بقيمة ٣ مليار دولار لمدة ٤٦ شهر) ويتضمن سياسة مالية تستهدف التخفيض التدريجي للدين العام كنسبة من الناتج، وسياسة نقدية متشددة تستهدف التضخم. ويشترط البرنامج التحول للتعميم الكامل لقيمة العملة، سياسات هيكلية لتحفيز النمو بقيادة القطاع الخاص، بيع الحكومة بعض المشروعات للقطاع الخاص، تعزيز الحوكمة والشفافية (عبد القادر، ٢٠٢٣، ص ٦).

١- قياس أثر المنطقة اللوجستية على النمو الاقتصادي

يسعى هذا الجزء إلى بناء نموذج لقياس واختبار مدى صحة فرض البحث وذلك على مرحلتين، الأولى تشمل الاجابة على التساؤل التالي هل يوجد علاقة بين معدل الأداء اللوجستية بمكوناته ومعدل نمو الناتج المحلي الاجمالي الحقيقي. أما الثانية فتركز على اختبار مدى تطابق هذه النتائج مع النظرية الاقتصادية. ومن أجل ذلك اعتمدت الدراسة على أساليب التحليل القياسي، والتي من خلالها يمكن بناء نموذج لقياس أثر المتغيرات المستقلة المتضمنة في النموذج علي معدل نمو

الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي وذلك باستخدام نماذج السلاسل الزمنية المقطعية (Panel Data) لما تتميز به من زيادة في دقة التنبؤ، كما إنها تأخذ في الاعتبار أثر تغير الزمن وأثر تغير الاختلاف بين المفردات.

أ- نتائج اختبار إستقرار وسكون السلاسل الزمنية المقطعية

قبل استخدام بيانات السلاسل الزمنية المقطعية يجب التأكد من سكون السلاسل الزمنية المستخدمة في النموذج، وذلك بدراسة جذر الوحدة باستخدام الاختبارات الإحصائية (LLC, IPS) ويوضح الجدول التالي نتائج الاختبارات.

جدول رقم (1) نتائج إختبار جذر الوحدة بإستخدام (LLC, IPS)

| نتائج الاختبارات عند الفرق الأول (First difference) | | نتائج الاختبارات عند المستوى (Level) | | المتغير |
|--|---------------------|---|---------------------|----------------|
| LLC | IPS | LLC | IPS | |
| -4.8758 (0.0000) | -2.0183 (0.0218) | -4.2919 (0.0000) | -0.9758 (0.1646) | LnGDP |
| -13.9213 (0.0000) | -2.0358 (0.0209) | -9.0858 (0.0000) | -1.6284 (0.0517) | X ₁ |
| -3.7376 (0.0001) | -1.6850 (0.0460) | -5.8271 (0.0000) | -0.6372 (0.2620) | X ₂ |
| -2.8305 (0.0023) | -1.8577 (0.0316) | -3.1979 (0.0007) | -1.4706 (0.0707) | X ₃ |
| -1.1e+02 (0.0000) | -2.2779 (0.0114) | 1.6712 (0.9527) | 1.0292 (0.8483) | X ₄ |
| -6.5210 (0.0000) | -1.4866 (0.0686) | -2.5803 (0.0049) | 0.4185 (0.6622) | X ₅ |
| -5.3507 (0.0000) | -1.7155 (0.0431) | -1.2806 (0.1002) | -1.6000 (0.0548) | X ₆ |
| -3.8420 (0.0001) | -1.8035 (0.0357) | -2.3130 (0.0104) | -2.5265 (0.0058) | X ₇ |

المصدر: نتائج التحليل الإحصائي

ويوضح الجدول رقم (1) أن جميع متغيرات الدراسة (Y, X₁, X₂, X₃, X₄, X₅, X₆, X₇) غير ساكنة عند المستوى (At Level) حيث إن قيمة P-value أكبر من 0.05، ويتحقق السكون عند الفرق الأول (First difference) حيث إن قيمة P-value أقل من 0.05، وبذلك يمكن اعتبار سلاسل المتغيرات محل الدراسة ساكنة عند الفرق الأول.

ب- جودة وصلاحيّة النموذج المقدّر:

لتحديد جودة وصلاحيّة النموذج المقدّر تم إجراء إختبار معامل تضخم التباين Variance Inflation Factor (VIF) للتأكد من أن المتغيرات المستقلة للدراسة لا تعاني من مشكلة الإزدواج الخطي المتعدد Multicollinearity.

جدول رقم (٢) نتائج اختبار (VIF) للنموذج

| المتغير | VIF | 1/VIF |
|----------|-------|-------|
| DX6 | 5.995 | .167 |
| dx3 | 3.995 | .25 |
| dx1 | 3.733 | .268 |
| dx5 | 3.723 | .269 |
| DX4 | 3.235 | .309 |
| DX2 | 2.783 | .359 |
| INF | 1.286 | .778 |
| Mean VIF | 3.536 | . |

المصدر: نتائج التحليل الإحصائي

ويتضح من نتائج التحليل بالجدول رقم (٢) أن المتغيرات المستقلة للدراسة لا تعاني من مشكلة الإزدواج الخطي المتعدد في النموذجين، حيث أن قيمة (VIF) لكل متغير من المتغيرات أقل من (١٠).

ج- تقدير نماذج السلاسل الزمنية المقطعية

بعد أخذ الفرق الأول للوغاريتم الطبيعي لمتغيرات الدراسة ووفقاً لتحليل نتائج السلاسل الزمنية المقطعية تم تقدير النماذج التالية وهي: نموذج التأثيرات الثابتة (FEM)، ونموذج التأثيرات العشوائية (REM) والجدول التالي يوضح نتائج التقدير.

جدول رقم (٣) نتائج تقدير المعلمات لنماذج السلاسل الزمنية المقطعية للنموذج

| Si g | Interval | 95% Conf | p-value | t-value | St.Err. | Coef. | DRGDP | النموذج |
|---|----------|----------|---------|----------------------|---------|--------|--------------------|---------------------------------|
| | 1.537 | -.374 | .233 | 1.19 | .488 | .582 | dx_1 | نموذج التأثيرات العشوائية |
| | .308 | -.983 | .305 | -1.03 | .329 | -.338 | DX_2 | |
| | .379 | -.605 | .653 | -0.45 | .251 | -.113 | dx_3 | |
| | .791 | -.832 | .961 | -0.05 | .414 | -.02 | DX_4 | |
| | .507 | -.972 | .538 | -0.62 | .377 | -.232 | dx_5 | |
| | 1.187 | -.267 | .215 | 1.24 | .371 | .46 | DX_6 | |
| | .006 | -.005 | .969 | 0.04 | .003 | 0 | INF | |
| ** * | .117 | .05 | 0 | 4.85 | .017 | .084 | Constant | |
| | | | 0.053 | SD dependent var | | 0.082 | Mean dependent var | |
| | | | 28 | Number of obs | | 0.122 | Overall r-squared | |
| | | | 0.905 | Prob > chi2 | | 2.776 | Chi-square | |
| | | | 0.947 | R-squared between | | 0.110 | R-squared within | |
| *** $p < .01$, ** $p < .05$, * $p < .1$ | | | | | | | | |
| Si g | Interval | 95% Conf | p-value | t-value | St.Err. | Coef. | DRGDP | |
| ** | 1.564 | .074 | .033 | 2.32 | .353 | .819 | dx_1 | نموذج التأثيرات الثابتة |
| * | .059 | -.947 | .008 | -1.86 | .238 | -.444 | DX_2 | |
| | .199 | -.563 | .328 | -1.01 | .181 | -.182 | dx_3 | |
| ** | .016 | -.465 | .041 | 2.21 | .004 | .008 | DX_4 | |
| | .462 | -.694 | .676 | -0.42 | .274 | -.116 | dx_5 | |
| ** | 1.209 | .076 | .029 | 2.39 | .268 | .642 | DX_6 | |
| | .518 | -.735 | .72 | -0.36 | .297 | -.108 | INF | |
| ** | .088 | .007 | .024 | 2.47 | .019 | .047 | Constant | |
| | | | 0.053 | SD dependent var | | 0.082 | Mean dependent var | |
| | | | 28 | Number of obs | | 0.456 | R-squared | |
| | | | 0.000 | Prob > F | | 32.039 | F-test | |
| | | | 54.100 | Bayesian crit. (BIC) | | 43.442 | Akaike crit. (AIC) | |
| *** $p < .01$, ** $p < .05$, * $p < .1$ | | | | | | | | |

المصدر: نتائج التحليل الإحصائى

حيث أن نموذج التأثيرات الثابتة Fixed Effects يفترض أن كل دولة تختلف فى حدها الثابت، كما أن نموذج التأثيرات العشوائية Random Effects يفترض أن كل دولة تختلف فى حد الخطأ.

د- اختيار النموذج المناسب

من الجدول السابق رقم (٣) يتضح أن نموذج التأثيرات الثابتة أفضل وأكثر ملائمة للبيانات المقطعية للدول من نموذج التأثيرات العشوائية للنموذجين، ولكن تتم المفاضلة بينهم من خلال اختبار (Housman) ويوضح الجدول التالي نتائج هذا الاختبار.

جدول رقم (٤) نتائج اختبار (Housman) للنموذج

| Test Summary | Coef. |
|-----------------------|--------|
| Chi-square test value | 42.735 |
| P-value | 0.000 |

المصدر: نتائج التحليل الإحصائي

وفقاً لفروض اختبار (Housman) التي تفترض أن H_0 : نموذج التأثيرات العشوائية هو النموذج الملائم، H_1 : نموذج التأثيرات الثابتة هو النموذج الملائم، ومن خلال نتائج الجدول السابق نرفض الفرض العدم ونقبل الفرض البديل أي أن نموذج التأثيرات الثابتة هو الملائم للنموذج، حيث أن قيمة P-Value أقل من ٥%، وعليه يمكن صياغة معادلة النموذج الأول على النحو التالي:-

$$DRGDP = .047 + .819 * dx_1 - .444 * dx_2 - .182 * dx_3 + .008 * dx_4 - .116 * dx_5 + .642 * dx_6 - .108 * dx_7 \dots \dots \dots (15)$$

- تشير النتائج إلى معنوية النموذج المستخدم ككل في اختبار العلاقة التأثيرية، حيث بلغت قيمة (F) المحسوبة (٣٢٠.٣٩) وهي أكبر من قيمة (F) الجدولية (٢.٦) عند مستوى ثقة (95%) وذات دلالة معنوية حيث أن P-value أقل من (0.05) وهذا يعني أن نموذج الانحدار الخاص بهذا الفرض يتمتع بملاءمة عالية، ويمكن استخدام النموذج في التنبؤ.

- القوة التفسيرية للنموذج مقبولة حيث أن قيمة معامل التحديد تساوي (0.456) مما يعني أن المتغيرات المستقلة تفسر (45.6%) من التغيرات في النمو الاقتصادي.

- أشارت النتائج إلى أن المتغيرات المستقلة (X_1, X_2, X_4, X_6) محل الدراسة لها تأثير معنوي (عند مستوى المعنوية أقل من ٥%) على النمو الاقتصادي حيث أن بالنسبة:-

• لمؤشر عمليات التخليص الجمركي (X_1) كلما زادت كفاءة عمليات التخليص

الجمركي بنسبة 1% يؤدي إلى زيادة النمو الاقتصادي بنسبة ٠.٨١٩ .

- لمؤشر كفاءة وجودة الخدمات اللوجستية (X_4) كلما زادت كفاءة وجودة الخدمات اللوجستية بنسبة 1% يؤدي إلى زيادة النمو الاقتصادي بنسبة 0.182 .
- لمؤشر زمن وصول الشحنات في الوقت المحدد (X_6) كلما زادت وصول الشحنات في الوقت المحدد بنسبة 1% يؤدي إلى زيادة النمو الاقتصادي بنسبة 0.642 .
- لمؤشر البنية التحتية المرتبطة بالتجارة والنقل (X_2) كلما زادت كفاءة البنية التحتية المرتبطة بالتجارة والنقل بنسبة 1% يؤدي إلى انخفاض النمو الاقتصادي بنسبة 0.444 وهذا لا يتفق مع النظرية الاقتصادية.

هـ- فحص مدى ملاءمة النموذج

بعد أن تبين أن النموذج المناسب هو نموذج التأثيرات الثابتة (FEM) تم فحص مدى ملاءمة النموذج الذي تم تقديره من خلال الاختبارات السابق ذكرها، والجدول التالي يوضح نتائج هذه الاختبارات.

جدول رقم (٥) نتائج اختبارات المشكلات القياسية للنموذج

| الاختبار | Jarque-Bera | White's test | Wooldridge |
|------------------|-------------|--------------|------------|
| F(1, 3), Chi(2) | .9932 | 28.00 | 0.078 |
| Prob | .6086 | 0.4110 | 0.7978 |

المصدر: نتائج التحليل الاحصائي

ومن خلال الجدول السابق يتضح أن بيانات سلسلة البواقي تتبع التوزيع الطبيعي للنموذج، وهذا ما يؤكد اختبار Jarque-Bera حيث كانت القيمة الاحتمالية للاختبار أكبر من 5%. كذلك توضح النتائج قبول فرض العدم الذي ينص على ثبات تباين البواقي عبر الزمن للنموذج حيث إن القيمة الاحتمالية لاختبار White أكبر من 5%. وأخيراً تؤكد النتائج أيضاً أن النموذج لا يعاني من مشكلة الارتباط الذاتي بين البواقي للنموذج حيث إن القيمة الاحتمالية لاختبار Wooldridge أكبر من 5%.

٢- النتائج

- 1- أظهرت النتائج أن جميع متغيرات الدراسة ($Y, X_1, X_2, X_3, X_4, X_5, X_6, X_7$) غير ساكنة عند المستوى ($At Level$) حيث إن قيمة P-value أكبر من 0.05، ويتحقق السكون عند الفرق الأول ($First difference$) حيث إن قيمة P-value

أقل من ٠.٠٥ وبذلك يمكن اعتبار سلاسل المتغيرات محل الدراسة ساكنة عند الفرق الأول.

٢- أظهرت النتائج أن المتغيرات المستقلة للدراسة لا تعانى من مشكلة الإزدواج الخطى المتعدد فى النموذجين، حيث أن قيمة (VIF) لكل متغير من المتغيرات أقل من (١٠).

٣- تشير النتائج أيضاً إلى معنوية النموذج المستخدم ككل فى اختبار العلاقة التأثيرية، حيث بلغت قيمة (F) المحسوبة (٣٢.٠٣٩) وهى أكبر من قيمة (F) الجدولية (٢.٦) عند مستوى ثقة (95%) وذات دلالة معنوية حيث أن P-value أقل من (0.05) وهذا يعنى أن نموذج الانحدار الخاص بهذا الفرض يتمتع بملاءمة عالية، ويمكن إستخدام النموذج فى التنبؤ.

٤- القوة التفسيرية للنموذج مقبولة حيث أن قيمة معامل التحديد تساوي (0.456) مما يعنى أن المتغيرات المستقلة تفسر (45.6%) من التغيرات فى النمو الاقتصادى.

٥- أشارت النتائج إلى أن المتغيرات المستقلة (X_1, X_2, X_4, X_6) محل الدراسة لها تأثير معنوي (عند مستوى المعنوية أقل من ٥%) على النمو الاقتصادى، وهذا يتفق مع النظرية الاقتصادية.

٣- النتائج المناقشة والخلاصة

توصلت الدراسة إلى وجود علاقة بين كل من انشاء المناطق اللوجستية وبين معدلات النمو الاقتصادى، حيث توصل البحث لوجود علاقة طردية بين بعض مكونات مؤشر الأداء اللوجستى ومعدل نمو الناتج المحلى الإجمالى الحقيقى. حيث كلما زادت كفاءة وجودة الخدمات اللوجستية، عمليات التخليص الجمركى، زمن وصول الشحنات فى الوقت المحدد، يؤدى إلى زيادة معدلات نمو النمو الأقتصادي. كما احتلت مصر مكانة ضعيفة فى مؤشر أداء الخدمات اللوجستية، حيث احتلت المرتبة ٩٢ و ٥٧ عام ٢٠١٠ و ٢٠١٢، ثم جاءت فى المستوى ٦٢ فى عام ٢٠١٤ وتقدمت فى عام ٢٠١٦ حتى وصلت إلى المركز ٤٩ عالمياً وهو أفضل ترتيب حصلت عليه مصر عبر سنوات مختلفة، ويرجع ذلك إلى تحسن مؤشرات البنية التحتية والشحنات الدولية، وكفاءة وجودة الخدمات اللوجستية ومعدلات وصول الشحنات فى الوقت المحدد، ثم تراجعحت حتى احتلت المركز ٦٨ فى عام ٢٠١٨ على مستوى العالم. ويرجع ذلك إلى تراجع جميع مكونات مؤشر الأداء

اللوجستي سواء كانت في التخلص الجمركي والبنية التحتية وكفاءة وجودة الخدمات اللوجستية المقدمة. ثم تقدمت مرة أخرى عام ٢٠٢٢ حيث احتلت المركز ٥٧ على مستوى العالم نتيجة تحسن بعض مكونات مؤشر الأداء اللوجستي ولكن مازال هناك ضعف في جودة وكفاءة البنية التحتية حيث أظهرت النتائج وجود علاقة عكسية بينها وبين معدل النمو الاقتصادي وهذا لا يتفق مع النظرية الاقتصادية والدراسات السابقة. كما تدنى ترتيب مصر وفقاً لمؤشر ديناميكية الأعمال والأسواق من حيث مهارات قوة العمل وجودة التدريب المهني. فقد احتلت مصر المرتبة الـ ١٣٧ بين ١٤٠ دولة من حيث انفتاح أسواقها على العالم. والمرتبة الـ 136 من حيث أداء منظومة التعريفات الجمركية. ومن ناحية أخرى، كان ترتيب مصر من حيث فجوة الافتراض التي تتحدد بنسبه تمويل القطاع الخاص إلى الناتج المحلي الإجمالي المرتبة الـ 124. ومن حيث تكلفة بدء النشاط الاقتصادي احتلت مصر المرتبة الـ 124 وذلك لمؤشرات تقرير التنافسية العالمي لعام ٢٠١9.

ويمكن القول بأنه هناك ثمة محاور أساسية معنية بالرؤية المستقبلية للتنمية الشاملة بمحور قناة السويس كمركز لوجستي وصناعي عالمي تتحدد في كونه محور متكامل اقتصادياً وعمرانياً متزن بيئياً ومكانياً يمثل مركزاً عالمياً متميز في الخدمات اللوجستية والصناعية بهدف الوصول لنموذج أفضل للتنمية الشاملة وفقاً لرؤية مصر للتنمية المستدامة ٢٠٣٠.

ويمكن تعظيم الاستفادة من الإمكانيات الهائلة لقناة السويس من خلال إنشاء مركز لوجستي عالمي وتدعيم وتقوية شبكة الطرق الرابطة بين إقليم قناة السويس وباقي أقاليم الجمهورية خاصة العابرة لهذا المحور. وتتمثل رؤية المشروع في أن يكون هذا الإقليم إقليمياً متكاملًا اقتصادياً وعمرانياً ومرتزناً بيئياً ومركزاً عالمياً متميزاً في الخدمات البحرية واللوجستية والصناعية والسياحية ومحوراً مشاركاً في تشكيل معالم التجارة العالمية بحلول عام ٢٠٣٠.

٤ - المراجع

- إبراهيم. أحمد عيد، ٢٠٢٣، تعظيم الاستفادة من محور قناة السويس كمركز صناعى وتجارى ولوجيستى عالمى فى ضوء التجارب العالمية (دراسة مقارنة)، المجلة العلمية للدراسات والبحوث المالية والتجارية، كلية التجارة، جامعة دمياط، المجلد الرابع، العدد الأول.
- السيد. الشيماء، ٢٠١٠، أثر الاستثمارات فى قطاع النقل والخدمات اللوجستية على التنمية الاقتصادية فى مصر، رسالة ماجستير، كلية التجارة، جامعة عين شمس.
- ضاحى. ايمان، ٢٠٢١، تأثير المناطق اللوجستية على التنمية الشاملة (دراسة حالة بمنطقة قناة السويس بمصر)، رسالة ماجستير غير منشورة، جامعة الازهر، القاهرة.
- هلال. ايمان، ٢٠١٧، نحو إستراتيجية تنمية محور قناة السويس فى ضوء تكنولوجيا اللوجيستيات وخدمات النقل البحرى، رسالة ماجستير، كلية التجارة، جامعة المنصورة.
- نبيل. أيمن، ٢٠١٦، تنمية محور قناة السويس وإنعكاسه على الاقتصاد المصرى، رسالة ماجستير، كلية تجارة بنين، جامعة الأزهر.
- الشيخ. رانيا، ٢٠١٨، العوامل المؤثرة فى إنشاء المركز اللوجستى ومنطقة قناة السويس مقارنة مع سنغافورة وبنما ودبي، المجلة العلمية للدراسات التجارية، المجلد التاسع، كلية التجارة بالاسماعلية، جامعة قناة السويس.
- فؤاد. رشا، ٢٠١٥، مقومات ومعوقات إقامة مناطق لوجستية بالتطبيق على محور تنمية قناة السويس، المؤتمر الدولى للنقل البحرى واللوجستيات، مارلوج ٤.
- إبراهيم. سعيد، ٢٠١٦، نموذج إحصائى مقترح للتنبؤ بالنمو الاقتصادى فى مصر، رسالة ماجستير غير منشورة، كلية التجارة، جامعة عين شمس، القاهرة.
- عبد القادر. عيد، ٢٠٢٣، الأزمة الاقتصادية الحالية ومقترحات الحلول، مركز بحوث الشرق الأوسط والدراسات المستقبلية، شعبة الدراسات الاقتصادية، جامعة عين شمس.
- عبد القادر. عيد، ٢٠٢١، صندوق النقد الدولى وسياسات الإصلاح الاقتصادى فى مصر ١٩٤٥-٢٠٢٠، مركز بحوث الشرق الأوسط والدراسات المستقبلية، شعبة الدراسات الاقتصادية، جامعة عين شمس.
- أحمد. عزت، ٢٠١١، أثر الخدمات اللوجستية على تنمية التجارة العربية البينية (مدخل نموذج الجاذبية)، رسالة دكتوراه غير منشورة، كلية الاقتصاد والعلوم السياسية، جامعة القاهرة.
- على. عزت، ٢٠١٨، امكانيات تعظيم العائد الاقتصادى لمحوّر قناة السويس من خلال تفعيل دور الخدمات اللوجستية للموانئ القائمة فى المنطقة - دراسة مقارنة مع الموانئ اللوجستية العالمية (ميناء دى - ميناء شنغهاى)، رسالة دكتوراه، كلية التجارة، جامعة عين شمس.

- إبراهيم. محمد على، ٢٠٢٣، "بعنوان تعزيز تنافسية قناة السويس فى مواجهة الطرق المنافسة والبديلة"، أكاديمية ناصر العسكرية للدراسات العليا، الأمن القومى والاستراتيجية، العدد الاول.
- الشخبيى. محمد، ٢٠٢٠، تقدير أثر الاستثمار فى البنية التحتية لقطاع الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات على النمو الاقتصادى المصرى دراسة مقارنة مع الإمارات العربية المتحدة وماليزيا، رسالة دكتوراه، كلية التجارة، جامعة عين شمس.
- دسوقى. منى، ٢٠١٤، استكشاف فرص النمو من خلال الخدمات اللوجستية بالتطبيق على الموانئ المصرية، معهد التخطيط القومى.
- مرسي. منال، ٢٠١٧، تقييم فعالية السياسة النقدية فى تحقيق استقرار سعر الصرف فى مصر خلال الفترة (١٩٩٠ - ٢٠١٧). المجلة العلمية للاقتصاد والتجارة.
- نامق. صلاح الدين، ٢٠٠٣، نظريات النمو الاقتصادى، دار المعارف، مصر.
- رزق. هانى، ٢٠١٨، أثر قناة السويس الجديدة والمنطقة الاقتصادية لقناة السويس على الاقتصاد المصرى، المجلة العلمية للدراسات التجارية والبيئية، كلية التجارة بالاسماعلية، جامعة قناة السويس.
- Alan Rushton & John Oxley and Phil Croucher, 2000, "Handbook of Logistics and Distribution Management", UK.
- Anderson, J. E., and E. van Wincoop (2004) "Trade Costs", Journal of Economic Literature, 42(3): 691– 751.
- Cedwyn Fernandes, 2009, "Dubai's Potential as An Integrated Logistics Hub", The Journal of Applied Business Research, Volume 25, Number
- Chapman. Ross L, 2002, "Innovation in Logistic Services and the New Business Model: A Conceptual Framework", University of Western Sydney, Penrith South DC, Australia.
- Dollar, D. and A. Kray (2002) "Institutions, Trade, and Growth", Journal of Monetary Economics, 50: 133-162.
- International Logistic Management, (no Published date), Rai Technology University, Bangalore, India.
- Melouah. Fadhela, 2020, "The Determinants of Economic Growth in Algeria Econometric Study of the Period (1990-2018)", Revue d Economie et de Statistique Appliquée, Vol 17.
- Nicholas Kaldor, 1957, "A Model of Economic Growth", The Economic Journal, Vol 67.
- Sonke Behrends, 2016, "Recent Development in Urban Logistics Research", Transportation Research Procedia 12.
- Srivastava, S. K. 2006, Logistics and Supply Chain Practices in India. Vision: The Journal of Business Perspective.