

## دور النقل متعدد الوسائط في تحويل ميناء الحديدة إلى مركز لوجستي محوري لتحقيق التنمية الاقتصادية في اليمن<sup>1</sup>

د. م. صلاح الدين محمد السيد

أستاذ مساعد - كلية النقل الدولي واللوجستيات

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا

والنقل البحري

جمهورية مصر العربية

maysalah@aast.edu

أحمد هادي أحمد ديك

باحث دكتوراه - الأكاديمية العربية للعلوم

والتكنولوجيا والنقل البحري

جمهورية مصر العربية

dahnm88@gmail.com

أ.د. عبدالوهاب عبد الحميد صالح

أستاذ النقل الداخلي - كلية النقل الدولي واللوجستيات

الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري

جمهورية مصر العربية

abdelwahab.salah@yahoo.com

### ملخص البحث

يساهم النقل متعدد الوسائط في امتصاص عدد كبير من اليد العاملة؛ لذلك، فإنه ينظر إلى النقل من خلال هذا البحث على أنه دعامة أساسية للتنمية الاقتصادية خصوصاً عندما تتخذ السلطات العامة التدابير العملية المحسنة للتقليل من تأثيراته السلبية. ولذا فإن هذه الدراسة تهدف إلى إبراز أهمية اقتصاديات النقل الدولي متعدد الوسائط ودوره في جعل ميناء الحديدة نقطة لوجستية محورية، ومدى إسهام قطاع النقل متعدد الوسائط في تحقيق التنمية الاقتصادية وأثره التنموية على الاقتصاد اليمني، ويأتي تركيز الباحث على ميناء الحديدة دون باقي الموانئ اليمنية؛ لما يتمتع به من إمكانيات ومقومات وموقع ذو أهمية استراتيجية تجعل منه مركز لوجستي محوري ينافس باقي الموانئ المحلية والإقليمية والدولية، وتتلخص مشكلة البحث في ضعف منظومة النقل متعدد الوسائط في اليمن؛ بفعل غياب الاستغلال الأمثل للموانئ اليمنية بشكل عام وميناء الحديدة بشكل خاص، فموقع ميناء الحديدة اللوجستي يمكن أن يسهم في تحقيق التنمية الاقتصادية للجمهورية اليمنية، كما أن مؤسسة موانئ البحر الأحمر اليمنية أحد أهم القطاعات الاقتصادية المساهمة والفاعلة في مسيرة النهضة التنموية الشاملة التي شهدها اليمن على مدى نصف قرن من الزمن. لقد اتبع الباحث المنهج الاستنباطي والمنهج الوصفي التحليلي لقوائم الاستقصاء والذي يقوم بتوصيف متغيرات الدراسة وتحليل البيانات واستخلاص النتائج من دراسة ميدانية بتصميم قائمة استقصاء للتعرف على آراء عينة من مجتمع الدراسة والمتمثل بـ 111 فرد من العاملين ومن له علاقة بميناء الحديدة؛ للتعرف على آرائهم في " دور النقل متعدد الوسائط في تحويل ميناء الحديدة إلى مركز لوجستي محوري لتحقيق التنمية الاقتصادية في اليمن"، وتحليل البيانات الإحصائية والتي توصلت في إبراز أهم النتائج منها أن الموقع الجغرافي لميناء الحديدة يؤهله لأن يكون ميناءً محورياً لوجستياً، قربة من المحافظات الاقتصادية ذات الكثافة السكانية منها العاصمة صنعاء، وارتباط الميناء بالطرق البرية الدولية التي ستساعد في تحويله إلى نقطة لوجستيات، وامتلاك الميناء للمقومات الأساسية التي من الممكن أن يكون مركزاً لوجستياً محورياً للشركات العملاقة لمرحلي البضائع وشركات النقل متعددة الوسائط، حيث أن ارتفاع معدلات التداول التي يعمل على تقديمها ميناء الحديدة ساعدت على تعزيز قدرته ليصبح ميناء لوجستي محوري، من خلال التسهيلات وسرعة الإجراءات التي يحظى بها العميل في ميناء الحديدة عن باقي المنافذ البحري جعلت منه المنفذ الأكثر إقبالاً من قبل الخطوط الملاحية وشركات النقل، ودور المنطقة الصناعية وربطها بالميناء سيبرز من الكفاءة التشغيلية للميناء في حين تنفيذ مشروع قطار الخليج ستجعل منه نقطة ترانزيت.

### الكلمات الدالة

النقل متعدد الوسائط - ميناء الحديدة - مركز لوجستي محوري - التنمية الاقتصادية

<sup>1</sup> تم تقديم البحث في 2024/5/2، وتم قبوله للنشر في 2024/5/14.

## (1) المقدمة

لليمن موقع جغرافي ولوجستي يجعلها همزة وصل تربط ما بين آسيا مع أفريقيا، في حال تم تشييد الجسر البحري، حيث تقع الجمهورية اليمنية في الجنوب الغربي لشبه الجزيرة العربية بقارة آسيا، وكذلك امتلاكها للممر الدولي (باب المنذب)، وشريط ساحلي طوله 2500 كم، والذي يربط ما بين سلطنة عُمان شرقاً، وإطلالتها منه على بحر العرب وخليج عدن، وإلى المملكة العربية السعودية غرباً وإطلالتها منه على البحر الأحمر، مما أعطى لها أهمية استراتيجية، واقتصادية، وتجارية (دراسة البنك الدولي، 2023).

وفرض هذا الموقع الاستراتيجي على جميع السفن القادمة من جنوب شرق آسيا، وبلاد الهند، والساحل الجنوبي الشرقي لأفريقيا المرور بالمياه اليمنية؛ لوقوعها على خط التجارة العالمي المتجه شمالاً إلى الحجاز، وبلاد الشام، ومصر، وشمال غرب أفريقيا التي تُنقل منها البضائع التجارية إلى البلاد الواقعة شمال البحر الأبيض المتوسط (بحر الروم) وإلى غيرها، كما أعطى هذا الموقع نفسه لليمن أهمية تجارية ساعدت على أن تصبح من أهم موانئ النقل البحري (التجاري)، ومن أهم مواقع التموين للسفن القادمة من بلاد الهند وغيرها، إذ كانت السفن تمر باليمن لتتمون بما تحتاج إليه من ماء وغذاء، وللحصول على قسطٍ من الراحة؛ حتى تتمكن من مواصلة رحلتها إلى البلاد المتجهة إليها (وزارة التخطيط والتعاون الدولي، 2015).

كما تتوقف بعض السفن في الموانئ اليمنية لإصلاح ما أصابها من ضرر أثناء رحلتها بسبب شدة الرياح، وقوة تدفق الأمواج وغير ذلك. كما أنها تمتلك في هذا الشريط الساحلي العديد من الموانئ البحرية وأهمها (مؤسسة موانئ خليج عدن - مؤسسة موانئ البحر الأحمر - مؤسسة موانئ الخليج العربي)، وبالرغم من كل ما سبق ذكره عن موقع اليمن إلا أن الحكومات اليمنية لم تتجه في السابق إلى استغلال موقع اليمن اللوجستي، ولم تقم بتطوير منظومة النقل الدولي التابعة لها، كما أنها لم تمتلك أي رؤية مستقبلية تدفعها لتسخير جزءٍ من ميزانيتها في تطوير منظومة النقل وخصوصاً الموانئ البحرية، والربط بين موقع اليمن الاستراتيجي والنقل الدولي، مثلها مثل الدول الأخرى التي حققت تنمية اقتصادية تضمن حق الأجيال القادمة في الثروة، ولكنها اعتمدت اعتماداً كبيراً في ميزانيتها على النفط، فاليمن تعد من الدول النامية، حيث يعتمد اقتصادها كلياً على النفط، حيث بلغت صادرات اليمن من النفط في 2010م تقريباً 259 ألف برميل يومياً ويسهم 40% من الناتج المحلي وتسهم ب70% من إيرادات الدولة و90% من الموازنة. (موقع وزارة النفط، 2020)

إلا إنه منذ عام 2011-2012 شهدت صادرات اليمن من إنتاج النفط تراجعاً كبيراً، حيث بلغ معدل الانتاج اليومي 157 ألف برميل يومياً أي بنسبة انخفاض 55% عن العام السابق وفقاً لإحصائيات وزارة النقل اليمنية، الأمر الذي انعكس سلباً على ميزانية الدولة (مؤسسة موانئ البحر الأحمر اليمنية، 2024).

كما أن لليمن مزايا غير نفطية، حيث يعتمد اقتصاد الدولة بشكل كبير على الثروة، والمنتجات الزراعية، لما تتمتع به اليمن من سهول ومساحات كبيرة من الأراضي الخصبة، حيث تشكل 20% من الناتج الإجمالي المحلي. حيث تعتبر اليمن من الدول الأولى في مرتبة زراعة أفرخ وأفضل أنواع البُن الذي يتم تصديره إلى البلدان العربية والأوروبية، أيضاً فيما يخص الثروة السمكية تمتلك المياه الإقليمية اليمنية أكثر من 350 نوعاً من الأسماك والأحياء البحرية. لذلك فإن القطاع السمكي يعتبر من أهم القطاعات الرئيسية والمهمة للاقتصاد اليمني. وتتراوح نسبة مساهمة قطاع الأسماك في الناتج المحلي ما بين (1-2)%. وتقدر القيمة المضافة المتولدة فيه بحوالي (49496) مليون ريال وفقاً إلى اخر الإحصاءات. كما بإمكان اليمن أن يصدر ما يقارب (350.000-400.000) طن من الأسماك سنوياً لما يتمتع به من شريط ساحلي كبير (موقع هيئة الاستثمار، 2019).

وإن للدولة رؤية اقتصادية تسعى من خلالها إلى إنشاء تسع مناطق صناعية في تسع محافظات، ومن أهم تلك المناطق الصناعية توجد في محافظة الحديد، حيث تقع في الجهة الشمالية للمحافظة على بعد 3 كيلو متر مربع عن ميناء

الحديدة، ويحدها من الشمال طريق ميناء الصليف، ويقدر مساحتها بـ (4.5 كيلومتر مربع)، حيث تهدف الدولة إلى إنشاء المنطقة الصناعية في الحديدة ضمن خطة طموحة لاستغلال قربها من الميناء وزيادة الصادرات والواردات من البضائع، وخلق فرص استثمارية، وتوفير عوامل مساعدة ومشجعة، وتطوير البنية التحتية وخدماتها؛ لإقامة المشاريع الصناعية ومن أجل تحقيق التنمية الاقتصادية في اليمن (محافظة الحديدة، 2023).

إلا أن كل هذه المقومات الاقتصادية - التي ثم ذكرها - تحتاج إلى منظومة نقل متطورة وقوية تستطيع تلبية احتياجات الشاحنين، ومواكبة التطوير المتقدم في تكنولوجيا النقل الدولي في مختلف قطاعاته، مما جعل الدولة تعمل على وضع العديد من الخطط المستقبلية والمشاريع الاستراتيجية من بهدف تحقيق التنمية الاقتصادية، ومن أهم تلك المشاريع، هي: تلك المتعلقة بمجال النقل، حيث تسعى الدولة إلى إنشاء سكك حديد بتكلفة إجمالية تبلغ (مليار وخمسمائة مليون دولار أمريكي)؛ لكي تعزز من حركة التجارة من خلال ربط جميع محافظات الدولة، وكذلك مع القطر الخارجي الذي سوف يربط بين اليمن ودول الخليج، الأمر الذي سوف يسهل نقل الركاب وعناصر الإنتاج من الثروات الطبيعية (المعادن، والمخارج، والمنتجات الزراعية وغيرها) من مناطق الإنتاج إلى موانئ التصدير (ديك، 2018).

وأيضاً في قطاع النقل البحري، حيث يعتبر هذا القطاع الرافد الأساسي والمهم للدولة لما يحققه من منفعة اقتصادية وتنمية في مختلف المجالات: الاستثمار، والإعمار، وإنشاء مدن جديدة، وتحقيق عائد ومبالغ كبيرة، الأمر الذي ينعكس إيجاباً على مستوى دخل المواطن، كما لا ننسى أن الموانئ في عصرنا الحديث هي الشريان الأساسي للحياة وأحد المصادر البديلة عن النفط (Kostas et al., 2021).

خصوصاً وأن هناك دولاً لا تملك النفط وإنما تمتلك الموقع الاستراتيجي اللوجستي الذي جعل هذه الدول في صفوف أوائل الدول المتقدمة اقتصادياً، مثل: (سنغافورة - ماليزيا - وحالياً باكستان من خلال مينائها الجديد غوادر).

لذا تسعى اليمن إلى بذل وتسخير كل الجهود لاستغلال موقعها اللوجستي، والاستفادة من تجارب الدول الناجحة التي حققت التنمية الاقتصادية من خلال استغلال أمثل لموقعها الجغرافي وتطوير موانئها، حيث أصدرت الدولة القانون رقم (23) لسنة 2013م بشأن الموانئ البحرية، الذي سمح للقطاع الخاص بالاستثمار في الموانئ البحرية مقابل حق انتفاع (وزارة النقل اليمنية، 2017).

فمن أهم المشاريع التي تهدف الحكومة اليمنية إلى تطويرها في قطاع النقل (ميناء الحديدة والموانئ التابعة له)، وقد أُجريت في سبيل ذلك دراسة في عام 2007م لتطوير ميناء الحديدة، وكانت قد أوشكت هذه الدراسة على الدخول إلى حيز التنفيذ في عام 2014م بتكلفة 298 مليون دولار. من خلال إنشاء محطة حاويات جديدة مجهزة بأحدث المعدات وفقاً للمعايير الدولية وتعميق القناة الملاحية من 9.6م إلى 12م وإنشاء رصيف جديد بطول 16م، كذلك هناك دراسة لتطوير ميناء المخاء أحد الموانئ التابعة لميناء الحديدة بتكلفة 37 مليون دولار من أجل زيادة الطاقة الاستيعابية لميناء المخاء من حيث كمية البضائع وتنوعها، واستيعاب بواخر بأطوال وأحجام وأعماق أكبر (ديك، 2018).

فضلاً عن مساهمة النقل في امتصاص عدد كبير من اليد العاملة؛ لذلك، فإنه ينظر إلى النقل من خلال هذا البحث على أنه دعامة أساسية للتنمية الاقتصادية، خصوصاً عندما تتخذ السلطات العامة التدابير العملية المحسنة للتقليل من تأثيراته السلبية.

## (2) مشكلة البحث

تنصب مشكلة البحث في ضعف منظومة النقل متعدد الوسائط في اليمن؛ بفعل غياب الاستغلال الأمثل للموانئ اليمنية بشكل عام وميناء الحديدة بشكل خاص، فموقع ميناء الحديدة اللوجستي يمكن أن يسهم في تحقيق التنمية الاقتصادية

للجمهورية اليمنية، لكن تكمن المشكلة في الاستعدادات المالية والرؤية الاستراتيجية اللازم توافرها لتحقيق تلك التنمية، وتحويل ميناء الحديد إلى مركز لوجستي يبقى واحداً من تلك الحلول الاقتصادية والمؤثرة. هنالك تسأل رئيسي يشغل الباحث في ظل ضعف منظومة النقل في اليمن هل من الممكن للنقل متعدد الوسائط دور في تحويل ميناء الحديد لمركز لوجستي محوري لتحقيق التنمية الاقتصادية في اليمن؟

### (3) أهداف البحث

يكمن الهدف الرئيسي لهذا البحث في دراسة أفضل الأساليب لرفع كفاءة منظومة النقل متعدد الوسائط ، للارتقاء بميناء الحديد، وتحويله لمركز لوجستي محوري، يسهم في تحقيق التنمية الاقتصادية في اليمن. وذلك من خلال تحقيق الأهداف الفرعية التالية:

- (1-3) دراسة الدور الفعال للنقل متعدد الوسائط في الدفع بعجلة التنمية الاقتصادية.
- (2-3) تقييم امكانية تحويل ميناء الحديد الى مركز لوجستي محوري من خلال استقصاء وجهة الى جهات وافراد ذو صلة عملية لميناء الحديد.
- (3-3) معرفة الآثار الاقتصادية الناجمة عن تطوير وتحديث منظومة النقل في اليمن بشكل عام ميناء الحديد بشكل خاص، ودورها في خدمة الاقتصاد الوطني.
- (4-3) استعراض أهمية موقع اليمن اللوجستي في احداث التنمية الاقتصادية.
- (5-3) إبراز الدور اللوجستي لميناء الحديد في المساهمة بتحقيق التنمية الاقتصادية في اليمن.

### (4) أهمية البحث

تكمن أهمية البحث في إبراز الدور الفعال الذي يمكن أن ينجم عن بناء مصفوفة متكاملة للنقل في اليمن، لاسيما تلك التي تتعلق بتحديث الموانئ وتطويرها، وخاصة موانئ مدينة الحديد، وإظهار الدور اللوجستي والمحوري لها، بما يعزز التنمية الاقتصادية في اليمن؛ نظراً لما تتمتع به اليمن من موقع جغرافي متميز، كما قام الباحث بتقسيم أهمية البحث الى قسمين:

#### (1-4) الأهمية العلمية

- تعد الرسالة الأولى من نوعها في اليمن من وجهة نظر الباحث من خلال القراءة التي تسلط الضوء على دور النقل متعدد الوسائط في تحويل ميناء الحديد الى مركز لوجستي محوري.
- تكمن هذه الرسالة في كونها تمتل دراسة منفردة في معالجة المتغيرات المأخوذة في أبعاده المتغيرة ضمن بيئتنا العربية واليمنية.
- لهذا البحث دورا مهما للجانب العلمي والبحثي في قطاع النقل متعدد الوسائط والذي يعد احد أهم الركائز الأساسية في تطوير وتحديث الاقتصاد الوطني.
- المكانة الكبيرة التي يحتلها ميناء الحديد تفرض ضرورة الاهتمام بدراسته وايجاد الية دورية لترقية لكي يرتقي بالاقتصاد الوطني.

#### (2-4) الأهمية العملية

- ان معرفة مدى الاهتمام بدور النقل متعدد الوسائط سوف يسهم في تحويل ميناء الحديد الى مركز لوجستي محوري وبالتالي تنعكس على تحقيق التنمية الاقتصادية في اليمن.

- تمكين صناع القرار في الاطلاع على الاساليب الحديثة في مجال النقل الدولي التي من الممكن تطبيقها في ميناء الحديدة.
- تساهم نتائج هذه الدراسة في اعطاء تقييم عملي لمستوى ذلك الدور الذي سيعمل على تطوير ميناء الحديدة لتحقيق التنمية الاقتصادية في اليمن.

## (5) الدراسات السابقة

اطلع الباحث على العديد من الدراسات ذات الصلة بموضوع الدراسة منها:

دراسة عبد الستار، (2014) هدفت الدراسة إلى توضيح الدور المتبادل بين النقل متعدد الوسائط وبين التجارة العربية البينية، مع بيان علاقة النقل متعدد الوسائط بكافة العلوم وأهميتها لكل المجالات، والتعرف على النقل متعدد الوسائط مع بيان دور اللوجستيات في تحضير تكامل وربط جميع الأنشطة والخدمات المقدمة في منظومة النقل متعدد الوسائط وتأثيرها على التجارة العربية البينية، وبالتالي الدخل القومي، كما تشير الدراسة أيضاً إلى أن دور الحاويات أدى إلى زيادة حجم التبادل التجاري، وظهور السلاسل اللوجستية وتنشيط عملية النقل المتكاملة بنظام النقل من الباب إلى الباب، كما أن خدمات النقل، والشحن، والنقل متعدد الوسائط لهم دور كبير في التنمية الاقتصادية وتطوير الموانئ.

دراسة اللجنة الاقتصادية الأوروبية (2019) يهدف هذا الكتاب الصادر من دول أعضاء الأمم المتحدة (UNECE) في مؤتمر للجنة الاقتصادية الأوروبية إلى استعراض مجموعة من البنود التي صيغت بشكل اتفاقية تنظم حركة النقل البري الدولي، حيث أبرمت اتفاقية النقل البري الدولي لعام 1975م والتي أصبحت سارية المفعول في عام 1978م ومنذ أثبتت هذه الاتفاقية انها إحدى أنجح اتفاقيات النقل الدولي، و أنها في الواقع، حتى الآن النظام العالمي الوحيد الموجود للمرور العابر. فالفكرة التي قامت عليها اتفاقية النقل البري الدولي ونظامها الخاص للمرور العابر، قد شكلت الأساس لكثير من نظم المرور العابر الإقليمية، وأسهمت بالتالي بصفة مباشرة وغير مباشرة في تسهيل النقل الدولي، ولاسيما النقل البري الدولي، ليس في أوروبا والشرق الأوسط فحسب، بل أيضا في أجزاء أخرى من العالم مثل: أفريقيا وأمريكا اللاتينية.

دراسة مينديونو، نيماء، اهومودو (2016) تهتم الدراسة بالتحليل القياسي لتنمية الموانئ وأثارها على النمو الاقتصادي في دولة نيجيريا باستخدام بيانات عن متغيرات التجارة، الناتج المحلي الإجمالي، أداء الخدمات اللوجستية والربط البحري وذلك بغرض تحليل هذه البيانات. كما أن هذه الدراسة توصله إلى عدت نتائج منها أيضاً هناك علاقة وثيقة الصلة تربط بين جودة البنية التحتية للموانئ و بين النقل البحري حيث يتم تدعيم التجارة الدولية والاستثمارات الأجنبية وكذلك المستثمرين الأجانب المهتمين بالدول ذات الروابط اللوجستية الجيدة.

وأوضحت دراسات كلاً من عبد الستار أن للنقل القدرة على جعل كلاً من دول العالم قرية صغيرة، من خلال تسهيل عملية التجارة البينية من تبادل في عناصر الإنتاج، سواء أكانت مواد خام أم بشر، كما عملت أيضاً على وضع لوائح تنظم حركة التجارة البينية بين الدول والتي تتعمق بهذا الجانب وباستفاضة كتاب (اللجنة الاقتصادية) الذي بدوره يعتبر مثل القانون الملزم لدول العالم في حركة التجارة التي تتم عن طريق النقل البري الدولي.

وأن دراسة مينديونو، نيماء، اهومودو أظهرت أن لا بد أن يكون للموانئ البحرية بنية تحتية تؤهلها لكي تكون موانئ لوجستية منافسة؛ لكي تصل إلى مؤشرات ومعايير الأداء المطلوبة لتحقيق التنمية الاقتصادية.

ويرى الباحث أن الدراسات السابقة التي سبق ذكرها لم تتطرق باستفاضة إلى تأثير النقل على التنمية الاقتصادية بصورة مباشرة من خلال الموقع الجغرافي أو اللوجستي المهم جداً، وكيفية استغلال الميزة الطبيعية لهذا الموقع في جعله ميناء أو

مركز لوجستي محوري تتميز به أي دولة من الدول التي سبق ذكرها، من هنا ركز الباحث في بحثه على حل هذه الإشكالية التي تتمثل بمشكلة البحث.

## (1-5) موقع الحديد اللوجستي

تقع محافظة الحُدَيْدَة في الجزء الغربي من الجمهورية اليمنية، وتمتد على الشريط الساحلي الغربي المطل على ساحل البحر الأحمر بين خطي طول (42-43) شرق غرينتش وبين خطي عرض (14-16) شمال خط الاستواء. وتبعد عن العاصمة صنعاء مسافة تصل إلى حوالي 226 كيلو متراً. ويحد محافظة الحُدَيْدَة من الشمال محافظة حَجَّة ومن الجنوب محافظة تعز، ومن الشرق محافظة المحويت وصَنْعَاء وذمار وإب، ومن الغرب البحر الأحمر (محافظة الحديد، 2023).

## (2-5) المقومات الخاصة

- إجمالي المساحة (21 الف) كم2 تقريباً.
- المساحة المائية (7.500.000) مليون متر 2.
- التعداد السكاني أكثر من 3 مليون نسمة حيث تعتب ثاني محافظة بعد محافظة تعز (وزارة النقل اليمنية، 2023).

## (3-5) المقومات الاقتصادية

### - الزراعة والمياه العذبة

تتكون محافظة الحديدية عموماً من سهل منبسط قليل الانحدار نحو البحر، وسطحه متمواج تماوجاً بسيطاً في شكل موجات عرضية متتابعة، حيث يظهر من هدة السهول والأودية بعض الينابيع والعيون ذات المياه العذبة، حيث إن معظم أراضي محافظة الحديدية في المنطقة السهلية لساحل تهامة، ويمتد هذا السهل من اللحْيَة في الشمال إلى الخوخة في الجنوب بطول حوالي (300 كم) وعرض يتراوح بين (60 - 150 كم).

الأمر الذي جعل من الزراعة النشاط الرئيسي لسكان المحافظة، حيث تحتل المركز الأول بين محافظات الجمهورية في إنتاج بعض المحاصيل الزراعية وبنسبة تصل إلى (28.6%) من إجمالي الإنتاج، ومن أهم المحاصيل الزراعية الخضروات والفاكهة والأعلاف (وزارة التخطيط والتعاون الدولي اليمنية، 2022).

### - الثروة السمكية

تمتلك محافظة الحديدية العديد من موانئ الإنزال السمكي، مثل: ميناء الحديد، والصليف، والمخا، والخوخة والخ.....، بحكم أن المحافظة تطل على شريط ساحلي طويل غني بالأسمك والأحياء البحرية كما ونوعاً، والتي تعتمد عليها العديد من الأسواق المحلية والدولية، مثل: دول الخليج وجمهورية مصر العربية.

### - الصناعة والتجارة

تعتبر الحديدية مركزاً اقتصادياً منذ القديم؛ لما تتمتع به من موقع ومقومات اقتصادية من خلال الأنشطة التجارية، والصناعية المختلفة، حيث تُعرف الحديدية منذ القدم بالأعمال الحرفية، ومع التطورات التكنولوجية والثورة الصناعية أصبحت تمتلك العديد من المصانع بمختلف أنشطتها، منها الغذائية، منها الغير غذائية، مما عزز من عمليتي (الاستيراد والتصدير) لثاني ميناء رئيسي للجمهورية اليمنية، كما يوجد في المحافظة العديد من المنشآت الصناعية، من أهمها مصنع أسمنت باجل، وأهم المعادن الموجودة في أراضي المحافظة هي: الجرانيت، الرمال السوداء، الأصباغ، السيراميك، الملح الصخري، الجبس وبعض المعادن الطينية الأخرى (وزارة الصناعة والتجارة اليمنية ، 2023).

## - السياحة

تمتاز الحديدية بالعديد من المناطق السياحية، والجُزر المطلة على البحر الأحمر، قرابة (181) جزيرة يمنية، أهمها: جزيرة كَمْران، جزيرة حنيش الكبرى، جزيرة حنيش الصغرى: (وزارة التخطيط والتعاون الدولي اليمنية، 2023).

كما ان الباحث في هذا الجزء سيتطرق الى الأسس اللوجستية التي يمتاز بها ميناء الحديدية من خلال الموقع اللوجستي الذي يمتاز به ميناء الحديدية والموانئ التابعة له، ولوجستيات الصناعة التي ترتبط بالميناء لقرنها الجغرافي المجاور للميناء والانشطة الاقتصادية المختلفة، كما ان هنالك طرق برية دولية وطرق ملاحية ترتبط بالميناء، والاستفادة من الاعماق الطبيعية لميناء الصليف المحوري.

## (4-5) الأسس اللوجستية التي يمتاز بها ميناء الحديدية

تبنى الدول على أسس مخططة تخطيطاً جيداً من أجل تحقيق الأهداف الاقتصادية، والتي هي العنصر الأساسي لتقديم الدولة، ولذلك يرى الباحث إنه يمكن التوغل في هذه المقولة باتخاذ ميناء الحديدية كمثال مباشر للتطبيق مع إمكانية التعديل الاستراتيجي للدولة إذا ما تم التعديلات الأزمة لمخططات الدولة الاستراتيجية.

ويتطلب عند تطوير الميناء إلى ميناء محوري عالي للطاقة والخدمات اللوجستية والتجارة العديد من الأسس اللوجستية والتفاعل بين العديد من العوامل الحاسمة. وهذا يتطلب ميزة محتملة يمكن استغلالها برؤية واضحة وخطة عمل. لم تكن التطورات في الموانئ المركزية المعروفة مصادفة وتطلبت تخطيطاً وتنفيذاً استراتيجياً. يمكن تحديد العوامل الرئيسية لنجاح الميناء المحوري العالمي على النحو التالي:

## (1-4-5) الموقع اللوجستي للميناء

يقع ميناء الحديدية (الذي شيد أول رصيف به في الخمسينات من القرن الماضي) جنوب شرق البحر الأحمر في منتصف الساحل اليمني للبحر الأحمر شمال خط الاستواء خط عرض 14 درجة و 50 دقيقة شمالاً وخط طول 42 درجة و 56 دقيقة شرقاً، ويرتبط بقناة ملاحية بطول 11 ميلاً بحرية وعرض 200 متر وحوماً للاستدارة بقطر 400م تصل الميناء بمناطق انتظار ويعتبر أحد الموانئ الرئيسية للجمهورية اليمنية، ويحميه من الظواهر الطبيعية منطقة رأس الكثيب، وتبلغ المساحة البرية لبحر الميناء (6.324.533) 2، وكما يبعد الميناء من الممر الدولي حوالي (12) ميل بحري، وتم تحديث عدد كبير من الممرات منذ إنشائه (مؤسسة موانئ البحر الأحمر اليمنية، 2024).

وينفرد ميناء الحديدية بعدد من المميزات تخصه عن غيره من الموانئ من حيث

- موقعة الاستراتيجية وقربه من الخطوط الملاحية العالمية.
- محمي حماية طبيعية من الأمواج والتيارات المائية.
- غير معرض للرياح الموسمية.

وقد انشئ مسمى (مؤسسة موانئ البحر الأحمر اليمنية) في منتصف العام 2007م بالقرار الجمهوري رقم (63) لتحل محل (المؤسسة العامة للموانئ).

وتتبع المؤسسة العامة لموانئ البحر الأحمر كلاً من: (ميناء الحديدية - المخاء - الصليف) وأي ميناء تجاري آخر ينشأ على البحر الأحمر، علماً بأن ميناء الحديدية يمثل 75 إلى 80 % من صادرات وواردات الجمهورية اليمنية؛ الأمر الذي جعل منه أحد أهم الموانئ اليمنية إقبالاً لحركة التجارة؛ كونه يقع بالقرب من المحافظات الشمالية الأكثر كثافة سكانية، بالإضافة إلى موقعه المُطل على البحر الأحمر والقريب من مضيق باب المندب، ويعد أقرب الموانئ اليمنية للمملكة العربية السعودية.

الأمر الذي دفع العديد من الشركات العالمية، ومنها شركة تويوتا اليابانية للسيارات لأن تجعل من ميناء الحديدة مركزاً رئيسياً لإنزال السيارات فيه، ومن تم توزيعها إلى دول الخليج ومنها السعودية (المرتضى، 2016).

#### (2-4-5) الأرصفة

لاستقبال سفن البضائع العامة والمختلفة يمتلك الميناء ثمانية أرصفة بطول إجمالي يصل إلى 1416 متر، بالإضافة إلى رصيفين إضافيين في حوض الميناء بطول إجمالي 250م على شكل دولفين وتلك الأرصفة منها ما هو مخصص للبضائع الصب، سواء السائلة منها أم الجافة. ومنها ما هو مخصص للبضائع العامة. ورصيف خاص لاستقبال السفن والأفواج السياحية الوافدة إلى الميناء وإلى المدينة بشكل متواصل وعلى مدار العام، وتلك الأرصفة مزودة بعدد من الآليات والمعدات الخاصة بمناولة البضائع العامة من كرينات ثابتة ومتحركة.

جدول 1: الرصيف والغرض من ومواصفاته

رقم الرصيف	النوع	الطول بالمتر	الغاطس بالمتر
1	نادراً ما يستخدم للحركة التجارية تمر بجانبه أنابيب الضخ الخاصة بالزيوت النباتية	110	7
2	تستخدم بشكل رئيسي لاستقبال البضائع العامة	150	9.7
3			
4	تستخدم في المقام الأول لاستقبال سفن البضائع السائبة ويمكن استخدامها لاستقبال البضائع العامة	165	9.7
5		185	
6	مخصصة لاستقبال سفن الحاويات ويمكن استخدامها لاستقبال سفن البضائع العامة	195	10
7		300	
8	يمكن استخدامها لاستقبال سفن بضائع عامة	150	7
رصيف	رصيفين على شكل دلافين لاستقبال ناقلات النفط	100	10
		150	10

المصدر: مؤسسة موانئ البحر الأحمر اليمنية (2023)

جدول 2: الآليات والمعدات التي يحتوي عليها الميناء

م	الآليات والمعدات	العدد
1	رافعات رصيف جسرية (كرينات حاويات)	3
2	رافعات ساحات جسرية (حاضنات)	10
3	مقطورات ساحات التخزين (عربات مقطورة)	17
4	جرارات ساحات التخزين (رؤوس قاطرة)	12
5	رافعات شوكية ثقيلة (25 طن)	2
6	معدات مناولة الحاويات الفارغة (رافعات شوكية 10 طن)	4
7	رافعات تلسكوبية لرص الحاويات المعبأة (كماشات)	3

المصدر: مؤسسة موانئ البحر الأحمر اليمنية (2023)



### (3-4-5) المستودعات والساحات

خُصصت ما يكفي من المستودعات المغلقة والساحات المكشوفة الممهدة لتخزين ورص وتشوين كافة مختلف البضائع، ويصل إجمالي المستودعات والمخازن المغلقة اثني عشر مستودعاً، بمساحة إجمالية تزيد عن 37000 متر مربع، وما يزيد عن 1.600.000 متر مربع من الساحات المكشوفة.

### (4-4-5) حطة الحاويات

أولت مؤسسة موانئ البحر الأحمر اليمنية ومنذ بداية الثمانينات جانباً كبيراً من الاهتمام بعملية تداول البضائع بالحاويات، فخصصت رصيفين بطول 500 متراً لبواخر الحاويات، وزودتهما بكافة الآليات والمعدات الخاصة بتداول البضائع في حاويات من كرينات عملاقة وحاضنات ورافعات مختلفة ومتنوعة وقاطرات ومقطورات وأنشئت الساحات الإسفلتية لرص وتشوين الحاويات، والتي وصلت مساحتها الإجمالية إلى 140.000 م<sup>2</sup> وبسعة تخزينية تصل إلى 15557 حاوية (المرتضى، 2016).

بالإضافة إلى ساحات إسفلتية أخرى بمساحة 21.000 م<sup>2</sup> خارج الحاجز الأمني مخصصة لتفتيش الحاويات بواسطة جهاز يعمل بالأشعة السينية امتثالاً لمبادئ الاتفاقية الدولية ISPS التي خولت للميناء الحصول على شهادة امتثال (مؤسسة موانئ البحر الأحمر اليمنية، 2023).

### (5-5) لوجستيات الصناعة في الحديدة

تشهد الصناعة في العصر الحديث تطوراً سريعاً، بمعدلات ومؤشرات مشجعة في كل من مجال الاستخراج ومجال التحويل، حيث يتمثل النشاط الاستخراجي في كل من النفط والغاز، والمعادن، والصخور، والملح، ومواد البناء، أما النشاط التحويلي يتمثل: في العديد من الأنشطة، منها: مصانع السمن والصابون، وصوامع القمح والغلغل، والاسفنج، والتلج، والجلود، والتمور، والحديد، وغيرها من الصناعات المختلفة.

وتشير المؤشرات أنه في العام تقدر مساهمة الإنتاج الصناعي بمجاله الاستخراجي والتحويلي بنسبة 37% تقريباً من الناتج المحلي الإجمالي، الأمر الذي انعكس إيجاباً على الاقتصاد، وساهم بشكل كبير في التقليل من البطالة، وخلق فرص عمل، كما أن هذا المجال يساعد على جذب الاستثمار الأجنبي مما ينعكس عنة الدفع بعجلة التنمية ويعمل على توفير للدولة العملة الأجنبية من خلال المستثمر الأجنبي والتصدير (وزارة النقل اليمنية، 2023).

### (1-5-5) المنطقة الصناعية في الحديدة

تنتهج حكومة الجمهورية اليمنية سياسة تنموية متكاملة الأنشطة والبناء، و يأتي القطاع الصناعي ضمن أولويات الخطط والبرامج التنموية، ولتحقيق ذلك فعلياً تمت الاستفادة من تجارب دول لها نشاط صناعي متطور يزداد توسعاً ونموً، حيث تم الاسترشاد بهذه التجارب لإقامة مشروعات مناطق صناعية شاملة وتخصيصية ونوعية، بالتركيز على ما يتوفر في اليمن من مزايا نسبية. وتعتبر المناطق الصناعية أداة تحفيز مهمة وجذب للاستثمارات المحلية والخارجية؛ نظراً لما تقدمه من حوافز وتسهيلات، منها: توفر الأرض وخدمات البنى التحتية بتكلفة تنافسية ويضم المشروع وعلى مراحل إنشاء، تسع مناطق صناعية موزعة على مناطق مختلفة من اليمن على أساس المزايا النسبية المؤكدة النجاح.

كما يأتي الهدف من إنشاء المنطقة الصناعية في الحديدة؛ للتعظيم من فرص الاستثمار، وتوفير عوامل مساعدة ومشجعة للاستفادة مما تتمتع بها محافظة الحديدة من بنى تحتية وخدماتية، مثل: الميناء والأيدي العاملة لإقامة المشاريع الصناعية.

حيث تقع المنطقة الصناعية للحديدة في الجهة الشمالية لمدينة الحديدة، ويحدها من الشمال طريق الصليف، وتبعد عن ميناء الصليف قرابة 50 كم، ويخترقها طريق الحديدة - جيزان في طريقها الشرقي، و غربها ساحل البحر حيث تبعد عن ميناء الحديدة قرابة 15 كم، علماً بأن إجمالي المساحة للمنطقة الصناعية قرابة 45 كم (وزارة الصناعة والتجارة اليمنية، 2023).

### (2-5-5) النشاط الصناعي في الحديدة

تمثل المنشآت الصناعية القائمة بمدينة الحديدة أحد جوانب التنمية الاقتصادية في المنطقة؛ وذلك لما تتيحه المنطقة الصناعية من إقامة مشاريع تكاملية للمصانع القائمة، وتتعدد أنواع الصناعات والأنشطة الصناعية من حيث النوع، والحجم، وعلاقات التملك (الاتجاه السائد للقطاع الخاص) حيث يعتبر القطاع الخاص شريكاً أساسياً للدولة للدفع بعجلة التنمية، وهناك أوجه عديدة للشراكة، ومنها: عقد ال B.O.T وأخواتها من عقود الشراكة بين الدولة والقطاع الخاص، سواءً أكان محلياً أم أجنبياً.

ومن أهم الصناعات الموجودة في الحديدة:

- الصناعات الغذائية.
- صناعات مواد البناء.
- الصناعات النسيجية.
- الصناعات الجلدية.
- صناعة استخراج الملح والجبس.
- صناعة القوارب.
- صناعة المعدنية.

ومن واقع البيانات الإحصائية الرسمية فإن عدد المنشآت الصناعية القائمة بالمحافظة بلغت حوالي (2024) مشروع يتركز معظمها في مجال صناعة المواد الغذائية والمشروبات، والتبغ، حيث يمثل أكبر نسبة تصل إلى (40%) من إجمالي عدد المنشآت الصناعية القائمة، ويليهما قطاع الصناعات الهندسية والتي تمثل نسبته (17%)، كما يمثل المرتبة الثالثة قطاع الصناعات المعدنية، ويمثل نسبة (15%) تم يليها قطاع صناعة الغزل والنسيج، وقطاع الصناعات التعدينية، ويمثلان ما نسبته (14%)، وتستحوذ الصناعات الجلدية والكيمياوية على نسبة (14%) وكافة هذه الأنشطة الصناعية بالمحافظة مملوكة للقطاع الخاص باستثناء مصنع إسمنت باجل المملوك للدولة بالكامل، بالإضافة إلى مصنع السجانر (كمران) قطاع مختلط (وزارة الصناعة والتجارة اليمنية، 2023).

### (6-5) طرق النقل الدولية التي ترتبط بميناء الحديدة

عند النظر إلى الموانئ اللوجستية يتوجب على الباحث التركيز على الطرق الدولية بمختلف أنواعها، وما إذا كان الميناء ينطبق عليه هذا المعيار المهم والأساسي؟ وذلك لأن دولية النقل لا تنطبق إلا إذا ارتبط الميناء بوسيطين مهمين، فمن هذا المنطلق ركز الباحث في هذا الجزء على النقاط التالية:

### (1-6-5) طرق النقل البرية

يعتبر قطاع النقل البري أحد الأعمدة الأساسية للتنمية الوطنية الشاملة، وهو كذلك في محافظة الحديدة، غير أن ثمة أمور عديدة تميزه عن مثيلاته في محافظات الوطن، وهذا القول ليس جازفاً، بل من صلب الحقيقة، يؤكد ذلك ما لهذا القطاع من مقومات رئيسية تؤهله لتلك السمة، وتمكنه من أن يمد مسيرة التنمية والتحولات والنقلات النوعية في هذه المحافظة بطاقة لا حدود لها، تجعل من حركة التنمية والنهوض فيضاً متواصلأ من العطاء لا ينفذ (وزارة التخطيط والتعاون الدولي اليمنية، 2023).

في ما يلي الطرق المهمة والرئيسية لمحافظة الحديدية ومينائها:

- طريق الـ 90 الرئيسي بطول 13 كم.
- طريق صنعاء الرئيسي بطول 226 كم.
- طريق جيزان الدولي بطول 208 كم.
- طريق سريع يربط ما بين مينائي الحديدية والصليف بطول 60 كم.
- طرق الدائري السريع بطول 18 كم.
- طريق ربط ما بين المنطقة الصناعية وميناء الحديدية بطول 5 كم (محافظة الحديدية، 2023).

كما نود الإشارة هنا إلى أمر مهم ذو منفعة اقتصادية عظيمة، يمكن أن تحققها اليمن بشكل عام والحديدية ومينائها بشكل خاص، ويمثل ركيزة أساسية في تحقيق هذا المشروع العربي الخليجي إلا وهو قطار الخليج الإقليمي. حيث يعتبر مشروع إنشاء سكك حديدية تربط دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية "قطار الخليج" من المشاريع المهمة والكبيرة التي سعى لها قادة دول الخليج بهدف نقل المواطنين، وتعزيز تواصلهم الاجتماعي، وزيادة حركة النقل التجاري وانسيابه بين دول المجلس (وزارة النقل اليمنية، 2023).

كما سوف يضم هذا المشروع دول مجلس التعاون الخليجي المكون من 6 دول، حيث قدرت التكلفة الإجمالية لإنشاء البنية التحتية للمشروع بـ 15.4 مليار دولار، كما أن هذا المشروع سوف يوفر أكثر من 80 ألف فرصة عمل مباشرة وغير مباشرة بمجرد تشغيله من دول المنطقة مرجع اليكتروني: (قطارالخليج، 2020).

ويسهم المشروع أيضاً في ربط المدن الصناعية وشركات البترول بشبكات السكك الحديدية، لنقل منتجات الصناعات والمشتقات البترولية؛ لكي تكون متوائمة ومتكاملة مع شبكات النقل بدول المجلس، والخط الذي سيتم إنشاؤه وضع في الاعتبار أن يكون بمقدوره تسيير رحلات ركاب وبضائع في الوقت نفسه، وأجريت لهذا المشروع أيضاً دراسة من قبل منظمة الايسكاو لمشروع يربط اليمن بقطار الخليج (ECONOMIC AND SOCIAL COMMISSION FOR WESTERNASIA, 2019).

## (2-6-5) طرق الملاحة البحرية

تعرف اليمن منذ القدم بأنها قبلة لحركة التجارة العالمية، ومن الدول المصدرة والمستوردة للعديد من السلع، حيث عملت على تعزيز علاقاتها التجارية مع مختلف دول العالم، الأمر الذي جعل من ميناء الحديدية واجهة أمام العديد من الخطوط الملاحية العملاقة، وشريان يرتبط بالكثير من الموانئ المحورية واللوجستية، منها الدولية والإقليمية، ومن تلك الموانئ (ميناء جدة الإسلامي - ميناء صلالة - ميناء الشارقة - ميناء الفجيرة - ميناء جيبوتي - ميناء العقبة - ميناء العين السخنة - ميناء دمايط - ميناء بورسعيد - ميناء الإسكندرية - ميناء ارزو الجزائر - ميناء كانديلا - ميناء اوديسا - ميناء زاروبينو - الخ...) (المرتضى، 2016).

كما أن هناك دولاً صديقة تعتمد عليها اليمن اعتماداً كبيراً للحصول على معظم السلع والمنتجات الأساسية المستوردة من تلك الدول، والشكل التالي يوضح ذلك:

سلوفينيا	السودان
إيران	الأردن
بلجيكا	ارلندا
أرتيريا	قطر
كوريا الشمالية	المكسيك
كينيا	الصين
تونس	ماليزيا
سلوفينيا	سنغافورة
إيران	إندونيسيا
بلجيكا	كوريا الجنوبية
أرتيريا	اليابان
	باكستان
	بولندا
	الصومال
	الماتيا
	بلغاريا
	إسبانيا



أمريكا
USA
الارجنتين
Argentina
البرازيل
ALBrazil
الإمارات
U. A.E.
أستراليا
Australia
تركيا
Turkey
الهند
India
روسيا
Russia
جنوب أفريقيا
South Africa
تايلاند
Thailand
مصر
Egypt
عمان
Amman
أوكرانيا
Ukraine
رومانيا
Romania
فرنسا
France
إثيوبيا
Ethiopia
السعودية
Saudi Arabia

شكل 1: الدول المصدرة لليمن

المصدر: مؤسسة موانئ البحر الأحمر، 2024

ويؤكد الباحث على أهمية تسليط الضوء على نقطة محورية لم تستغل في ميناء الحديد، وهي الاستفادة المثلى من العوامل الطبيعية، والعمل على تعزيز قطاع الشراكة بين الدولة والقطاع الخاص، في حين عجز الدولة عن توفير السيولة المالية الكافية لتطوير موانئها وبالأخص ميناء الحديد واستغلاله الاستغلال الأمثل، ولنا نماذج عدة ناجحة على المستوى المحلي والمستوى الدولي، ولن نذهب بعيدا والقريب منا سطر النجاح في الارتقاء والتقدم (ميناء الدقم سلطنة عمان – ميناء العين السخنة جمهورية مصر العربية).

الأعوام	المواد الغالبية			المواد الإحصائية			المواد العامة والمختطة			الإجمالي		
	أرز	فلفل	سكر	فحم	نرّه وصويا	زيوت نباتية	إسمنت	خشب	حديد		جوارات	زيوت
	متر	متر	متر	متر	متر	متر	متر	متر	متر	متر	متر	متر
2006	93732	0	86873	439561	136793	24962	26547	109442	67429	24524	0	62146
2007	83385	10621	36622	486269	50634	32150	120	107492	115103	90372	0	85878
2008	2507	0	0	451348	0	27605	0	75278	48200	215798	0	58587
2009	28629	0	28559	744783	0	30694	70689	128536	113923	87252	0	137968
2010	78385	5203	8528	774072	0	17989	135618	102574	141625	200835	0	132383
2011	20333	0	4907	924194	0	22999	108976	66048	126085	197286	0	29626
2012	33212	0	0	978472	311683	18538	383853	140034	205231	54798	0	34404
2013	58939	0	0	978587	321530	9498	234646	179677	276576	50979	0	75381
2014	44736	0	4815	1180639	357123	0	302311	158162	293228	64296	0	142976
2015	11951	149053	0	765514	274855	15256	275961	161513	156485	31000	0	57226
2016	96167	99360	60368	1027359	367855	14349	660551	96103	320840	180313	0	64100
2017	57385	75020	59756	1601199	540410	0	140085	159027	181910	57165	0	20470
2018	77147	92388	116092	1300663	556185	0	0	0	0	1840	0	4264
2019	102978	459903	105132	1309041	529626	2162	0	0	0	27371	0	4017
2020	113508	333344	263865	1362678	670650	2671	0	0	0	17087	0	5017
الإجمالي	902994	1224892	775517	14324399	4117344	218873	2339357	1483886	2046635	1300916	0	914443

شكل 2: نشاط الواردات بالطن ميناء الحديد خلال الاعوام (2006-2020)م

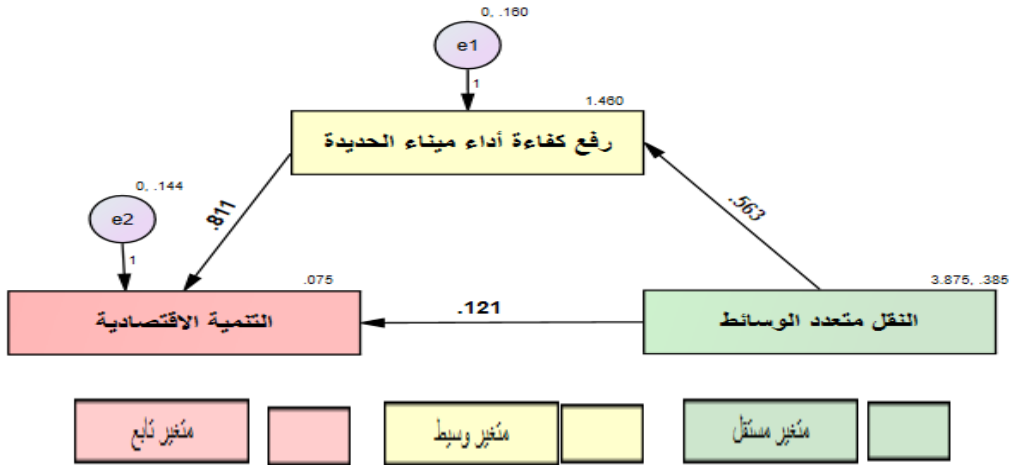
كما يوضح الشكل رقم (2) نشاط الواردات بالطن إلى ميناء الحديدة خلال الأعوام (2006-2020) من البضائع والمنتجات المختلفة من السلع المستوردة من الدول التي تم ذكرها سابقاً، سنجد بان ميناء الحديدة من الموانئ اليمنية التي تأثره بتورة 2011 الا انه عاود النهوض وحقق ارقام متزايدة بعدد احجام البضائع الواردة.

كما ان ميناء الحديدة ومالة من مقومات اقتصادية جعل منها من اهم المدن فما الفائدة من كل المقومات الاقتصادية من سياحة وزراعة و.... دون وجود ميناء لوجستي يستطع من خلاله عكس كل هذه المقومات الى منفعة اقتصادية ملموسة تساعد على التنمية الاقتصادية , حيث وان من المتوقع أن ينتج عن مشروع إعادة تأهيل وتحسين ميناء الحديدة العديد من الفوائد الاجتماعية الهامة و الاقتصادية عن طريق الإجراءات المقترحة في هذا البحث.

ومما سبق تبين لنا الأهمية التي يحظى بها النقل متعدد الوسائط على المستوى المحلي خصوصاً في الجمهورية اليمنية؛ واستفادت العديد من الدول المتقدمة منها والنامية، وانعكاسات النقل على التنمية خصوصاً اننا سنجد ايضا ان للنقل اهمية كبير الامر الذي جعل من المجتمع الدولي السعي الى سن قوانين وتشريعات تشرع من خلال جهات وهيئات مختصة تنظم حركة النقل متعدد الوسائط بمختلف أنواعه منها الدولية والاقليمية والمحلية.

## (6) منهجية البحث

لقد اتبع الباحث المنهج الاستنباطي والمنهج الوصفي التحليلي لقوائم الاستقصاء والذي يقوم بتوصيف متغيرات الدراسة وتحليل البيانات واستخلاص النتائج من خلال (التساؤلات المباشرة، والمراسلات) فسوف يتم تجميعها من خلال الاستبيانات التي سوف يدرس كل من المتغير المستقل ألا وهو (النقل متعدد الوسائط) والمتغير الوسيط هو (رفع كفاءة اداء ميناء الحديدة (المقع الجغرافي، البنية التحتية، الاستقرار السياسي، العمليات الادارية) والمتغير التابع له (التنمية الاقتصادية) وفقا لمعايير دولية يمكن من خلالها تطوير ميناء الحديدة الى مركز لوجستي محوري , وبالنسبة لتحليل تلك البيانات فسوف يتم استخدام حزمة برنامج التحليل الإحصائي (Statistical Package for Social Sciences(S.P.S.S) الإصدار رقم 26 وبرنامج AMOS الإصدار 23.



شكل 3: المسار لتأثير النقل متعدد الوسائط في تحويل ميناء الحديدة إلى مركز لوجستي محوري لتحقيق التنمية الاقتصادية في اليمن

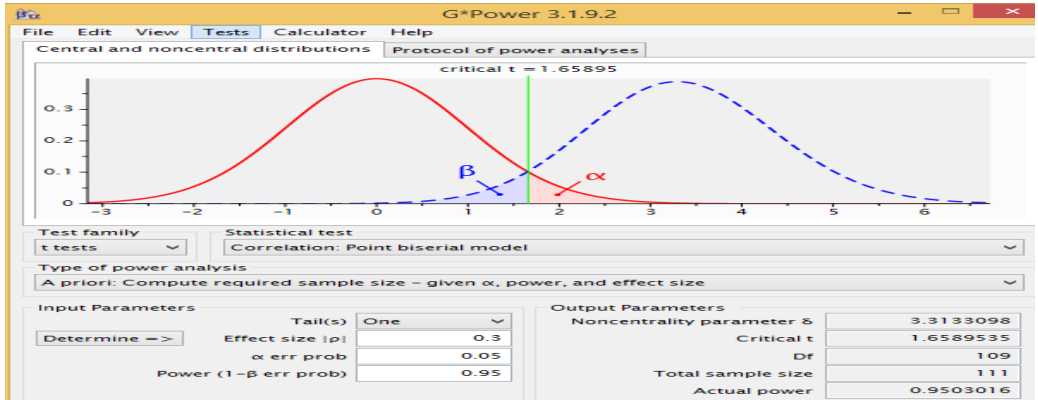
حيث يتكون مجتمع الدراسة من العاملين في ميناء الحديد ومسؤولين ومن لهم علاقة بالميناء من تجار ومخلصين والهيئات الأخرى التابعة للدولة. وقد بلغت عينة الدراسة 111 فرداً من مجتمع الدراسة وقد استخدم الباحث في تقدير حجم العينة البرنامج GPower وفقاً للمحددات التالية:

- نوع التحليل المستخدم Correlation حيث أن التحليل ينصب أساساً على اختبار العلاقة بين المتغيرات.

- حجم التأثير Effect Size:  $\rho = 0.3$ ، وهو يعتبر حجم التأثير المتوسط.

- ألفا  $\alpha$  (الخطأ من النوع الأول) = 0.05 (احتمال رفض فرض العدم وهو صحيح)، أي بدرجة ثقة 0.95، حيث أن درجة الثقة  $(1-\alpha)$ .

- قوة الاختبار Power  $(1-\beta) = 0.95$ ، حيث  $\beta$  تمثل الخطأ من النوع الثاني (احتمال قبول فرض العدم وهو خاطئ)، ويوضح الشكل التالي المؤشرات التي تم استخدامها في البرنامج G\*Power وحجم العينة المناسب وفقاً للمحددات السابقة:



شكل 4: معايير تحديد حجم العينة باستخدام البرنامج G\*Power.

المصدر الباحث

وكما يتضح من الشكل وبناءً على المحددات السابقة قام البرنامج بتحديد حجم العينة المناسب وهو 111 فرداً تم اختيارهم من مجتمع الدراسة، وقد استخدم الباحث الأسلوب الإلكتروني في توزيع قائمة الاستقصاء على العينة، حيث قام بإرسال القوائم للعينة على الإيميل عن طريق Google Drive، ثم تلقى الردود على تلك القوائم، وقام بمراجعتها وتحليلها، واستخلاص النتائج.

## (7) حدود البحث

(1-7) **الحدود المكانية:** تتمثل الحدود المكانية في هذا البحث في الإطار الجغرافي للجمهورية اليمنية، مع تسليط الضوء على مدينة الحديد والموانئ التابعة لها.

(2-7) **الحدود الزمانية:** تتمثل الحدود الزمنية لهذا البحث في دراسة مستقبل التنمية الاقتصادية لليمن لفترة ما بعد الحرب، اعتماداً على دراسات متخصصة ومؤشرات اقتصادية منذ 2011 وحتى 2018م.

الأمر الذي جعل الباحث التركيز على هذه الفترة الزمنية من (2011-2018) هي الفترة التي كان يعمل بها الميناء بشكله الطبيعي أي ما قبل الحرب بمعدلات تداول متزايدة، إلا أننا سنلاحظ من عام 2015م بدا الميناء في التراجع مما انعكس سلباً على مؤشرات الأداء، وهي الفترة التي بذات فيها الحرب واغلاق ميناء الحديد.

## (8) فروض الدراسة

قام الباحث - في ضوء أهداف الدراسة - بصياغة الفروض التالية، بهدف التحقق من صحتها:

- الفرض الأول: يوجد تأثير ذو دلالة إحصائية للنقل متعدد الوسائط على رفع كفاءة أداء ميناء الحديد لتحويله إلى مركز لوجستي محوري.
- الفرض الثاني: يوجد تأثير ذو دلالة إحصائية لرفع كفاءة أداء ميناء الحديد وتحويله إلى مركز لوجستي محوري على التنمية الاقتصادية.
- الفرض الثالث: يوجد تأثير ذو دلالة إحصائية للنقل متعدد الوسائط على التنمية الاقتصادية.

## (9) خطوات إجراء الدراسة

- قام الباحث بتصميم استمارة استقصاء تتفق مع أغراض البحث وتساعد على اختبار فروض الدراسة، وقد اشتملت على بيانات ديموغرافية، وستة محاور بحثية تمثل متغيرات الدراسة والسابق بيانها، وقد قام بتقييم قوائم الاستقصاء لتسهيل الوصول إليها.
- قام الباحث بترميز أسئلة قائمة الاستقصاء حيث تم تعريف متغيرات الدراسة، وذلك بترميز المتغير المستقل بالرمز X، والمتغير الوسيط بالرمز M، والمتغير التابع بالرمز Y، كما تم إعطاء رقم لكل سؤال يشير إلى رقم المحور ثم رقم العبارة داخل المحور.
- تم إعطاء أوزان للاستجابات وفقاً لمقياس ليكرث الترتيبي الخماسي، حيث تم إعطاء أوزان الاستجابات كما يلي:

لا أتفق بشدة	لا أتفق	محايد	أتفق	أتفق بشدة
1	2	3	4	5

وبعد أخذ المتوسط المرجح للاستجابات تم تقسيم هذا المدى على درجات الموافقة، حيث أن المدى (5 - 1 = 4) يوزع على خمس فئات فيكون طول الفئة  $0.80 = 4/5$ ، كما يلي:

لا أتفق بشدة	لا أتفق	محايد	أتفق	أتفق بشدة
1-1.79	1.80-2.59	2.60-3.39	3.40-4.19	4.20-5

- تم إدخال البيانات للحاسب الآلي وقد استعان الباحث في تحليل البيانات بالبرامج الإحصائية SPSS الإصدار رقم 26، AMOS الإصدار 23.
- تم تحليل البيانات، واستخلاص النتائج.

## (10) اختبار فروض الدراسة

- (10-1) اختبار الفرض الأول:** يوجد تأثير ذو دلالة إحصائية للنقل متعدد الوسائط على رفع كفاءة أداء ميناء الحديد لتحويله إلى مركز لوجستي محوري، وقد تم اختبار هذا الفرض من خلال دراسة علاقات الارتباط والانحدار بين المتغير X "النقل متعدد الوسائط"، والمتغير M "رفع كفاءة أداء ميناء الحديد لتحويله إلى مركز لوجستي محوري"، وجاءت النتائج كما يلي:
- علاقات الارتباط والانحدار لدراسة تأثير النقل متعدد الوسائط على رفع كفاءة أداء ميناء الحديد لتحويله إلى مركز لوجستي محوري:

تم تطبيق أسلوب الارتباط والانحدار لدراسة تأثير النقل متعدد الوسائط على رفع كفاءة أداء ميناء الحديد لتحويله إلى مركز لوجستي محوري، وجاءت النتائج كما يوضحها الجدول التالي:

جدول 3: نتائج الارتباط والانحدار لدراسة تأثير النقل متعدد الوسائط على رفع كفاءة

أداء ميناء الحديد لتحويله إلى مركز لوجستي محوري

المتغير المستقل: X النقل متعدد الوسائط							
المتغير التابع: M رفع كفاءة أداء ميناء الحديد لتحويله إلى مركز لوجستي محوري							
معدل معامل الارتباط R	معامل التحديد R <sup>2</sup>	المحسوبة F	مستوى المعنوية	المعاملات	قيمة المعامل	قيمة T	مستوى المعنوية
0.658	0.433	83.383	0.000	ثابت الانحدار α	1.460	6.034	0.000
				معامل الانحدار β	0.563	9.131	0.000

المصدرة: الباحث

يتضح من الجدول ما يلي:

- أظهرت نتائج الارتباط الخطي وجود علاقة ارتباط طردية ذات دلالة إحصائية بين النقل متعدد الوسائط، وبين رفع كفاءة أداء ميناء الحديد لتحويله إلى مركز لوجستي محوري، حيث بلغت قيمة معامل الارتباط الخطي 0.658 بمستوى معنوية 0.000 مما يعني معنوية العلاقة عند مستوى معنوية 0.01، أي أن التحسن في النقل متعدد الوسائط، يتبعه تحسن في رفع كفاءة أداء ميناء الحديد لتحويله إلى مركز لوجستي محوري.

- بعد تقدير معالم نموذج الانحدار يمكن صياغة معادلة الانحدار بالشكل التالي:

$$M = 1.460 + 0.563 * X + \varepsilon$$

حيث:

M رفع كفاءة أداء ميناء الحديد لتحويله إلى مركز لوجستي محوري (المتغير التابع).

X النقل متعدد الوسائط (المتغير المستقل).

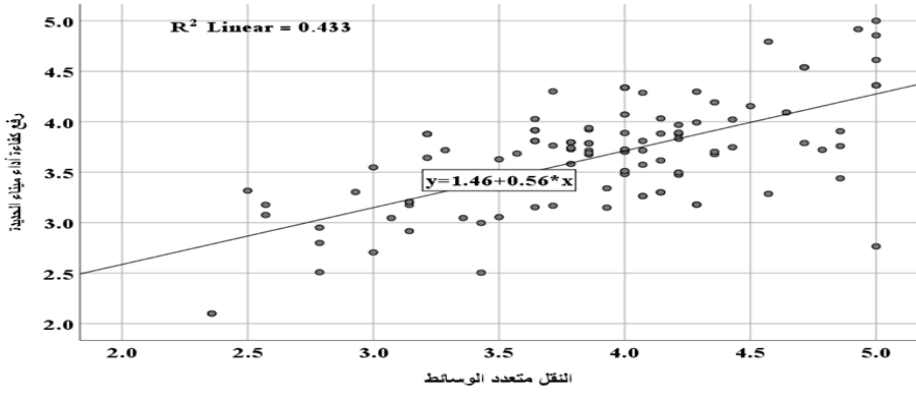
ε الخطأ العشوائي.

اختبار معنوية النموذج: أظهرت النتائج معنوية العلاقة حيث بلغت قيمة  $F = 83.383$  بمستوى معنوية 0.000، مما يعني معنويتها عند مستوى معنوية 0.01.

اختبار معنوية المتغير المستقل "أكدت قيمة  $T = 9.131$  بمستوى معنوية 0.000 معنوية تلك العلاقة، أي وجود تأثير طردي ذي دلالة إحصائية للنقل متعدد الوسائط على رفع كفاءة أداء ميناء الحديد لتحويله إلى مركز لوجستي محوري، وتوضح قيمة  $\beta = 0.563$  والتي تشير إلى قوة واتجاه التأثير، أي أن تحسن النقل متعدد الوسائط بدرجة واحدة يتبعه تحسن في رفع كفاءة أداء ميناء الحديد لتحويله إلى مركز لوجستي محوري بـ 0.563 درجة.

القدرة التفسيرية للنموذج: بلغت القدرة التفسيرية للنموذج 43.3% وذلك من خلال قيمة  $R^2$ ، أي أن نسبة 43.3% من التغيرات التي تحدث في رفع كفاءة أداء ميناء الحديد يشرحها النقل متعدد الوسائط، وهي قدرة تفسيرية مرتفعة، ويوضح شكل رقم (5) الانتشار التالي العلاقة بين النقل متعدد الوسائط، ورفع كفاءة أداء ميناء الحديد:





شكل 5: الانتشار التالي للعلاقة بين النقل متعدد الوسائط، ورفع كفاءة أداء ميناء الحديد

المصدر: الباحث

نخلص من ذلك إلى قبول الفرض الأول للباحث: يوجد تأثير ذو دلالة إحصائية للنقل متعدد الوسائط على رفع كفاءة أداء ميناء الحديد لتحويله إلى مركز لوجستي محوري

**(2-10) اختبار الفرض الثاني:** يوجد تأثير ذو دلالة إحصائية لرفع كفاءة أداء ميناء الحديد وتحويله إلى مركز لوجستي محوري على التنمية الاقتصادية، وقد تم اختبار هذا الفرض من خلال دراسة علاقات الارتباط والانحدار بين المتغير M "رفع كفاءة أداء ميناء الحديد لتحويله إلى مركز لوجستي محوري"، والمتغير Y "التنمية الاقتصادية"، وجاءت النتائج كما يلي:

علاقات الارتباط والانحدار لدراسة تأثير رفع كفاءة أداء ميناء الحديد وتحويله إلى مركز لوجستي محوري على التنمية الاقتصادية: تم تطبيق أسلوب الارتباط والانحدار لدراسة لرفع كفاءة أداء ميناء الحديد وتحويله إلى مركز لوجستي محوري على التنمية الاقتصادية، وجاءت النتائج كما يوضحها الجدول التالي:

جدول 4: نتائج الارتباط والانحدار لدراسة لرفع كفاءة أداء ميناء الحديد

وتحويله إلى مركز لوجستي محوري على التنمية الاقتصادية

المتغير المستقل: M لرفع كفاءة أداء ميناء الحديد - المتغير التابع: Y التنمية الاقتصادية							
معامل الارتباط R	معامل التحديد R <sup>2</sup>	المحسوبة F	مستوى المعنوية	المعاملات	قيمة المعامل	قيمة T المحسوبة	مستوى المعنوية
0.781	0.610	170.603	0.000	ثابت الانحدار α	0.205	0.803	0.424
				معامل الانحدار β	0.904	13.062	0.000

المصدر: الباحث

يتضح من الجدول ما يلي:

- أظهرت نتائج الارتباط الخطي وجود علاقة ارتباط طردية ذات دلالة إحصائية بين رفع كفاءة أداء ميناء الحديد وتحويله إلى مركز لوجستي محوري وبين التنمية الاقتصادية، حيث بلغت قيمة معامل الارتباط الخطي 0.781 بمستوى معنوية 0.000 مما يعني معنوية العلاقة عند مستوى معنوية 0.01، أي أن التحسن في رفع كفاءة أداء ميناء الحديد، يتبعه تحسن في التنمية الاقتصادية.

- بعد تقدير معالم نموذج الانحدار يمكن صياغة معادلة الانحدار بالشكل التالي:

$$Y=0.205 + 0.904*M + \varepsilon$$

حيث:

Y التنمية الاقتصادية (المتغير التابع).

M رفع كفاءة أداء ميناء الحديد لتحويله إلى مركز لوجستي محوري (المتغير المستقل).

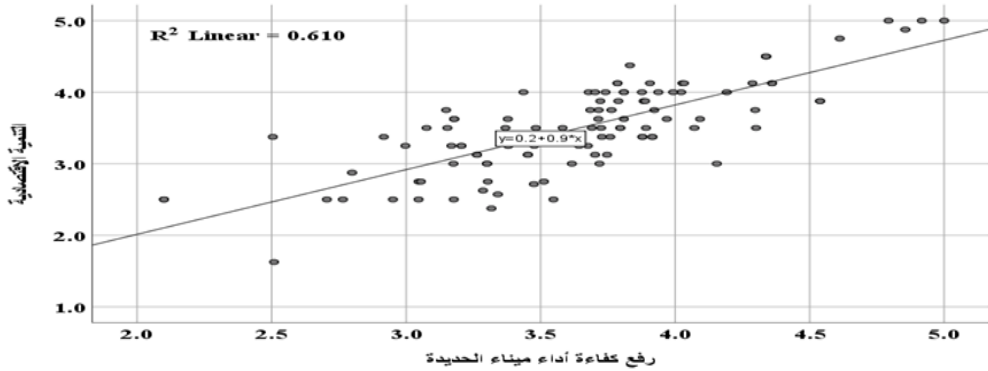
X النقل متعدد الوسائط (المتغير المستقل).

$\varepsilon$  الخطأ العشوائي.

اختبار معنوية النموذج: أظهرت النتائج معنوية العلاقة حيث بلغت قيمة  $F = 170.603$  بمستوى معنوية 0.000، مما يعني معنويتها عند مستوى معنوية 0.01.

اختبار معنوية المتغير المستقل: أكدت قيمة  $T = 13.062$  بمستوى معنوية 0.000 معنوية تلك العلاقة، أي وجود تأثير طردي ذي دلالة إحصائية لرفع كفاءة أداء ميناء الحديد لتحويله إلى مركز لوجستي محوري على التنمية الاقتصادية، وتوضح قيمة  $\beta = 0.904$  والتي تشير إلى قوة واتجاه التأثير، أي أن تحسن رفع كفاءة أداء ميناء الحديد لتحويله إلى مركز لوجستي محوري بدرجة واحدة يتبعه تحسن في التنمية الاقتصادية بـ 0.904 درجة.

القدرة التفسيرية للنموذج: بلغت القدرة التفسيرية للنموذج 61.0% وذلك من خلال قيمة  $R^2$ ، أي أن نسبة 61.0% من التغيرات التي تحدث التنمية الاقتصادية يشرحها رفع كفاءة أداء ميناء الحديد، وهي قدرة تفسيرية متوسطة، ويوضح شكل رقم (5) الانتشار التالي العلاقة بين رفع كفاءة أداء ميناء الحديد والتنمية الاقتصادية:



شكل 5: الانتشار التالي العلاقة بين رفع كفاءة أداء ميناء الحديد والتنمية الاقتصادية

المصدر: الباحث

نخلص من ذلك إلى قبول الفرض الثاني للباحث: يوجد تأثير ذو دلالة إحصائية لرفع كفاءة أداء ميناء الحديد وتحويله إلى مركز لوجستي محوري على التنمية الاقتصادية

### (3-10) اختبار الفرض الثالث: يوجد تأثير ذو دلالة إحصائية للنقل متعدد الوسائط على التنمية الاقتصادية.

وقد تم اختبار هذا الفرض من خلال دراسة علاقات الارتباط والانحدار بين المتغير X "النقل متعدد الوسائط"، والمتغير Y "التنمية الاقتصادية"، وجاءت النتائج كما يلي:

## علاقات الارتباط والانحدار لدراسة تأثير النقل متعدد الوسائط على التنمية الاقتصادية:

تم تطبيق أسلوب الارتباط والانحدار لدراسة تأثير النقل متعدد الوسائط على التنمية الاقتصادية، وجاءت النتائج كما يوضحها الجدول التالي:

جدول 5: نتائج الارتباط والانحدار لدراسة تأثير النقل متعدد الوسائط على التنمية الاقتصادية

المتغير المستقل: M لرفع كفاءة أداء ميناء الجديدة							
المتغير التابع: Y التنمية الاقتصادية							
معامل الارتباط R	معامل التحديد R <sup>2</sup>	المحسوبة F	مستوى المعنوية	المعاملات	قيمة المعامل	قيمة المعامل المحسوبة	T مستوى المعنوية
0.584	0.341	56.319	0.00	ثابت الانحدار $\alpha$	1.259	4.165	0.000
				معامل الانحدار $\beta$	0.578	7.505	0.000

المصدر: الباحث

يتضح من الجدول ما يلي:

- أظهرت نتائج الارتباط الخطي وجود علاقة ارتباط طردية ذات دلالة إحصائية بين النقل متعدد الوسائط، وبين التنمية الاقتصادية، حيث بلغت قيمة معامل الارتباط الخطي 0.584 بمستوى معنوية 0.000 مما يعني معنوية العلاقة عند مستوى معنوية 0.01، أي أن التحسن في النقل متعدد الوسائط، يتبعه تحسن في التنمية الاقتصادية.
- بعد تقدير معالم نموذج الانحدار يمكن صياغة معادلة الانحدار بالشكل التالي:

$$Y = 1.259 + 0.578 * X + \epsilon$$

حيث:

Y التنمية الاقتصادية (المتغير التابع).

X النقل متعدد الوسائط (المتغير المستقل).

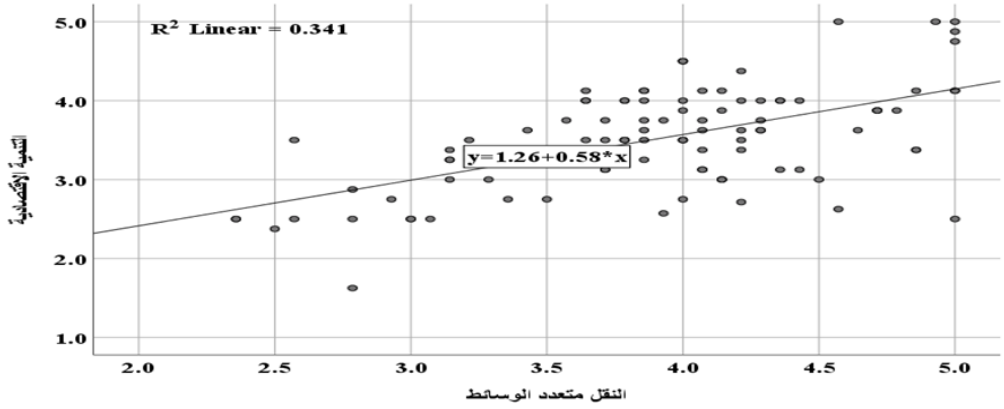
 $\epsilon$  الخطأ العشوائي.

اختبار معنوية النموذج: أظهرت النتائج معنوية العلاقة حيث بلغت قيمة  $F = 56.319$  بمستوى معنوية 0.000، مما يعني معنويتها عند مستوى معنوية 0.01.

اختبار معنوية المتغير المستقل: أكدت قيمة  $T = 7.505$  بمستوى معنوية 0.000 معنوية تلك العلاقة، أي وجود تأثير طردي ذي دلالة إحصائية للنقل متعدد الوسائط على التنمية الاقتصادية، وتوضح قيمة  $\beta = 0.578$  والتي تشير إلى قوة واتجاه التأثير، أي أن تحسن النقل متعدد الوسائط بدرجة واحدة يتبعه تحسن في التنمية الاقتصادية بـ 0.578 درجة.

القدرة التفسيرية للنموذج: بلغت القدرة التفسيرية للنموذج 34.1% وذلك من خلال قيمة  $R^2$ ، أي أن نسبة 34.1% من التغيرات التي تحدث في التنمية الاقتصادية يشرحها النقل متعدد الوسائط، وهي قدرة تفسيرية ضعيفة.

ويوضح شكل رقم (6) الانتشار التالي العلاقة بين النقل متعدد الوسائط، والتنمية الاقتصادية:



شكل 6: الانتشار التالي العلاقة بين النقل متعدد الوسائط، والتنمية الاقتصادية

المصدر: الباحث

نخلص من ذلك إلى قبول الفرض الثالث للباحث: يوجد تأثير ذو دلالة إحصائية للنقل متعدد الوسائط على التنمية الاقتصادية.

## (11) النتائج

من خلال البحث توصل الباحث الى نتائج مهمة توصل اليها الباحث وثم سردها في ما يلي:

- يلعب ميناء الحديد دوراً فعالاً في تعزيز حركة التجارة الدولية في حين تفعيل دور المنطقة الصناعية وربطها بالميناء سيعزز من الكفاءة التشغيلية للميناء، في حين تنفيذ مشروع قطار الخليج سيكون لميناء الحديد أهمية كبيرة كونه نقطة من نقاط اللوجستية الإقليمية، حيث يتمتع ميناء الحديد بسمات لوجستية تجعل منه نقطة ترانزيت.
- أن الموقع الجغرافي لميناء الحديد يؤهله لأن يكون ميناءً محورياً لوجستياً، قربة من المحافظات الاقتصادية ذات الكثافة السكانية منها العاصمة صنعاء، وارتباط الميناء بالطرق البرية الدولية التي ستساعد في تحويله إلى نقطة لوجستيات، وامتلاك الميناء للمقومات الأساسية التي من الممكن أن يكون مركزاً لوجستياً محورياً للشركات العملاقة لمرحلي البضائع وشركات النقل متعددة الوسائط، كما أسهمت عملية النقل بالأنابيب (النقط) في تعزيز المكانة الدولية لميناء الحديد.
- البنية التحتية لميناء الحديد، جاءت استجابات محايدة مما يدل على أنها لم تصل إلى الحيز المرغوب فيه من قبل العينة في الاستقصاء، مما يدل على أنها بحاجة إلى التحسين المستمر، حيث وأن المساحة المخصصة لحرم ميناء الحديد تؤهله لكي يرتقي إلى مستوى باقي الموانئ اللوجستية المحورية.
- القناة الملاحية لميناء الحديد غير قادرة على استقبال السفن العملاقة ذات غاطس 14 م فأكثر، الأمر الذي لفت انتباه الباحث الى النظر الى ميناء الصليف ماء يتمتع بأعماق طبيعية وقربة من الممر الدولي.
- أن المعدات اللوجستية المتواجدة في ميناء الحديد الحالية غير قادرة على مواكبة تطور اقتصاديات الحجم.
- أن التشريعات والقوانين المنظمة لعمل الموانئ بحاجة ماسة إلى المراجعة المستمرة من قبل الجهات المختصة لجعلها أكثر انسجاماً مع التطورات التكنولوجية والاقتصادية الحاصلة.

- على أن الاستقرار السياسي في اليمن يسهم في خلق بيئة اقتصادية تنافسية تسمح بجذب الاستثمار الوطني والدولي لتطوير الموانئ اليمنية بشكل عام وميناء الحديدة بشكل خاص.
- أن الاعتماد على الكوادر المؤهلة في الهيكل التنظيمي للميناء سيسهم لجعلها أكثر ملاءمة لمتطلبات الدور المحوري، وربط بقية الجهات الإدارية التي تتبع الدولة داخل ميناء الحديدة إلى نافذة الشباك الواحد لتطبيق الهدف الأساسي للوجستيات.
- أن ارتفاع معدلات التداول التي يعمل على تقديمها ميناء الحديدة ساعدت على تعزيز قدرته ليصبح ميناء لوجستي محوري، من خلال التسهيلات وسرعة الإجراءات التي يحظى بها العميل في ميناء الحديدة عن باقي المنفذ البحري جعلت منه المنفذ الأكثر إقبالاً من قبل الخطوط الملاحية وشركات النقل.
- أن البنية التعليمية في اليمن تفتقر إلى مؤسسات تعليمية متخصصة مثل الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري.
- أن القطاع الخاص المحلي يلعب دوراً فعالاً في تعزيز البنية التنافسية بين الموانئ ويسهم في تطويرها، ويمتلك ميناء الحديدة الكوادر البشرية القادرة على إدارة وتشغيل الميناء.

## (12) التوصيات

- يوصي الباحث - في ضوء نتائج الدراسة الميدانية - بما يلي:
- يتوجب على الدولة تعزيز الترابط بين ميناء الحديدة والموانئ التابعة له (الصليف - المخا) من خلال التخصص وتطوير شبكة الطرق البرية لكي ترتقي إلى مستوى الطرق الدولية والسريعة التي تربط ميناء الحديدة وباقي الموانئ التابعة لها ، وتنفيذ المشاريع التي تؤدي إلى ربط ميناء الحديدة بالنقاط اللوجستية الإقليمية مثل مشروع الخليج والمنطقة الصناعية الخاصة بمدينة الحديدة.
- يجب الاستفادة من الموقع الجغرافي المتميز لميناء الحديدة بربطه بالمنطقة الصناعية، وتفعيل دور المنطقة الصناعية، وإيجاد منطقة للتجارة الحرة داخل حرم ميناء الحديدة، في حين استقر لأمن وتم تنفيذ مشروع قطار الخليج سيكون لميناء الحديدة أهمية كبيرة كونه نقطة من نقاط اللوجستية الإقليمية المهمة ، حيث يتمتع ميناء الحديدة بسمات لوجستية تجعل منه نقطة ترانزيت.
- ضرورة إدارة الكفاءة التشغيلية لميناء الحديدة وفق للمعايير الدولية، وتطبيق قواعد الامتثال البحري الجديدة المفروضة من المنظمة البحرية الدولية.
- ضرورة تطوير البنية التحتية لميناء الحديدة، وتحسين من كفاءتها التشغيلية، حيث وأن المساحة المخصصة لحرم ميناء الحديدة تؤهله لكي يرتقي إلى مستوى باقي الموانئ اللوجستية المحورية.
- ضرورة تعميق القناة الملاحية لميناء الحديدة لتكون قادرة على استقبال السفن العملاقة ذات غاطس 14م فأكثر، والاستفادة من الأعماق الطبيعية التي يحظى بها ميناء الصليف لان يكون ميناء للحاويات لقدرته لاستقبال سفن عملاقة تحقق مبدا اقتصاديات الحجم وتنفيذ مشروع تطوير ميناء رأس عيسى كميناء تصدير نفطي.
- تطوير البيئة التحتية والإلكترونية لميناء الحديدة لخدمة عملية تطويره كميناء لوجستي محوري. يتوجب ضرورة زيادة المعدات اللوجستية المتواجدة في ميناء الحديدة، وتطوير قدرتها على مواكبة تطور التكنولوجيا في اقتصاديات الحجم.

- تطوير وتحديث منشأة صيانته السفن الصغير إما بأحواض جافة أو حوض عائم بسعة رفع كبيرة للسفن التجارية.
- ضرورة تطوير وتحديث الكوادر الفنية الحالية تحديداً في مجال الإرشاد و الهندسة البحرية بفروعها البحرية المختلفة لتعلم مهارات التعامل مع التقنيات التكنولوجية الحديثة للنهوض بالميناء إلى مستوى الميناء اللوجستي.
- مراجعة الرسوم التي تفرضها إدارة ميناء الحديدة لتناسب مع طبيعة الخدمات التي يقدمها الميناء.
- يجب على الدولة الاعتماد على الكوادر المؤهلة في الهيكل التنظيمي للميناء، وإتاحة المناصب المؤثرة في إدارة الميناء للأفراد الأكثر كفاءة وعلمية متخصصة وفقاً لمعايير أداء قياسية ووضع نظام وأجور يتسم بالشفافية.
- يتوجب على سلطة الميناء تشجيع موظفيها على روح العمل الجماعي حيث وان العامل يعتبر شريك في النجاح والرفي في العمل يتطلب حافز مادي يجعل من العامل سعيد في عمله.
- إنشاء مؤسسات تعليمية متخصصة للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، والاستعانة بالخبراء والمتخصصين والاستفادة من تجارب الموانئ المحورية في المنطقة والعالم لاسيما في التدريب والتعليم.
- يتوجب على سلطات الميناء السعي الى فتح خطوط للاستفادة من تجارب الموانئ المحورية في المنطقة والعالم.
- ان البيئة القضائية في اليمن بحاجة الى تطوير لفض النزاعات البحرية وضمان الحقوق، البيئة القانونية في اليمن وتوفر كافة الضمانات للاستثمار في مجال تحديث وتطوير الموانئ وتشجع على استقطاب الشركات الراسخة والرائدة في مجال النقل البحري.
- يتوجب على الدولة الاستفادة من القطاع الخاص المحلي حيث وانه يلعب دوراً فعالاً في تعزيز البنية التنافسية بين الموانئ ويسهم في تطويرها، حيث وان لليمن اسر تجارية كبيرة تمتلك من الاستثمارات الخارجة في العديد من الدول الاقليمية منها والدولية.
- كما ان الباحث يوصي الدارسين من بعده بالتركيز على تخصص لكل ميناء وما هو النشاط الي يلائم الميناء من حيث مقوماته وخصائصه اللوجستية التي يتميز بها.
- كما يوصي الباحث الدارسين من بعده بوضع الخطط التي تتناسب مع ميناء الصليف واطهار الاهمية الكبيرة التي يتميز بها من مقومات طبيعية و موقعة الجغرافي الغير مستغل.

## المراجع

### أولاً: المراجع باللغة العربية

- عبد الستار، صفاء (2014). أثر النقل متعدد الوسائط على لوجستيات التجارة العربية البينية، رسالة ماجستير، الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري.
- مركز المعلومات (2023). محافظة الحديدة 16 عامًا من العطاء، الطبعة 2، مطابع دائرة التوجيه المعنوي، صنعاء، اليمن.
- المرضى، عبد الخالق (2016). محددات معايير تحسين مؤشرات انتاجية ميناء الحديدة، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الاسكندرية.
- ديك، أحمد (2018). عقد ال BOT واثرة على احداث التنمية المستدامة (دراسة تطبيقية على اليمن)، الاكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، الإسكندرية مصر.
- اللجنة الاقتصادية (2013). الاتفاقيات الجمركية بشأن النقل الدولي للبضائع بموجب بطاقات النقل البري الدولي، الطبعة 10، الامم المتحدة، جنيف.
- دراسة البنك الدولي (2023). النمو الإقتصادي في الجمهورية اليمنية: المصادر، العوائق، والإمكانيات.
- مؤسسة موانئ البحر الاحمر اليمنية (2024). حركة التبادل التجارية بين اليمن والدول المصدرة لها، الحديدة، اليمن.
- وزارة الصناعة والتجارة اليمنية (2023) دليل ترويجي للمنطقة الصناعية للحديدة، الحديدة، اليمن.
- وزارة التخطيط والتعاون الدولي اليمنية (2022). دراسة حول دور النقل في خدمة التنمية، صنعاء، اليمن.
- موقع الالكتروني: (المصدر : مؤسسة موانئ البحر الاحمر اليمنية 2023,3,29,6 <http://tfig.itcilo.org/m2023,3,29,6>
- موقع الالكتروني: (وزارة النفط والمعادن, <https://www.google.com/search?q=%2020,6,7,11>)
- موقع الالكتروني: (.وزارة النقل اليمنية: <http://tfig.itcilo.org/AR/contents/orm>2020,3,29,12
- موقع الإليكتروني: وزارة النقل اليمنية ( <https://www.albayan.ae/eocal-market/>-)2023,5,28,19
- موقع الالكتروني: (.قطار-الخليج-خطوة-حيوية- لتعزيز- الاستثمارات-بين-دول-مجلس-التعاون <https://www.vetogate.com>)2020,4,2,13

## ثانيا: المراجع باللغة الاجنبية

- Abdel Sattar, S. (2014). The lack of multimodal transport on the logistics of intra-Arab trade, Master's thesis, Arab Academy for Science, Technology and Maritime Transport.
- Information Center (2023). Al-Hudaydah Governorate, 16 Years of Giving, 2nd edition, Moral Guidance Department Press, Sana'a, Yemen. (in Arabic)
- Al-Murtada, A. (2016). Determinants of criteria for improving Hodeidah Port productivity indicators, Arab Academy for Science, Technology and Maritime Transport, Alexandria, Egypt. (in Arabic)
- Deek, A. (2018). The BOT contract and its impact on sustainable development events (an applied study on Yemen), Arab Academy for Science, Technology and Maritime Transport, Alexandria, Egypt. (in Arabic).
- Economic, C. (2013). Customs Agreements Concerning the International Carriage of Goods on TIR Carpets, 10th Edition, United Nations, Geneva.
- Mindiono, nima, & ahumodua. (2016). Econometric Analysis of Seaport Development and Its Impact on The Economic Growth of Nigeria, *International Journal of Advanced Research*.
- World B., S. (2023). Economic growth in the Republic of Yemen: sources, obstacles, and possibilities. (in Arabic)
- Yemen, R, S, P. Corporation (2024). Trade exchange movement between Yemen and its exporting countries, Al-Hudaydah, Yemen. (in Arabic).
- Yemeni, M., of I. & T. (2023) Promotional Guide for the Hodeidah Industrial Zone, Hodeidah, Yemen. (in Arabic).
- Yemeni, M., of P., & I., C. (2022). A study on the role of transportation in serving development, Sana'a, Yemen. (in Arabic).
- Website: (Yemen, R, S, P, C. <http://tfig.itcilo.org/m>) 2023, 3, 29, 6.
- Website: (Ministry, of, O., & M. <https://www.google.com/search?q=%>) 2020, 6, 7, 11.
- Website: (Yemeni, M, T. <http://tfig.itcilo.org/AR/contents/orm>) 2020, 3, 29, 12
- Website: (Yemeni, M, of T. <https://www.albayan.ae/eocal-market/->) 2023, 5, 28, 19.
- Website: (Gulf, T, A, S, B, the-GCC-C. <https://www.vetogate.com>) 2020, 4, 2, 13.



## The Role of Multimodal Transport in Transforming Hodeida Port into logistics Hub for Achieving Economic Development in Yemen

Ahmed Hady Ahmed Dik

Dr. May Salah El Din

Prof. Abdelwahab Abd El Hamid Saleh

### Abstract

Multimodal transportation contributes to the absorption of a large number of labor. This study aims to highlight the importance of the economics of international multimodal transport and its role in making the port of Hodeidah a pivotal logistical point or logistics hub. The extent to which the multimodal transport sector contributes to achieving economic development and its developmental impacts on the Yemeni economy. The study focuses on the port of Hodeidah due to its capabilities, components and location of strategic importance which makes it a pivotal logistical center competing with other local, regional and international ports. The Yemen Red Sea Ports Corporation is also one of the most important economic sectors contributing and active in the comprehensive development renaissance that Yemen has witnessed over half a century. The researcher sought to prepare a field study by designing a survey list to identify the opinions of a sample of the study population, which is represented by workers in the port of Hodeidah, to get their opinions on "the role of multimodal transport in transforming the port of Hodeidah into a pivotal logistical center for achieving economic development in Yemen," and to analyze statistical data, in highlighting the effective role that can result from building an integrated transportation matrix in Yemen, especially those related to port modernization.

### Keywords

Opening words: multimodal transport – port Hodeida - a pivotal logistical center - economic development

### التوثيق المقترح للدراسة وفقا لنظام APA

ديك، أحمد هادي أحمد؛ السيد، مي صلاح الدين محمد؛ صالح، عبد الوهاب عبد الحميد (2024) دور النقل متعدد الوسائط في تحويل ميناء الحديد إلى مركز لوجستي محوري لتحقيق التنمية الاقتصادية في اليمن. مجلة جامعة الإسكندرية للعلوم الإدارية، 61(3)، 183-207.