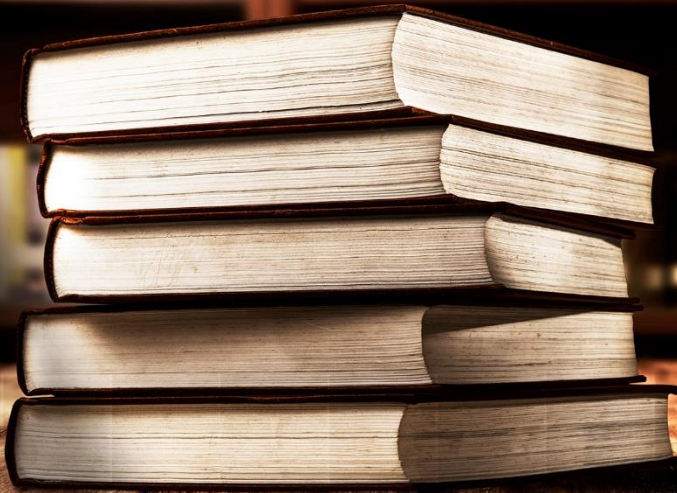




جامعة ستاردوم

المجلة العلمية للدراسات

الانسانية و الاجتماعية



مجلة ستاردوم العلمية للدراسات الإنسانية و الاجتماعية

تصدر بشكل ربع سنوي من جامعة ستاردوم

المجلد الثاني-العدد الأول- لعام 2024م

رقم الإيداع الدولي : ISSN 2980-3772

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ
الْحَمْدُ لِلَّهِ الَّذِي
خَلَقَ الْمَوَدَّعَةَ
وَالْحَيَاةَ وَالْمَوْتَ
وَالْحَيَاةَ وَالْمَوْتَ
وَالْحَيَاةَ وَالْمَوْتَ



هيئة تحرير مجلة ستاردوم للدراسات " الإنسانية والاجتماعية "

رئيس التحرير

د. امحمد واحميد - المغرب

مدير التحرير

أ.م.د. أمين محمد علي الجبر - اليمن

المدقق اللغوي

أ. ليلى حسين العيان - تركيا

عضو هيئة تحرير

أ.د. أحمد سعيد أحمد مقبل - اليمن

أ.د. ماهر جاسب حاتم الفهد - العراق

أ.د. ميرفت صدقي عبد الوهاب - مصر

أ.د. عبد الرزاق القيمة - المغرب

جميع حقوق الملكية الأدبية والفنية محفوظة
لمجلة ستاردوم العلمية للدراسات الإنسانية و الاجتماعية

كلمة مدير مجلة ستاردوم

مواصلة في إصدار أعدادنا يسعدنا إصدار العدد الثالث لمجلة ستاردوم العلمية للدراسات الإنسانية و الإجتماعية ، فإن مواضيع هذا العدد تأتي كمخرجات بحثية و هي تُعبر عن اراء الباحثين الذي تم نشر أبحاثهم في هذا العدد، كما نعلم أن هناك ديناميكية مرنة متغيرة للمكونات الإنسانية و الإجتماعية التي تختلف بأثرها من إقليم لإقليم و من دولة لدولة. مما ينجم عن ذلك التباين كثير من المواضيع التي حاولنا أن نعكس بعضها في هذا العدد.

◀ **ختاماً:** نأمل أن تكون مخرجات هذه الأبحاث مساهمة من مجلة ستاردوم العلمية للدراسات الإنسانية و الإجتماعية لإحداث التغيير المنشود.

أ. ليلى حسين العيان

مدير مجلة ستاردوم

عناوين الأبحاث

التأصيل الاجتماعي لظاهرة أطفال الشوارع المعرضون للانحراف
"دراسة ميدانية بحضر بمحافظة الغربية"
د. تيمور عزائم سعد غازي

مدلول مسمى "يمن" في التاريخ الحديث والمعاصر (1538 - 1959)
ام.د. امين محمد علي الجبر

▶ A Study of EFL Students' Use of Body Language Cues in Classroom Presentations
Dr. Lamis A. Hasan Abdullah

ابن السيد البطل يوسي باحثاً وناقداً
بحث من خلال كتابه (الاقتضاب في شرح أدب الكتاب)
د. سالم علوي سالم حسين الحنشي

السرد وبناء الدلالة في السيرة الروائية "قلم زينب" للأمير تاج السر نموذجاً
د. زهراء جبير

التحليل المكاني لأثر اقتصاديات البنية التحتية لقطاع الخدمات في تحقيق النمو الاقتصادي
د. عمر سالم عوض العسكري

شروط النشر في مجلة ستاردوم العلمية للدراسات الإنسانية والاجتماعية

التعريف بالمجلة :

مجلة ستاردوم للدراسات الإنسانية والاجتماعية مجلة علمية دورية محكمة ومتخصصة، يشرف عليها مركز ستاردوم للدراسات والأبحاث العلمية؛ تصدر أربع مرات في السنة، وتهتم بنشر الدراسات النظرية والتطبيقية، الأصلية والمترجمة، والتي تندرج ضمن مجال العلوم الإنسانية والاجتماعية، وتراعي شروط البحث العلمي والأكاديمي.

شروط النشر:

1. أن يتسم البحث بالأصالة والجدة والموضوعية، ويُمثل قيمة علمية ومعرفية جديدة في مجال العلوم الإنسانية والاجتماعية
2. تُقبل الأبحاث باللغتين العربية والانجليزية، على أن تتسم بالأصالة والجدية العلمية
3. ألا يكون البحث قد سبق نشره، أو نُشر جزئياً أو كلياً، أو أُرسِل للنشر في مجلة أخرى، أو تم تقديمه لمؤتمر أو أي جهة أخرى. ويُقدّم الباحث تعهداً خطياً بذلك، وبعدم إرساله لمجلة أخرى إلا بعد موافقة خطية من مجلة ستاردوم العلمية للدراسات الإنسانية والاجتماعية.
4. تقبل المجلة الأبحاث المُستلّة من رسائل الماجستير والدكتوراه، بعد إعادة صياغتها من جديد، والاشارة إلى أنه بحث مُستل في الصفحة الأولى من البحث، ورفاق نسخة الكترونية من الرسالة للمجلة، لعرضها على هيئة تحرير المجلة والمحكمين؛ لاقتراح أي تعديلات جوهرية -إذا لزم الأمر.
5. للمجلة الحق باجراء أي تعديلات شكلية على البحث بما يتناسب وطبيعة المجلة.
6. الأبحاث المُرسلة للمجلة لا يُعاد إرسالها للباحثين سواء تم قبولها أم رُفضت.
7. الباحث مسؤول مسؤولية كاملة عن صحة الاقتباس من المراجع المُشار إليها، كما أن هيئة تحرير المجلة غير مسؤولة عن أي سرقة علمية تتم في هذه الأبحاث، وعند ثبوت ذلك؛ يتم سحب البحث من العدد، وللمجلة الحق باتخاذ ما يلزم من إجراءات حيال الباحث.
8. يُكتب عنوان البحث باللغتين العربية والانجليزية، والملخص باللغتين العربية والانجليزية، على ألا يزيد عدد كلمات كل مُلخص عن (250) كلمة، بالإضافة إلى خمس كلمات مفتاحية على الأكثر.
9. ألا تزيد عدد صفحات البحث عن (30) صفحة، بما في ذلك الهوامش وقائمة المصادر والمراجع وتُدرج الملاحق بعد قائمة المراجع، (مع العلم بأن الملاحق لا تُنشر، وإنما توضع بهدف التحكيم والاطلاع فقط).

القواعد العامة للنشر في المجلة

1. الالتزام بشروط وقواعد وأخلاقيات البحث العلمي وضوابطه المنهجية المتعارف عليها في التخصص.
2. الأبحاث المخالفة لشروط النشر وقواعده لن يتم النظر فيها أو الردّ عليها.
3. للمجلة الحق في رفض أي بحث علمي حتى بعد قبوله؛ إن اتضح وجود مخالفات لقواعد وسياسة النشر بالمجلة.
4. تخضع جميع الأبحاث لفحص أولي، وفحص درجة الاستلال، على ألا تزيد عن (30%)؛ للتأكد من أهلية البحث قبل تقديمه للتحكيم، وتقوم هيئة تحرير المجلة ببيان أسباب الرفض للبحث.
5. تخضع الأبحاث لتحكيم سري تام، وحسب الأصول العلمية من قبل مُحكمين اثنين على الأقل متخصصين في مجال البحث، ويتم تزويد الباحث بأسباب رفض البحث أو بالتعديلات المقترحة في غضون عشرة إلى خمسة عشر يوماً من تاريخ استلام الباحث كتاباً يفيد بالموافقة الأولية على البحث، ويلتزم الباحث بإجراء هذه التعديلات المطلوبة في غضون خمسة إلى سبعة أيام من تاريخ استلامه قرار التعديلات، ومن ثم إعادة إرسال التعديلات للمجلة، وإلا سيُصرف النظر عن البحث.
6. يتم الردّ بقبول البحث بصورة نهائية أو رفضه في غضون ثلاثة إلى ستة أشهر من تاريخ استلام البحث، وبعد إجراء الباحث للتعديلات المقترحة والالتزام بها.
7. تُعبّر الأبحاث المنشورة عن وجهات نظر مؤلفيها فقط، ولا تُعبّر بالضرورة عن وجهة نظر المجلة، كما ويتحملون مسؤولية صحة المعلومات والنتائج ودقتها.
8. تعتمد المجلة نظام الجمعية الأمريكية لعلم النفس (APA 6.0) للتوثيق والنشر العلمي.
9. يخضع ترتيب الأبحاث عند النشر لاعتبارات فنية فقط، ولا تمس بمكانة الباحث أو بقيمة بحثه.
10. جميع حقوق الطباعة والنشر محفوظة للمجلة، وذلك بعد قبول ونشر البحث، ولا يجوز النقل أو النشر إلاّ بالإشارة للمجلة.

عناصر البحث المقدم للنشر

1. عنوان البحث باللغتين العربية والإنجليزية، اسم الباحث ثلاثياً، الرتبة العلمية، المؤسسة التعليمية التي ينتمي إليها، والبريد الإلكتروني.
2. ملخص البحث باللغتين العربية والإنجليزية، بما لا يزيد عن (250) كلمة، ويشتمل الملخص على:
أهمية البحث، الهدف من البحث، المنهج المُتبَع، إضافة إلى خمس كلمات مفتاحية على الأكثر.
3. مقدمة تحتوي على:
✓ تمهيد للبحث أو ما يعبر عنه بالتعريف بموضوع البحث.

- ✓ إشكالية البحث
- ✓ اهداف البحث
- ✓ المنهج المتبع
- 4. **الخاتمة** والتي يجب ان تحتوي على
 - ✓ ملخص بسيط للبحث
 - ✓ النتائج المتوصل اليها
 - ✓ المقترحات التي يمكن الخروج بها من البحث
- 5. **قائمة المصادر والمراجع** والتي تبدأ بالعربية منها، ثم الاجنبية وتكون مرتبة زمنيا بالنسبة للنصوص الرسمية وابعديا بالنسبة لباقي المراجع.

تنسيق ورقة البحث

- يجب تنسيق ملف البحث على برنامج مايكروسوفت ورد (MS Word)، حسب النظام التالي:
- ✓ الورق: حجم (A4) بأبعاده القياسية (210×297) ملم.
 - ✓ الهوامش للأبحاث العربية والإنجليزية: (2.54 سم) من أعلى وأسفل، (3.18 سم) من اليمين واليسار، هوامش "عادي".
 - ✓ المسافة بين الأسطر: 1 سم
 - ✓ تُدرج أرقام الصفحات في أسفل الصفحة.
 - ✓ يجب ألا يتجاوز حجم الجداول والأشكال والرسومات البيانية حجم وهوامش الصفحة.
 - ✓ الخطوط:
 - ✓ الأبحاث المكتوبة باللغة العربية: نوع الخط (Simplified Arabic).
 - ✓ الأبحاث المكتوبة باللغة الإنجليزية: نوع الخط (Times New Roman).
 - ✓ حجم الخط: (14) غامق للعنوان الرئيس، (12) غامق للعناوين الفرعية.

النمو التحليل المكاني لأثر اقتصاديات البنية التحتية لقطاع الخدمات في تحقيق الاقتصادي

لمحافظة عدن خلال المدة 2010 – 2020م.
(دراسة جغرافية لاقتصاديات المكان)

الدكتور: عمر سالم عوض العسكري
استاذ الجغرافية الاقتصادية المشارك
كلية التربية عدن - جامعة عدن

المستخلص:

تُعدُّ خدمات البنية التحتية أحد أهم الاتجاهات الحديثة لاقتصاديات المكان المعاصرة بالنظر إلى الحصة التي تستحوذ عليها في ميدان الشغل، وكذا مساهمتها المهمة في الإنتاج الإجمالي، بعد ما كان هذا القطاع يعاني الإهمال ويرتب في المرتبة الثالثة (صناعة- زراعة) كونه لا يساهم في خلق الثروة بسبب لامادية منتجاته. وبعد الثورة الصناعية والتطور الصناعي، نمًا قطاع خدمات البنية التحتية بسرعة فائقة وحولت معظم الاقتصاديات المكان إلى اقتصاديات خدمية، وحاليًا تُعتبر خدمات البنية التحتية قلب الاقتصاد المعاصر؛ حيث أن أي اختلال في هذا القطاع ممكن أن يؤدي إلى تدهور معدلات التشغيل والاستثمار.

ويهدف البحث لتقديم إطار نظري في أسس تحديد مفهوم البنية التحتية وقطاع الخدمات، من منظور جغرافي اقتصادي وأثرها على جذب الاستثمار، وكذلك عرض وتحليل الواقع الجغرافي لعناصر البنية التحتية الرئيسية (النقل، الطاقة الكهربائية، الاتصالات) ذات التأثير المباشر في تحقيق النمو الاقتصادي لمحافظة عدن خلال المدة 2010-2022م، وصولًا إلى تقييم الابعاد الاقتصادية لدور عناصر البنية التحتية في تحقيق النمو الاقتصادي في ذلك الحيز المكاني، من خلال تعزيز عناصر خدمات البنية التحتية التي تساعد في الحفاظ على استمرارية معدلات النمو في الأساس الاقتصادي لمحافظة عدن، من خلال جذب الاستثمارات المحلية والاجنبية وزيادة الانتاج، والتي بدورها ستعكس على تحقيق زيادة فرص النمو الاقتصادي وخاصة في الأنشطة الانتاجية المتصلة بعناصر البنية التحتية في محافظة عدن.

الكلمات الافتتاحية: (اقتصاديات المكان، البنية التحتية، قطاع الخدمات، النمو الاقتصادي).

Abstract:

Infrastructure services are considered one of the most important modern trends in contemporary spatial economics, given the share they occupy in the field of employment, as well as their important contribution to overall production, after this sector suffered from neglect and was ranked third (industry - agriculture) because it does not contribute to creating wealth. Because of the immateriality of its products. After the industrial revolution and industrial development, the infrastructure services sector grew very quickly and most economies transformed the place into service economies. Currently, infrastructure services are considered the heart of the contemporary economy. As any imbalance in this sector could lead to a deterioration in employment and investment rates.

The research aims to provide a theoretical framework on the foundations of defining the concept of infrastructure and the service sector, from a geographic-economic perspective and its impact on attracting investment, as well as presenting and

analyzing the geographical reality of the main infrastructure elements (transport, electric power, communications) that have a direct impact on achieving economic growth in Aden Governorate during Period 2010-2022 AD, To evaluate the economic dimensions of the role of infrastructure elements in achieving economic growth in that spatial area, by enhancing the elements of infrastructure services that help maintain the continuity of growth rates in the economic basis of Aden Governorate, by attracting local and foreign investments and increasing production, which in turn It will be reflected in achieving increased opportunities for economic growth, especially in productive activities related to infrastructure elements in Aden Governorate.

مقدمة:

تُشكل إقتصاديات المكان المتمثلة في عناصر البنية التحتية دورًا كبيرًا في تحديد مستوى النمو الاقتصادي لأي بلد، إذا ما تم التركيز على نمو وتطور تلك العناصر من عناصر البنية التحتية للبلد، وتأتي في مقدمة تلك العناصر هي: قطاع النقل، وقطاع الطاقة الكهربائية، وقطاع الاتصالات وتكنولوجيا المعلومات، ذلك لما لها من انعكاسات مباشرة على خلق فرص كبيرة في تحقيق النمو الاقتصادي.

ونتيجة لتسارع نمو المدن وتطورها وارتفاع مستويات التحضر الذي جعل أمر توفر الخدمات بأشكالها وأنواعها المتنوعة أمراً ضرورياً وأساسياً بل أصبح توافرها من مقاييس ومعايير وسمات التحضر الذي تمر به الدول، والمهم في ذلك يجب أن تكون الخدمات بكفاءة وكفاية ونوعية وكمية كمعايير تطور حضاري وتكنولوجي على اعتبار أن المظهرين يرتبطان بأهمية وجودها⁽¹⁾. تمثل البنية التحتية الهيكل المنظم واللازم لتشغيل وعمل المشروعات أو لتحقيق الخدمات أو المرافق اللازمة والضرورية لجذب الاستثمارات ونمو الاقتصاد بما يحقق التقدم والازدهار، وفي ظل عدم توفر البنية التحتية الملائمة يمكن أن يؤثر سلباً على أداء المشروعات الاقتصادية وقدرتها الانتاجية والتنافسية؛ حيث أن البنية التحتية تعمل على تعزيز عملية الإنتاج والتسويق، إضافة إلى كونها عامل مؤثر وقوي في جذب الاستثمارات المحلية والأجنبية⁽²⁾.

ولقد تبين أن محافظة عدن شهدت دعماً ملحوظاً في تعزيز البنية التحتية لرفع مستوى اقتصادها وفقاً الإمكانيات التي تمتلكها وبما يحقق نمواً لعناصر البنية التحتية ذات التأثير المباشر في تحقيق النمو الاقتصادي

(1) الهيتي. مازن عبدالرحمن، جغرافية الخدمات "أسس ومفاهيم"، ط1، مكتبة المجتمع العربي للنشر والتوزيع، عمان - الأردن، 2013، ص17.

(2) نصرالله. عبد الفتاح احمد، وابو زيادة. زكي عبدالمعطي، دور البنية التحتية في تحقيق النمو الاقتصادي في فلسطين، المؤتمر الثاني المحكم لكلية الاقتصاد والعلوم الاجتماعية، نحو رؤية شاملة لتعزيز البنية التحتية في فلسطين، 2019م، ص3.

للمحافظة، رغم الأوضاع التي تمر بها البلد والتي تشكل محددًا أمام تطور ونمو الخدمات التحتية وانعكاسها على عملية النمو الاقتصادي لمحافظة عدن حتى العام 2020م. مشكلة البحث: ويمكن تحديد مشكلة البحث في التساؤلات الآتية:

1. ما الواقع الجغرافي لعناصر البنية التحتية في محافظة عدن. وكيف تحقيق تطوره؟

2. هل عملية النمو الاقتصادي تتناسب والامكانيات المتاحة في الحيز الجغرافي لمحافظة عدن؟

3. ما دور عناصر البنية التحتية في الابعاد الاقتصادية المتحققة في محافظة عدن؟

فيما يمكن حصر أهداف البحث في النقاط الآتية:

1. تقديم اطار نظري في أسس تحديد مفهوم البنية التحتية وقطاع الخدمات من منظور جغرافي اقتصادي وأثرها على جذب الاستثمار.

2. عرض وتحليل الواقع الجغرافي لعناصر البنية التحتية ذات التأثير المباشر في تحقيق النمو الاقتصادي لمحافظة عدن خلال المدة 2010-2022م؟

3. الكشف عن دور عناصر البنية التحتية في تطور الاتجاهات المكانية للأبعاد الاقتصادية في محافظة عدن خلال المدة 2010-2022م.

وتتحدد فرضيات البحث بالآتي:

1. إن تطور الواقع الجغرافي لخدمات البنية التحتية كان ناتج عن استثمار اقتصاديات المكان، التي انعكست ايجابًا على التطور والنمو الحضري لمحافظة عدن.

2. إن عملية النمو الاقتصادي ارتبطت ارتباطًا وثيقًا بتعزيز خدمات البنية التحتية في الحيز المكاني لمحافظة عدن.

3. لعبت عناصر البنية التحتية دورًا بارزًا في تطور الاتجاهات المكانية للأبعاد الاقتصادية المتحققة من النمو الاقتصادي لمحافظة عدن.

منهجية البحث:

تم توظيف توليفة من مناهج البحث الجغرافي في عرض ومناقشة وتحليل دور بعض عناصر البنية التحتية في تحقيق عملية النمو الاقتصادي في محافظة عدن خلال الفترة المحددة من 2010-2022م، وقد تعمد تشكيل تلك التوليفة المختارة من المناهج كي تحقق الهدف العام من دراسة ذلك الموضوع وللإجابة على تساؤلات مشكلة البحث والتحقق من فرضيات البحث في إطار هيكلية البحث لدراسة الموضوع وتلك المناهج هي: الاستقرائي والموضوعي والاستنتاجي.

وسيتم توظيف تلك المناهج المختارة في اطار منهجية البحث التي تم تصميمها , لمعالجة هيكلية البحث المتمثلة في المحاور الرئيسية الآتية:

1. المحور الأول: الأسس العلمية النظرية لمفهوم البنية التحتية لقطاع الخدمات.
2. المحور الثاني: التحليل الجغرافي لواقع البنية التحتية لقطاع الخدمات في محافظة عدن للمدة 2010-2022م.

3. المحور الثالث: دور عناصر البنية التحتية لقطاع الخدمات في تطور الاتجاهات المكانية للأبعاد الاقتصادية في محافظة عدن خلال المدة 2010-2022م.
ويمكن عرض ومناقشة تلك المحاور على النحو الآتي:

المحور الأول: الأسس العلمية النظرية لمفهوم البنية التحتية لقطاع خدمات:
نجدُ من المناسب هنا في هذا المحور عرض الاسس والمفاهيم النظرية للبنية التحتية لقطاع الخدمات من خلال التعرف على مفهومي تعريف البنية التحتية, وتعريف قطاع الخدمات، وأهمية الخدمات في حياة الإنسان، وخصائص الخدمات، وأقسامها، وجوانبها المختلفة، ويمكن عرض تلك الأسس والمفاهيم على النحو الآتي:

أولاً : الأسس النظرية لمفهوم البنية التحتية:

تُعد مشاريع البنية التحتية من أهم وأبرز المشاريع التي تعزز وتيرة عملية النمو الاقتصادي في المدن، كما تمثل معياراً هاماً للحكم على التنمية المكانية للحيز الجغرافي مستثمرة اقتصاديات المكان الذي يُعد مسرحاً لعملية التنمية, كما تُسهم في توفير السلع والخدمات الاجتماعية الضرورية اللازمة لتمكين أو استدامة أو تحسين ظروف الحياة المجتمعية، وهي تشمل مجموعة من الوسائل التي تستخدم في توفير الخدمات الأساسية مثل تصميم وبناء المرافق والأماكن التي تتكون منها المراكز الحضرية من طرق وكبارى، والحدائق العامة، وشبكات المياه والصرف الصحي، والجسور، والأنفاق، ومولدات الطاقة والكهرباء، والاتصالات وغيرها من عناصر ومكونات البنية التحتية الأخرى التي تساهم في عملية النمو الاقتصادي.

وقد ارتبط مفهوم البنية التحتية منذ البداية بالثورة الصناعية، حيث "عُرفت بأنها " مجموعة الخدمات المساعدة المطلوبة للصناعة أو ما يسمى بالبنية الصناعية أو البنية الهيكلية اللازمة للصناعة, ومع إدراج أنشطة رأس المال الاجتماعي، حيث أعتبر كوتنر (Cotner) أن البنية التحتية تتميز بأنها تتضمن صناعات تنتج خدمات ضرورية وتعتبر شرطاً مسبقاً لتحفيز النمو الصناعي, أن الخدمات المنتجة بطيئة التحرك والانتقال، لذلك فإن الطاقات التي تنتج من هذه الخدمات يجب أن تنتج داخل الدولة ذاتها, أن الطاقات المنتجة لهذه الخدمات

تتميز ببعض الخصائص، مثل النطاق الذي تستهدفه، واستغراقها فترات طويلة في التجهيز، وأنها معمرة بصورة غير عادية⁽¹⁾.

كما تُعد البنية التحتية الأساسية هي المحرك الرئيس للنشاط الاقتصادي، لذلك لن يتحقق هدف الدول في تحقيق التنمية والتكامل دون التكامل في مجال البنية التحتية؛ وبما يتيح التعامل مع مقدمه الاقليم الجغرافي من امكانات خدمية كالطرق ووسائل النقل وعلاقاتها والوظيفية مع مكونات عناصر البنية التحتية كالأسواق وخدمات التيار الكهربائي وقطاع المياه، وهي تمثل بحد ذاتها المكونات المادية للأنظمة المترابطة التي توفر السلع والخدمات الضرورية اللازمة لتمكين أو استدامة أو تحسين ظروف الحياة المجتمعية، وتسهل البنية التحتية لإنتاج السلع والخدمات، إضافة لتوزيع المنتجات في الأسواق، إضافة إلى الخدمات الاجتماعية الأساسية كالمدارس والمستشفيات⁽²⁾.

ويمكن تعريف البنية التحتية حسب المفهوم الواسع بأنها "مجموع الخدمات التي تتولى الدولة تقديمها، والمنشآت التي تتولى تشييدها وتشغيلها، إضافة إلى الخدمات التي تعتمد على العمالة الكثيفة، كجمع النفايات وتقديم خدمات النقل العامة؛ وتشكل البنية التحتية من الطرق والمطارات والموانئ والسكك الحديدية ومحطات مياه الشرب وشبكتها، ومحطات توليد الكهرباء وشبكتها، وشبكات الغاز الطبيعي والصرف الصحي والاتصالات، ومرافقها بالإضافة إلى الخدمات الصحية والإسكان والتعليم⁽³⁾.

كذلك هي مجموعة مترابطة من العناصر والمرافق التي توفر دعم هيكلي للتنمية الاقتصادية والاجتماعية وتشمل الطرق والمطارات والمرافق الأخرى، كما تمثل الأنظمة الأساسية المادية للدولة أو مجتمع السكان بما في ذلك البنية التحتية الخضراء، تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، البنية التحتية اللوجيستية ويقاس تحضر الدول ومدى تقدمها باهتمامها بالبنية التحتية، حيث تُعتبر العمود الفقري والعامل الأساسي في جذب الاستثمارات والمشاريع التي تساهم في تطوير وتنمية المجتمع، حيث تصنف إلى نوعين هي: البنية التحتية الاقتصادية وتشمل خدمات المرافق المختلفة مثل شبكات المياه والصرف الصحي ومرافق النقل، والبنية التحتية الاجتماعية وتشمل تشييد المنشآت التعليمية والصحية والأمنية والترفيهية⁽⁴⁾.

على العام الاستثماري الإنفاق من خلال والمتوسطة الصغيرة المؤسسات دعم شريف، ومحمد ازوي، بن هاجر (1) سلاطني.

البواقي، 2015م، ص جامعة العدد الثالث، والمالية، الاقتصادية البحوث مجلة التحتية، البنية

مشاريع وإنشاء العمومية المرافق في الحديثة-للإدارة أداة والخاص العام القطاعين بين الشراكة كريمة، وكريمة فراح، (2) رشيد.

. والتوزيع، 2018م، ص14 للنشر العلمية اليازوري دار، (المياه نموذجاً لإمدادات التحتية البنية) التحتية البنية

ليبيا، في الاقتصادي النمو في التحتية وأثره البنية مشروعات على العام الإنفاق علي، محمد وعلي محمد، محمود (1) داغر.

115، عام 2010م، ص51 العدد عربية، اقتصادية بحوث مجلة

ص15. مصدر سابق، وكريمة، (2) رشيد،

ثانياً : الأسس النظرية لمفهوم قطاع الخدمات:

يُعد مفهوم الخدمات من المفاهيم التي حظيت باهتمام كبير في الآونة الأخيرة بسبب تزايد حاجة السكان لتلك الخدمات، وخاصة بعد تطور التقنيات والأساليب المستخدمة في توفير تلك الخدمات، ويتم الاهتمام بدراسة الخدمات لأنها تتعلق بحياة الفرد اليومية، وتمثل إحدى المعايير الأساسية لقياس تطور المجتمعات، فمن خلال نوعية وكمية وكفاءة الخدمات يمكن قياس التطور الحضاري والتطور التكنولوجي، فالتطور الحضاري يعني تطور أسلوب حياة الإنسان ومعرفته وثقافته، أما التطور التكنولوجي فيعني التطور الصناعي.

وقد نتج عن الاهتمام المتزايد بالخدمات أن أخذت بعض التخصصات على عاتقها دراسة الخدمات من عدة جوانب ومنها نوع الخدمة وطريقة التوزيع والكفاءة والتطور بما يحقق الكفاءة العالية في توفير تلك الخدمات لجميع السكان دون تمييز⁽¹⁾.

وقد عرف فيليب كوتر (Philip cotter): قطاع الخدمات على أنها، أي نشاط أو منفعة يستطيع طرف ما أن يقدمها للطرف الآخر، وتكون غير ملموسة، أي غير مادية ولا ينتج عنها تملك أي شيء، ولا يرتبط توفيرها بإنتاج مادي، وإنها تلك التي توصف بالنشاطات الأخرى التي لا تندرج تحت مظلة القطاع الصناعي، الزراعي، والانشائي⁽²⁾.

وقد برز عن هذه الأهمية المتزايدة بالخدمات دراسات متعددة لاختصاصات مختلفة ومن جهات نظر علمية متنوعة، فالخدمة في مفهوم الجغرافيا مختلف اختلافاً كبيراً عنه في الاختصاصات والفروع الأخرى وخاصة مجال جغرافية المدن الأقرب إلى دراسة المدينة ووظائفها، ويمكن الوقوف عند أبرز المفاهيم حول لخدمات⁽³⁾ وهي:

1. **الخدمات:** هي عمل موجه بشكل مباشر لتلبية حاجات أو رغبات أشخاص أو شخص بعينه (يطلبها أو يحتاج لها) وذلك حسب الذوق أو الطلب فقد تكون هذه الخدمات (مادية أو غير مادية).
2. **الخدمات:** هي عمل مفيد يستهدف تحسين نوعية الحياة للفرد والمجتمع وينتج غالباً سلعا غير مادية، لأنه غالباً يقدم خبره ومهارة فئات مدربه علميا وعمليا إلى عامة الشعب وإلى هيئات وشركات محلية أو إقليمية أو عالمية.

(3) الهيبي. مازن عبدالرحمن، مصدر سابق ص17.

(4) الفلاح. بلال، قطاع الخدمات الفلسطيني "بنيتة وأثره الاقتصادي"، معهد أبحاث السياسات الاقتصادية الفلسطينية (ماس).

رأى الله فلسطين 2013م، ص11.

(1)Bhorat, H., Steenkamp, F.; Rooney, C.; Kachingwe, N. & Lees, A. "Understanding and characterizing the services sector in South Africa: An overview", Helsinki,2016,p38.

3. **الخدمات:** هي عبارة عن أنشطة تدرك بالحواس وقابلة للتبادل وتقدمها شركات أو مؤسسات معينة مختصة بتلك الخدمات أو باعتبارها مؤسسات خدمية.

فيما عُرفت الخدمات على إنها أنشطة تمارسها الدولة (قطاع حكومي) أو مؤسسات غير الدولة (قطاع خاص) لتوفير منافع معينة لإشباع حاجات ورغبات الناس دون تحقيق مكاسب مادية ملموسة لهم أي تحقيق منافع علمية وصحية وعقلية ونفسية وذهنية وبدنية وبيئية وتقنية للإنسان والتي تسهم في ديمومة عطاءه ورفع كفاءة أداءه من خلال توفير مستلزمات الحياة الأساسية التي تحقق الصحة والأمان، ويتفاوت مفهوم الخدمات بين الاختصاصات الأخرى لاتجاهين رئيسيين⁽¹⁾ هما:

• **الاتجاه الأول:** يعتمد على طبيعة مخرجات الإنتاج ويؤكد الطبيعة غير المادية كمنتجات الخدمة وتصنف الخدمات فيها إلى: (النقل والمواصلات، التمويل والتأمينات والعقارات وخدمة الأعمال وخدمات المجتمع الاجتماعية والشخصية).

• **الاتجاه الثاني:** (يعتمد على طريقة الإنتاج وتعريف الخدمات على أنها لإنتاج غير التصنيعية أو التعدينية أو لزراعية).

ومع كل ما تقدم فان مفهوم الخدمات لا يمكن وضعه في قالب خاص وتعريف محدد بل أنها مرنة وتقوم من وجهات نظر مختلفة وذلك حسب نظام الدولة والسياسة القومية وطرق تصنيعها فضلا عن نوعية المدخلات والمخرجات فيها ومدى الاستفادة منها المباشرة وغير المباشرة مادية وغير مادية ملموسة وغير ملموسة على المدى القريب أو المدى البعيد حجمها وصعوبة فصل التكاليف المعدة لقيامها عن صافي تكلفة السلعة الواحدة ناهيك عن الاختلافات الجوهرية في تصنيف الخدمات وفصلها عن الوظائف بين الحيز المكاني والأخر، وذلك حسب تشريعاتها القانونية وأهمية تلك الخدمات ونوعيتها والأفراد المستفيدين منها ومستوياتهم في كل مكان.

ثانياً: الأهمية الاقتصادية لخدمات البنية التحتية:

إن تعزيز خدمات البنية التحتية يُسهم في تعزيز الاقتصاد الوطني، من خلال دورها في تحفيز وجذب العديد من المشاريع الاستثمارية التي تحتاجها، إضافة لقدرتها على تعزيز الميزة التنافسية للمنتجات من حيث الجودة والتكلفة، وتزداد أهمية خدمات البنية التحتية في الأنشطة القائمة على استراتيجية التسويق، التي تتأثر بعنصر الزمن (أي إيصال البضاعة إلى الأسواق خلال مدة محددة) والصناعات التصديرية، ويتحقق ذلك من خلال:

¹ () بن عمور . خالد محمد، جغرافية الخدمات "دراسة في البناء النظري"، ط1، المكتب الجامعي الحديث 2023م، ص78.

• تدعم البنية التحتية اقتصاد المحافظة وتساعد على نموه، فالتنمية الاقتصادية بحاجة شديدة للدعم من خلال مشروعات البنية التحتية خاصة حينما تحفزها في مراحل الانحدار والأزمات، كما أن الأرباح التي تنتجها تساهم بدورها في دعم الاقتصاد، كما تمثل الشباب أحد محركات البنية التحتية التي تحقق العمل والتقدم وتقوم على كاهله المشروعات التنموية باختلاف أطيافه، حيث يقوم بالمساعدة في تأسيس المشاريع الخدمائية، وذلك من خلال الضغط على المؤسسات الكبرى لإنشاء المشاريع الهامة من أجل سير حياة المجتمع.

• يسهم الاستثمار في البنية التحتية بشكل كبير في تحقيق الكفاءة الاقتصادية من خلال الحد من تكاليف النقل وتلف الانتاج على سبيل المثال، كما يساهم في تعزيز الانتاجية وتحقيق عوائد اقتصادية إضافية، إضافة للقدرة على فتح أسواق جديدة.

كما تسهم البنية التحتية الجيدة في تحسين الوضع التنافسي والقدرات التنافسية للمحافظة؛ حيث تعتبر أحد محددات التنافسية باعتبارها ركيزة قيام نشاطات اقتصادية فعالة، والمساهمة في تغطية كلفة التبادلات التجارية، بخلاف توفير الدعم الكامل للأسواق الاقتصادية المختلفة على جميع الأصعدة المحلية والإقليمية والدولية. ويؤدي رفع كفاءة عمليات المشاريع الاقتصادية وتكلفة تنفيذها إلى خفض تكلفة خدمات البنى التحتية؛ كالاتصالات والنقل والطاقة، كما توفر مشاريع البنية التحتية العديد من فرص العمل المباشرة، وغير المباشرة، حيث يقدر البنك المركزي اليمني (عدن) أن استثمار مليار ريال يمني في مشروعات البنية التحتية يمكن أن يولد في المتوسط (10 آلاف) فرصة عمل ذات صلة بتلك المشروعات في محافظة عدن (1).

وبهذا فإن أهمية الاستثمار في البنية التحتية لقطاع الخدمات سوف يساهم في تطوير عملية النمو الاقتصادي في تلك المحافظة، وذلك من خلال التركيز على اقتصاديات المكان في المحافظة واستثمارها الاستثمار الأمثل الذي يتحقق من خلاله إيجاد فرص عمل حقيقية لشريحة كبيرة في معظم قطاع الخدمات وخاصةً، عناصر البنية التحتية لقطاع الخدمات ذات العلاقة المكانية المرتبطة مباشرة بعملية النمو الاقتصادي في محافظة عدن، وتأتي في مقدمتها، خدمات النقل والمواصلات، وخدمات الطاقة الكهربائية، وخدمات الاتصالات وتقنية المعلومات.

إن الاستثمار السريع في البنية التحتية يحقق معدلات عالية في الانتاجية والربحية الاقتصادية والاجتماعية، وتتطلب العلاقة المستدامة بين البنية التحتية والنمو زيادة معدل الانفاق على البنية التحتية ليرتفع هذا الانفاق من النسبة الحالية التي تتراوح بين (2 - 1%) من الناتج المحلي الإجمالي ليزيد عن (5%) علمًا بأن البنك

(1) الجمهورية اليمنية، وزارة الصناعة والتجارة، الاتحاد العام للغرف التجارية والصناعية، غرفة التجارة والصناعة محافظة عدن، الاقتصادية للبنى التحتية محافظة عدن، صنعاء 2012م، ص6. المشاريع عمليات كفاءة رؤية استراتيجية لرفع

الدولي يوصي بضرورة أن تخصص الدول الأقل نموًا ما نسبته (6%) من ناتجها المحلي لتطوير البنية التحتية لديها (1).

المحور الثاني: التحليل الجغرافي لواقع البنية التحتية في محافظة عدن للمدة 2010-2020م. يُعد الواقع الجغرافي للبنية التحتية لقطاع الخدمات هي نتيجة لما استثمر من اقتصاديات المكان لدفع معدل النمو الاقتصادي في محافظة عدن خلال للمدة 2010-2022م، ومع ذلك فقد عانى الاستثمار في البنية التحتية من تدهور كبير، أثناء حرب اليمن (حرب الحوثي 2015م)، والذي أدى إلى تدهور البنية التحتية في المحافظة، وقد انعكس على ضعف معدلات النمو الاقتصادي، ومنها تطلب تحسين الوضع الحالي لواقع البنية التحتية لقطاع الخدمات، ورفع كفاءتها في محافظة عدن وزيادة حجم الاستثمارات. وفي هذا الشأن، شهدت عدن خلال الفترة الاخيرة تقدمًا ملحوظًا سواء في حجم الاستثمارات في البنية التحتية للنهوض بها ورفع كفاءتها في جميع المجالات، بما في ذلك خدمات النقل والمواصلات، وخدمات توليد الطاقة الكهربائية، وخدمات الاتصالات وتقنيات المعلومات، وذلك لما لتلك العناصر من خدمات البنية التحتية من تأثير مباشر في تحقيق زيادة في معدلات النمو الاقتصادي، ويمثل قطاع الخدمات في محافظة عدن قيمة إقتصادية هامة؛ حيث يشارك بشكل إيجابي في إقتصادات المحافظة، ويلعب قطاع الخدمات في الوقت الحالي دورًا بارزًا في قطاع الصناعة، من خلال مساهمته في الناتج المحلي الإجمالي، وخلق فرص عمل متاحة فيه في المحافظة، ويمكن عرض الواقع الجغرافي لقطاع خدمات النقل والمواصلات، وخدمات توليد الطاقة الكهربائية، وخدمات الاتصالات وتقنيات المعلومات، لمحافظة عدن 2010-2020م، على النحو الآتي:

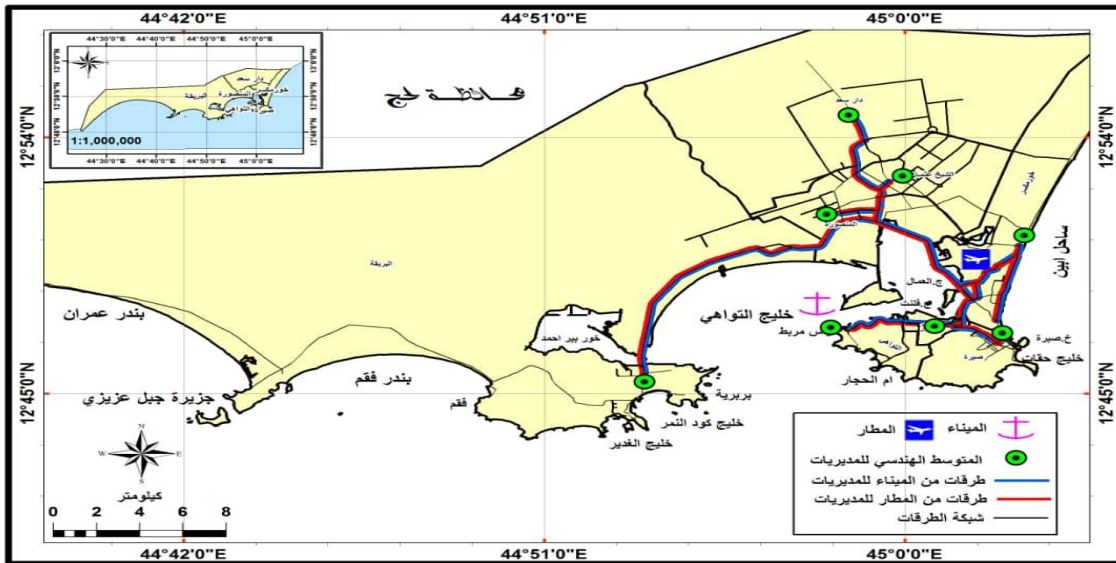
1: الواقع الجغرافي لقطاع خدمات النقل والمواصلات لمحافظة عدن 2010-2020م:

تُعد دراسة النقل من الموضوعات التي تنال اهتمام الكثير من المهتمين وفي مقدمتهم الجغرافيين والاقتصاديين، وذلك لدوره المهم في خدمة المجتمع وسكانه وفي كافة مجالات التنمية المكانية، سواء اكانت الاقتصادية أم الاجتماعية؛ حيث يساعد النقل على تطور المجتمعات نظرًا لان النمو والتطور الاقتصادي والاجتماعي مقترن إلى حد كبير بنمو وتطور طرق ووسائل النقل، فأصبحت شبكات النقل في أي إقليم أ

الاقتصادية السياسات معهد أبحاث والنمو"، المؤسسات" غزة وقطاع الغربية الضفة في التحتية البنية اشوكا، (1) مودي.

فلسطين 1997م، ص5 الله رام، "ماس" الفلسطيني

خريطة رقم (1) البنية التحتية لقطاع خدمات النقل والمواصلات (الطرق البرية، مطار، وميناء) عدن والمناطق الادارية لمدينة عدن



المصدر: عمل الباحث الاعتماد على برنامج GIS، وبيانات الجدول رقم (2).

منطقة جغرافية تمثل درجة التقدم الحضري في المدن وان كانت الظروف الطبيعية غير ملائمة، وبذلك فان شبكة النقل تعكس بصدق مدى مدنية المجتمع ومرحلة التقنية التي بلغه⁽¹⁾.

كما يُعد قطاع النقل والمواصلات في محافظة عدن من أهم قطاعات البنية التحتية التي تُسهم في تكوين رأس المال الثابت وبالتالي يحتل دورًا بارزًا في تحقيق النمو الاقتصادي، حيث تنعكس وفرة وسائل النقل على التكلفة الحقيقية لأسعار السلع بجانب توفير الوقت لنقل البضائع، مما يشجع حركة الانتاج والتوزيع، من خلال تعزيز الطرق البرية ذات الكفاءة العالية والموانئ بما يسهل تنقل السلع والخدمات إلى الأسواق الأخرى ويزيد من تنافسيتها، أيضًا يخفض تكاليف استيراد المواد الأولية؛ بحيث ينعكس ذلك على خفض التكاليف الكلية للمنتجات، كما أنه يشجع ويجذب الاستثمارات المحلية والأجنبية في المحافظة.

والطرق هي شرايين الحياة في المحافظة، وهي أساس النمو الاقتصادي والتنمية الاجتماعية والاقتصادية، وازدهار السياحة يرتبط ارتباطًا وثيقًا بتقدم الطرق ووسائل النقل؛ حيث لا يمكن للمواقع السياحية أن تكون أكثر جذبًا لسياح طالما لا تتوفر لها إمكانية الوصول بغض النظر عما تقدمه من تسهيلات وخدمات، وكذلك المسافة ونوعية الطرق إلى المواقع السياحية لها تأثير كبير على النمو الحضري، وقد كانت شبكة الطرق البرية في محافظة عدن خلال الاستعمار البريطاني طريق يربط عدن القديمة (كريتر) بالمصافي في عدن الصغرى (البريقة) مارًا بالحسوة ومدينة الشعب، بطول طريق يصل نحو (32 كم)، والطريق آخر من عدن القديمة (كريتر)

(1) رياض. محمد رياض، جغرافية النقل، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، بيروت، 1974م، ص68.

إلى الحوطة (لحج) طوله (35كم)⁽¹⁾، وبعد ذلك زادت أطول الطرق البرية في المحافظة إلى 48كم، وبعد الاستقلال اهتمت الدولة في إنشاء الطرق البرية في محافظة عدن حيث بلغ طول الطرق المبنية عام 1974م (811كم)، وخلال عام 1979م زاد طول الطرق المبنية إلى (1411كم) وذلك من خلال المساعدات الخارجية مثل الاتحاد السوفيتي والصين، وبلغ طول الطرق البرية خلال عام 1985م (2024كم)⁽²⁾، وبعد قيام الوحدة (1990م) قامت الدولة بإنشاء شبكة الطرقات الحديثة وشق وسفلتت الطرقات ورصف طرقات المحافظة وإنارتها وربط محافظة عدن بالمحافظات الأخرى، مما سهل حركة التنمية التي شهدتها المحافظة، وحركة السكان بين محافظة عدن والمحافظات الأخرى، مما انعكس على تطور النشاط الوظيفي في مناطق التركيب الداخلي لمحافظة عدن العاصمة، وعلى النمو الاقتصادي، ومن هذه الطرق التي اسهمت في تطور عملية النمو الاقتصادي يمكن نوضحها في الجدول رقم (1) الآتي:

جدول رقم (1) أطوال الطرق البرية ما بين محافظة عدن والمحافظات الأخرى(كم) 2020م

المناطق	أطوال الطرق	%
عدن - صنعاء	365	7.6
عدن - تعز	169	3.5
عدن - المكلا	621	12.9
عدن - لحج	508	10.6
عدن - الحديدة	441	9.2
عدن - أبين	48	1.0

المصدر: الجمهورية اليمنية، وزارة الطرق والاشغال العامة، المؤسسة العامة لطرق والجسور، عدن 2020م.

وهذه الطرق جعلت حركة النقل أسهل إلى محافظة عدن وخاصة في موسم الأعياد والإجازات حيث تكون حركة هذه الطرق مزدحمة بالسياح الوافدين إلى محافظة عدن من المناطق الأخرى. وتعد الطرق البرية من أهم وسائل النقل لمرور السيارات بأنواعها وهي حلقة وصل ما بين المناطق السكن إلى المناطق التي يريدوا الذهاب إليها.

(2) أبو العلا. محمود، جغرافية شبه جزيرة العرب، الطبعة الثانية، مكتبة الأنجلو المصرية، 1989م، ص153.

(1) محمود أبو العلا، مصدر سابق، ص154.

وقد أهتمت الدولة بالطرق الداخلية ما بين مناطق التركيب الداخلي في محافظة عدن وعملت على ربط مناطق التركيب الداخلي بطرق مسفلتة لتسهيل المسافات ما بين مناطق التركيب الداخلي كالاتي:

جدول رقم (2) التوزيع المكاني لشبكة الطريق البرية بين المناطق الادارية لمحافظة عدن ومناطق النشاط الاقتصادي 2020م

المديريات	المسافة من المطار (كم)	المسافة من الميناء (كم)	نوع الطريق
صيره	6.18	8.22	الرئيسي
المعلا	4.73	3.11	الرئيسي
التواهي	7.11	900(م)	الرئيسي
خورمكسر	2.23	8.11	الرئيسي
الشيخ عثمان	8.9	15	الرئيسي + الفرعي
المنصورة	7.11	13.11	الرئيسي + الفرعي
دارسعد	12.14	16.1	الرئيسي
البريقة	18.47	22.4	الرئيسي

المصدر: عمل الباحث بالاعتماد على برنامج GI

إن من أبرز المؤشرات الإحصائية بشأن اطوال الطرق في الجدول رقم (2) بأن اطول الطريق من مطار عدن إلى مناطق التركيب الداخلي لمحافظة عدن (المديريات) مكنت مطار عدن من لعب دورًا كبيرًا في تطور وظيفة النقل الحضري، ذلك لوقوعه في منطقة خورمكسر (تربط مناطق التركيب الداخلي) التي ساعدت على نموها وتطورها لاستقبال رجال الاعمال والمسافرين والسياح الوافدين عبر مطار عدن وتجهيزها بخدمات سياحية لجذب السياح؛ حيث تبلغ المسافة من مركز منطقة خورمكسر والمطار (2,23 كم)، وتبعد منطقة خورمكسر حوالي (8.11 كم) عن ميناء عدن، وهذه المسافة لعبت دورًا كبيرًا في تطور النشاط التجاري والسياحي في مناطق محافظة عدن

كما تعتمد خدمات النقل العام داخل عدن على نوع المركبة وتنقسم إلى ثلاثة: سيارات الأجرة ذات المسارات المحددة، الميكروباصات (دباب)، بسعة سبعة ركاب، والحافلات الصغيرة» نص باص (14) راكب، فيما نشاهد في مناطق محافظة عدن التوقف التام للحافلات (كوبستر) التي تتسع لـ 26 راكبًا، التي كانت تعمل في الماضي، غير أنها توقفت كونها تتطلب وقتًا أطول للانتظار في محطات النقل، مما أدى بدوره إلى إهدار الوقت والمال، وعدم كفاءة استخدامها، بالإضافة إلى ذلك كان هناك عدد من المركبات المستخدمة قديمًا جدًا، والتي تقدر بنحو

(67) مركبة نقل عام في منطقة المنصورة لا تعمل، نتيجة لارتفاع أسعار الوقود (14 الف/20 لتر) (2017م)⁽¹⁾، وقد انعكس ارتفاع اسعار الوقود إلى اعتماد الكثير من الناس مالكين المركبات الخاصة، على وسائل النقل العام في بعض الاحيان، وفي بعض الحالات التخلي التام عن استخدام مركباتهم الخاصة. وعلى الرغم من تلك الصعوبات التي تمر بها خدمات النقل بالعاصمة الا ان هناك تطور ملحوظ في اعداد المركبات بمختلف انواعها (انظر الجدول 3)؛ حيث تم في العام 2010م، تسجيل ما يقارب من (51,803) مركبة في مناطق محافظة منها، (33,837) مركبة خاصة و (11,820) مركبة عامة و (6,146) سيارة تاكسي، فيما اخذ اعداد تسجيل المركبات في التطور والنمو؛ حيث وصل عام 2020م، ما يقارب من (95890) مركبة، منها (54622) خاصة و (31975) مركبة عامة و (9293) سيارة تاكسي، والجدير بالذكر أن هناك اعداد من المركبات لم يتم تسجيلها لذا قطاع ادارة مرور محافظة عدن والا من خلال الواقع ان هناك زيادة في عدد المركبات على شبكات النقل في العاصمة عدن، وهناك 211 كيلومتراً من الطرق الإسفلتية في محافظة عدن، وفي الوقت الراهن تتباين ملكية وسائل النقل الحضري في العاصمة عدن، فمركبات النقل العام مملوكة للدولة (المطار والميناء البحري) وللقطاع الخاص على حد سواء⁽²⁾.

جدول (3) المركبات المسجلة في محافظة عدن خلال المدة 2010-2020م

مقدار الزيادة في المركبات	2020	2010	العام
			نوع المركبات
عدد المركبة	عدد المركبة	عدد المركبة	
20785	54622	33837	خاصة
20155	31975	11820	عامة
3147	9293	6146	تاكسي
44087	95890	51803	إجمالي

(1) الجمهورية اليمنية، وزارة النقل، الهيئة العامة لإدارة المرور محافظة عدن، سجل الاحصائي تقييد المركبات، عدن 2010م، عدد من الجداول ص 122-124.

(2) الجمهورية اليمنية، وزارة النقل، الهيئة العامة لإدارة المرور محافظة عدن، نشرة إحصائية 2020م، بيانات غير منشورة.

المصدر: (1)الجمهورية اليمنية، وزارة التخطيط والتعاون الدولي، الاجهاز المركزي للإحصاء ، كتاب الإحصاء السنوي 2010 - 2020م، عدن.

ويتأثر النقل كذلك بارتفاع أسعار الوقود(*)، وهو ما زاد من الاعباء الاقتصادية على المواطن بل وانعكس على رفع أجرة النقل داخل مناطق المحافظة، وذلك ناتج على عدم استقرار تعريفه اسعار الوقود، لعدم الرقابة على سعر بيع الوقود وأجرة النقل، مما أتاح لملاك مركبات النقل التلاعب بالأسعار.

ولم يكن اهتمام الدولة في إطالة الطرق فقط بل لجأت أيضًا إلى القطاع الخاص لتطوير وتحسين العمل في هذه الوسيلة، من خلال تشجيعها للاستثمار في هذا المجال، حيث تم إعفاء الحافلات ووسائل نقل الركاب من الجمارك، والتعامل معهم وفق قانون الاستثمار حيث زاد عدد الشركات المتخصصة في نقل الركاب في المحافظة فقد وصل عددها في 2016م (8 شركات نقل بري داخلي وخارجي).

وأدى تزايد عدد شركات النقل الجماعي إلى تحسين مستوى الخدمات والتنافس على تقديم افضل الخدمات وأقل الأسعار إلا أن قطاع النقل في محافظة عدن يعاني من مشاكل وصعوبات عديدة خاصة في هذه الفترة بعد الحرب التي دارت في اليمن عامة ومحافظة عدن خاصة، مما أدى إلى تدمير بعض الطرقات المسفلتة وتحطيم الانارات التي تمتد على طول بعض الطرق الرئيسية مما كان له تأثير كبير على صعوبة الحركة في محافظة عدن.

تمتلك محافظة عدن موقعًا استراتيجيًا مهمًا على البحر العربي وخليج عدن، كما تملك أحد أهم الممرات للملاحة البحرية وهو باب المندب، وتمتلك أهم الموانئ ميناء عدن وهو من أهم المنافذ المتحكمة في البحر الأحمر من جهة الجنوب والمنقذ الوحيد لليمن على بحر العرب⁽¹⁾.

شكلت الموانئ البحرية ركيزة اساسية في اقتصاديات المحافظة وذلك لما لها من خصوصية تميزها عن غيرها من فروع النشاط الاقتصادي الخدمي، حيث تتمثل في قدرتها على خلق تشابكات اقتصادية مع فروع القطاعات الاقتصادية الأخرى في المحافظة، وفي مقدمتها وسائل النقل البرية، ويؤثر تطور ونمو النشاط الاقتصادي للموانئ البحرية والمتمثل في اقتصاديات حركة نقل وتوزيع البضائع في تطور ونمو الاساس الاقتصادي للمحافظة.

(*) اسعار الوقود: حيث بلغ سعر الديزل 370 ريال يمني/لتر، وهو ما يمثل زيادة بنسبة 147% مقارنة بسعر ما قبل الأزمة (2015م) البالغ 150ريال يمني/لتر، ولوحظ أن أسعار البنزين بلغت 300 ريال يمني/لتر، وهو ما يمثل زيادة بنسبة 90 % مقارنة بسعر ما قبل الأزمة 158 (ريال يمني/لتر)، وحاليًا وصل سعر 20 لتر 26 الف ريال يمني (2020م)،(انظر: الجمهورية اليمنية، وزارة النفط والمعادن، نشرة تحديد اسعار النفط ومشتقاته، (عدة سنوات 2015 - 2020م)، مكتب الهيئة العامة للنفط والمعادن عدن).

(1) باوزير. خالد سالم ، ميناء عدن، دراسة تاريخية معاصرة، أطروحة دكتوراه منشورة، دار الثقافة العربية للنشر والترجمة، الشارقة، الإمارات العربية، جامعة عدن، 2001م، ص.

إذ شهدت صناعة النقل سلسلة من التطورات السريعة، وخاصة في قطاع النقل البحري، حيث كانت النواة الأولى التي أحدثتها هذه التطورات، هو استخدام الحاويات في نقل البضائع والذي أطلق عليه مصطلح التحوية (Containerization) وحققت الحاوية هدفين رئيسيين الأول أن الحاوية أصبحت وسيلة نقل معترف بها دوليًا، والثاني هو إمكانية إعادة الشحن (1).

كما يُعد النقل البحري "المتمثل بقطاع الموانئ البحرية" العمود الفقري والقاعدة الأساسية لحركة التجارة العالمية، فزدها اقتصاديات أي دولة ورخاؤها، مرتبط ارتباطاً وثيقاً بنمو تجارتها الخارجية مع باقي الدول، لذا فإن أغلب الدول توجه اهتمامات كبيرة لتطور موانئها، باعتبارها المنافذ الرئيسية لحركة التجارة الخارجية، ولكونها تمثل حلقة وصل بين النقل البحري الخارجي والنقل الداخلي بمختلف أشكاله (2).

ولقد شهد النقل البحري تطوراً ونموً هائلاً خلال الفترة الحالية استجابة لمتطلبات التجارة العالمية الدولية، فقد بلغ حجم البضائع المنقولة بحرًا ما يقارب نحو 80% من حجم البضائع التجارية المنقولة عالمياً (3). حيث تُعد الموانئ البحرية في محافظة عدن (انظر الخريطة رقم 1)، أحد أبرز الموانئ البحرية التي تلعب دوراً بارزاً في عملية التنمية الاقتصادية الاجتماعية في محافظة عدن خاصة واليمن عامة، وتتمتع بأهمية اقتصادية كبيرة من بين الموانئ البحرية اليمنية، وبهذا احتل النقل البحري في محافظة عدن مكاناً هاماً ومؤثراً في النشاط الاقتصادي كونه محور الأنشطة الاقتصادية وركيزتها الأساسية باعتباره أحد أهم الدعامات الاقتصادية التي تؤثر في التجارة الداخلية والخارجية وفي كافة القطاعات الانتاجية علاوة في إسهاماته المتميزة في حصد العملات الأجنبية، إذ ساهمت عدة عوامل جغرافية في صناعة النقل من بين تلك العوامل طبيعة سواحل محافظة عدن، والتي ساعدت على التطور المورفولوجي للموانئ البحرية، كما ساهمت في التخصص الأداء الوظيفي تلك الموانئ البحرية، حيث منها ميناء الزيت والمتوطن بمنطقة البريقة، وميناء الحاويات المنطقة الحرة (كالتكس) بمنطقة المنصورة، فيما يشكل ميناء المعلا (ميناء عدن) الميناء الرئيسي وهو متعدد الأغراض، والذي أصبح من بين أهم الموانئ العالمية في استقبال سفن النقل.

ونظراً لما تتمتع به ميناء عدن البحري من امكانيات ملاحية وتجهيزات ارضية (اقتصاديات البنية التحتية) متطورة تتلاءم مع التطور العالمي في مجال النقل البحري، كما كان لموانئ محافظة عدن البحرية المظلة على

(1) ابو مدينة. حسن مسعود، الموانئ الليبية، دراسة في الجغرافية الاقتصادية، دار جامعة 7 اكتوبر للنشر، القاهرة 2008م، ص58.

(2) ابو مدينة. حسن مسعود، ميناء طرابلس (البيبا)، دراسة في جغرافية النقل، اطروحة دكتوراه، (غير منشورة)، مركز البحوث والدراسات العربية، جامعة الدول العربية، القاهرة 2005م، ص3.

(3) ونوس. باسل ابراهيم، اثر البنية التحتية والتنظيمية على كفاءة موانئ ومحطات الحاويات، اطروحة دكتوراه، (غير منشورة)، جامعة تشرين، سورية 2015م، ص2.

خليج عدن دور كبير في الحركة التجارية في المحافظة تمثلت في عملية استيراد وتصدير البضائع التجارية؛ حيث بلغ حجم البضائع التجارية بمختلف أنواعها والمسجلة بالأطنان ما يقارب نحو (7494529 طن) خلال العام 2020م، وهو ما يوضحه الجدول رقم (4)، ويستخدم الميناء لاستيراد وتصدير البضائع بمختلف أنواعها؛ حيث تنقل تلك البضائع عن طريق شاحنات النقل، منها الشحنات النقل المحلية نقل خفيف، وشاحنات النقل الثقيل، ولارتفاع سعر الوقود وتقوم الشاحنات النقل بنقل البضائع المفرغة من محطة عدن للحاويات إلى الوجهة المقصودة وقد انعكس ذلك على زيادة في تكاليف النقل إلى درجة أنه يتجاوز في كثير من الأحيان تكلفة خدمة الشحن البحري. فعلى سبيل المثال، في عام 2017م، بلغت تكلفة نقل البضائع من محطة عدن للحاويات إلى منطقة التواهي (90,000) ريال يماني (360) دولارًا، في حين أن سعر النقل إلى المحافظات الأخرى قد يصل إلى (700,000) ريال يماني (2,800) دولار أمريكي⁽¹⁾.

ويُعد ميناء عدن (صيره، المعلا) أبرز ميناء طبيعي وتاريخي في المنطقة يمكن أن يلعب دورًا اقتصاديًا هامًا لاستعادة مكانته التاريخية بناء على جغرافيته التي تربط الشرق بالغرب ليصبح أكبر مركز تجاري ومحطة عبور (ترانزيت) إقليمية.

لذا فإن أهمية الميناء في تحقق في خلق فرص حقيقية للنمو الاقتصادي في محافظة عدن، ويمكن استخلاصها في الآتي:

1. الأهمية النسبية التي يشكلها قطاع النقل البحري في محافظة عدن، وهي أهمية كبيرة لها السيادة في النشاط الاقتصادي التجاري في المحافظة.
2. وجود مقومات الجغرافية الطبيعية على سواحل محافظة عدن ومطلة على خليج عدن صنعت موانئ نقل بحرية وبما يجعل فرص تطوير تلك الموانئ البحرية كبيرة وذات مردودات اقتصادية مهمة، فا الكشف عن أفضل الفرص لتطور تلك الموانئ البحرية يشكل سببًا مهمًا في تحليل المقومات الجغرافية المؤثرة في نشأة وتطور الموانئ البحرية في محافظة عدن.

(1) البنك الدولي، استعداد القطاع الخاص للمساهمة في إعادة الإعمار والانتعاش في اليمن (باللغة الإنجليزية)، مذكرة سياسة

اليمن، (واشنطن العاصمة: مجموعة البنك الدولي 2017م) المرجع <http://documents.worldbank.org/curated/en/371961508411374137/Private-sector-readiness-to-contribute-to-reconstruction-and-recovery-in-Yemen>

إن التحليل المكاني لواقع إقتصاديات البنية التحتية للموانئ البحرية (التجهيزات الارضية) في محافظة عدن وربطها بالتطور مع واقع واتجاهات حركة النشاط التجاري في المحافظة، يوضح حجم الاستثمار لاقتصاديات تلك البنية التحتية للموانئ البحرية، وخلق فرص عمل وخفض معدلات البطالة فيها وتحقيق التنمية الاقتصادية الإقليمية Regional Economic Development، إلا أن القيود المفروضة على ميناء عدن حاليًا، انعكس على ضعف الوفورات الاقتصادية التي كان يقدمها في السابق (ما قبل العام 2015م).

جدول رقم (4) نوع وحجم البضائع الواصلة إلى الموانئ في مدينة عدن للعام 2020م.

نوع السفينة	التفاصيل	الإجمالي السنوي
حاويات	العدد	155
	إجمالي الاطنان المسجلة	3,577,164
	صافي الاطنان المسجلة	1,724,055
صب	العدد	96
	إجمالي الاطنان المسجلة	2,030,858
	صافي الاطنان المسجلة	1,112,521
بضاعة عامة	العدد	94
	إجمالي الاطنان المسجلة	713,850
	صافي الاطنان المسجلة	408,459
نפט	العدد	62
	إجمالي الاطنان المسجلة	1,172,657
	صافي الاطنان المسجلة	560,356

المصدر: عمل الباحثة بالاعتماد على: الجمهورية اليمنية، وزارة النقل، اطلس أهم الموانئ اليمنية وموانئ شبه الجزيرة العربية وغرب اسيا وشرق افريقيا واهميتها الاستراتيجية، الاصدار الأول، منشورات وزارة النقل 2020م، ص 33.

ويُعد ميناء عدن من أفضل الموانئ الطبيعية في العالم من حيث موقعه الاستراتيجي وقربه من الخط الملاحي الدولي، وما يتميز به من حماية طبيعية يحظى بها، والتي تسهل قدوم ورسو السفن فيه على مدار العام، وقد تبوأ في الخمسينات والستينات المرتبة الثانية بعد ميناء نيويورك في أنشطة خدمات تزويد السفن بالوقود⁽¹⁾، وبالنسبة للنقل البحري السياحي فمزال محددًا في محافظة عدن إذ أن اليمن ينعدم فيها وجود أسطول وطني للنقل السياحي البحري (خارجي، داخلي) منتظمة مع الدول المصدرة للسياح من دول البحر الأحمر والمحيط الهندي⁽²⁾، إلا أن ذلك لا يعني عدم دخول أي سفن سياحية إلى ميناء عدن، وهناك عدد من سفن النقل تنقل عدد من السياح ذات جنسيات مختلفة، انظر إلى الجدول رقم (5).

ولقد أسهم ميناء عدن وبشكل كبير في نمو وتطور حركة نقل الركاب، وذلك لما يقدمه هذا العامل من خدمات ملاحية متطورة سهلت من وصول السفن السياحية التي تنقل السياح الوافدين إلى محافظة عدن، حيث بلغ عدد السفن الوافدة إلى ميناء عدن ما يقارب 14 سفينة سياحية عام 2010م كانت تنقل على سطحها ما يقارب 86937 سائح، الا ان اعداد السفن تراجعت بشكل ملحوظ نتيجة للصراعات التي نشبت عام 2015م مما انعكس سلبيًا على حركة السفن التجارية والسياحية حيث نلاحظ ان عدد السفن التي تغل السياح قد انخفضت لتصل نحو (4) سفن خلال العام تحمل ما يقارب 3521 سائح وهذا ينعكس سلبيًا على

(1) الجمهورية اليمنية، وزارة النقل، مؤسسة موانئ خليج عدن اليمنية، منجزات وتطوير ميناء عدن، ص 1.

(2) عبدالجبار عبدالله سعيد، السياحة في اليمن، صنعاء إصدارات وزارة الثقافة والسياحة، 2004م، ص 60.

جدول رقم (5) عدد السفن السياحية والسياح لمحافظة عدن خلال العام 2010م- 2020م

السنوات	عدد السفن	عدد الركاب
2010م	14	86937
2012م	11	21089
2014م	7	6556
2016م	4	3521
2018م	6	2949
2020م	5	6479

المصدر: الجمهورية اليمنية، وزارة النقل، مؤسسة موانئ خليج عدن اليمنية، ميناء عدن إحصاءات لعدة سنوات 2010م- 2020م.

عملية النمو الاقتصادي، الا اننا نلاحظ ان عدد السفن أخذ يتصاعد نوعاً ما خلال العام 2020م، وهذا مؤشر على أن ذلك القطاع قد أسهم وسيسهم في عملية النمو الاقتصادي في محافظة عدن. ويُعتبر النقل الجوي من أهم وأسرع وسائل النقل في العصر الحديث، وأكثرها مرونة وتطوراً واستخداماً للأساليب التكنولوجية المتقدمة، وأقدرها على قطع المسافات الطويلة، وتحظى أقاليم الصعوبة الطبيعية، بالإضافة إلى تميزها بالراحة التامة وتعدد درجاتها⁽¹⁾.

ولقد لعب النقل الجوي في السابق (ما قبل حرب الحوثي 2015م)، ودخول خدمات الطيران في محافظة عدن دوراً بارزاً في صناعة السياحة؛ حيث أسهم وبشكل فعال في عملية النمو الاقتصادي في المحافظة، على الرغم من ارتفاع تكاليف النقل الجوي بالقياس مع مثيلاته وخاصة النقل البحري؛ حيث لعب التوسع في سياحة الأفواج والمجموعات قد قل كثيراً من هذه التكلفة، وكذلك من حيث الأمن والسرعة في الوصول بفضل السائح النقل الجوي وخاصة أن السائح يكون وقته على حسب برنامج السياحي وإثباع رغبته السياحية في المنطقة التي يقصدها، ومن أهم وسائل النقل في محافظة عدن العاصمة هو مطار عدن الدولي، حيث يعمل مطار عدن الدولي حالياً، مع العديد من الوجهات المحلية والدولية، الا ان واقع دور مطار عدن في عملية النمو الاقتصادي قد انخفض مقارنة بالمدة 2010- 2015م، وذلك لأغلاق معظم شركات النقل خطوطها الجوية مع مطار عدن الدولي، مما أدى الى خفض القيمة المضافة من عملية النقل الجوي، ولم يساهم الا بنسبة منخفضة في عملية الناتج المحلي في الاساس الاقتصادي لمحافظة عدن لعام 2020م.

(1) محمد خميس الزوكة، صناعة السياحة، دار المعرفة الجامعية، 40 شارع سويتير الأزاريطة الإسكندرية، ص220.

ويعد مطار عدن الدولي (الاتحاد الدولي للنقل الجوي IATA. ADE، منظمة الطيران المدني الدولي: ICAO OYAA)، هو ثاني أهم مطار في اليمن، إذ كانت دول الخليج أكثر وجهات الطيران شيوعاً، لكن المطار كان يخدم أيضاً رحلات لوجهات أخرى مثل القاهرة ولندن⁽¹⁾.

في حين اتسم المطار بانخفاض الحركة الجوية (10%) من إجمالي الحركة الجوية السنوية في عام 2010م، وكانت الحكومة تعمل بنشاط على الترويج لمختلف المشاريع الاستثمارية التي تهدف إلى زيادة الحركة الجوية في السنوات التالية؛ حيث كان المطار يعمل على مدار الساعة طيلة أيام الأسبوع، وبنيته التحتية كافية. ومن خلال الجدول نلاحظ عدد الطائرات في مطار عدن من خلال الجدول رقم (6) وعلى النحو الآتي:

جدول رقم (6) عدد الطائرات المغادرة والواقعة من وإلى مطار عدن

خلال المدة 2010 - 2020م

السنة	عدد الطائرات
2010م	6210
2015م	1309
2020م	3304

المصدر: الجمهورية اليمنية، الهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد، منشورات الهيئة العامة للطيران عدن 2020م، بيانات غير منشورة.

من أبرز مؤشرات الجدول رقم (6) لحركة الطائرات في مطار عدن للمدة من 2010 - 2020م تبين الآتي: تبين إن هناك انخفاض في حركة الطائرات في مطار عدن، عن العام 2010م والتي قد بلغت (6210) طائرة، وذلك نتيجة استناب الأمن في محافظة عدن نتيجة لاستضافتها دورة كاس الخليج (خليجي 20)، والذي جعل من حركة الطيران وسيلة فعالة في نقل المشاركين والمشجعين ناهيك عن السياح في تلك الفترة، لهذا كانت الحركة الاقتصادية والسياحية تمشي على أحسن وجه وكانت اوفاد من السياح تزور محافظة عدن، إلا أن تلك الاعداد من الطائرات بمختلف شركاتها تراجعت بشكل ملحوظ خلال العام 2015م وما بعده نتيجة الأوضاع السياسية المتأزمة في اليمن عمومًا ومحافظة عدن خصوصًا، لتصل أعداد السفن نحو (1309) طائرة وذلك نتاج طبيعي لما تشهده تلك المنطقة، ولكن سرعان ما تطورت أعداد الطائرات النازلة في مطار عدن نوعًا ما؛ حيث قدرت حركة الطائرات الوافدة إلى مطار عدن عام 2020م نحو (3304) طائرة تباينت ما بين طائرات تنقل المسافرين والسياح وطائرات تنقل البضائع إلى المحافظة.

(1) الجمهورية اليمنية، الهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد، منشورات الهيئة العامة للطيران عدن 2012م، بيانات غير منشورة.

2: الواقع الجغرافي لقطاع خدمات الطاقة الكهربائية لمحافظة عدن 2010-2020م:

يُعد قطاع خدمات الطاقة الكهربائية من بين أبرز عناصر مكونات البنية التحتية التي تمثل المرتكز الأساسي لعملية النمو الاقتصادي في أي إقليم جغرافي، كونه أكثر عناصر البنية التحتية تأثيراً على قطاعات البنية التحتية الأخرى من حيث تطور خدماتها نتيجة إلى التقدم التكنولوجي الحاصل في التعامل بين مكونات البنية التحتية لتكون مناسبة لعملية التحضر في الإقليم الجغرافي، حيث بلغت نسبة محطات الكهرباء التي تعمل بزيت الوقود الثقيل/الديزل "التابعة للمؤسسة العامة للكهرباء" في محافظة عدن (70%) من التوليد المرتبط بالشبكة العمومية⁽¹⁾.

لقد تأثرت الشبكة الكهربائية بشدة بعد عام (2015م)، في مناطق محافظة عدن، وأدت الأضرار التي لحقت بها إلى انقطاع التيار الكهربائي في معظم أنحاء المحافظة، مما أثر بشدة على السكان والقطاعات عامة، أبرزها المياه والصرف الصحي، وعلى الرغم من زيادة الإمدادات منذ عام 2017م⁽²⁾، فإن الأضرار الهيكلية التي لحقت بالمرافق والبنية التحتية تتطلب الكثير من العمل قبل أن تتمكن من تلبية الطلب على مستوى المحافظة.

محافظة عدن تعتمد على ثلاثة محطات طاقة رئيسية: خور مكسر، المنصورة، والحسوة لتوليد الكهرباء، وتقع بالقرب من الساحل في البريقة. تبلغ طاقة محطة خور مكسر للطاقة الكهربائية (30) ميغاوات وتعمل منذ عام 1974م، وفي عام 2006م، تم بناء محطات (المنصورة 1) و(المنصورة 2) لتوليد الطاقة بقدرة إجمالية تبلغ (139) ميغاوات، في حين أن محطة الحسوة لتوليد الكهرباء النفطية تبلغ قدرتها (125) ميغاوات، محطة الحسوة أصيبت بأضرار بالغة خلال فترة الصراع. وفي عام 2016م، استأنفت الخدمة بعد إعادة التأهيل. وتعتمد إمدادات الطاقة الكهربائية في محافظة عدن بشكل كبير على الوقود الأحفوري (97.9%) من الإنتاج الكلي، في حين يبلغ الغاز الطبيعي والطاقة المتجددة (20%) و(0.09%) على التوالي. ووفقاً لمذكرة البنك الدولي لإعادة إشراك قطاع الطاقة في اليمن 2017 فإن معظم تدخلات البنك الدولي في العقد الماضي لم تنجح جزئياً بسبب الافتقار إلى القدرة المؤسسية على التعامل مع مشاريع البنية التحتية واسعة النطاق للكهرباء⁽³⁾.

(1) البنك الدولي، الجمهورية اليمنية استعادة سبل توفير الطاقة وتوسيع نطاقها: مذكرة بشأن استئناف العمل وإعادة عمليات قطاع الطاقة الكهربائية (واشنطن العاصمة، مجموعة البنك الدولي،) 2017 المرجع [http:// documents.worldbank.org/curated/en/655811496412539032/ Republic-of-Yemen-Restoring-and-expanding-energy-access-power-sector-reengagementnote](http://documents.worldbank.org/curated/en/655811496412539032/Republic-of-Yemen-Restoring-and-expanding-energy-access-power-sector-reengagementnote)

(2) الجمهورية اليمنية، المؤسسة العامة للكهرباء عدن، التقرير السنوي لعام 2017م والاستعداد لعام 2020م.

(3) البنك الدولي، جمهورية اليمن، استعادة سبل توفير الطاقة وتوسيع نطاقها، مذكرة بشأن استئناف العمل وإعادة عمليات قطاع الطاقة الكهربائية (واشنطن العاصمة: مجموعة البنك الدولي 2017م).

وفي عام 2016م كانت محطتا خور مكسر والمنصورة لتوليد الكهرباء خارج الخدمة، في حين خفضت محطة الحسوة طاقتها بمقدار ثلاثة أرباع، وكان لهذا تأثير على قطاعات البنية التحتية الأخرى، وإمدادات المياه والصرف الصحي.

حيث تأثرت القطاعات الانتاجية التي تعتمد كلياً في انتاجها على خدمات مصدر الطاقة الكهربائية، مما انعكس ذلك على خفض حجم القيمة المضافة بسبب قلة ساعات العمل، للانقطاع المتكرر للتيار الكهربائي (كجرع متداولة بين احياء المناطق السكنية في المحافظة)، وهذا ما جعل اصحاب القطاعات الانتاجية بان يوجدون طاقة كهربائية معتمدون على القطاع خاص (مصدر ذاتي)، وذلك لما له من تأثير مباشر في عملية النمو الاقتصادي للقطاعات الانتاجية في محافظة عدن. ويمكن معرفة أبرز المؤشرات بشأن بالبنية التحتية لقطاع الطاقة الكهربائية التي ستسهم في عملية النمو الاقتصادي في محافظة عدن. من خلال الجدول رقم (7).

جدول (7) واقع البنية التحتية لقطاع خدمات الطاقة الكهربائية لمحافظة عدن

العدد	البنية التحتية
16	المحطات التحويلية الرئيس 11/33 (كيلوفولت)
30	المحولات الرئيسية 33 / 11 (كيلوفولت)
قدرة المحطات الرئيسية (231/11 ميجا فوت امبير)	
38	المحطات الفرعية 11 / 0.4 (كيلو فولت)
87	المحولات الفرعية 11 / 0.4 (كيلو فولت)
قدرة المحطات الفرعية (145/11 ميجا فوت امبير)	

المصدر: الجمهورية اليمنية، وزارة الكهرباء والطاقة، المؤسسة العامة للكهرباء محافظة عدن، إدارة الدراسات، تقرير سنوي للبنية التحتية لقطاع خدمات الطاقة الكهربائية لعام 2020م، عدن 2021م، ص 22- 31.

إن أبرز المؤشرات بشأن بالبنية التحتية لقطاع خدمات الطاقة الكهربائية التي ستسهم في عملية النمو الاقتصادي في محافظة عدن، يمكن استخلاصها في النقاط الآتية:

1. شكلت البنية التحتية لقطاع خدمات الطاقة الكهربائية (قطاع الحكومي والقطاع الخاص) في محافظة عدن خلال العام 2020م، وخاصة الطاقة الكهربائية الخاصة (مصدر ذاتي)، وفورات اقتصادية لانتاج مصدر التيار الكهربائي الذي يساهم في عملية النمو الاقتصادي، وتتمثل تلك الوفورات الاقتصادية في عدد محطات إنتاج

التيار الكهربائي التحويلية الرئيسية والفرعية، التي يقدر عددها بنحو (54) محطة تحويلية رئيسية وفرعية، بقدرة إنتاجية بلغت نحو (376/22) ميغا فولت أمبير)، شكلت المحطات التحويلية الرئيسية ما نسبته (29.6%) من عددها والبالغة نحو (16) محطة رئيسية؛ حيث بلغت قدرتها الإنتاجية نحو (231/11) ميغا فولت أمبير)، وهي ما شكلت أهمية نسبية بلغت نحو (61.4%)، فيما وصل عدد المحطات الفرعية نحو (38) محطة فرعية)، وهي ما شكلت أهمية نسبية بلغت نحو (70.4%)، وبقدرة إنتاجية نحو (38.6%) من إجمالي المحطات التحويلية الرئيسية والفرعية في المحافظة.

2. لقد أصبحت عملية النمو الاقتصادي مرتبطة ارتباطاً وثيقاً بحجم التيار الكهربائي، وخاصة المرافق ذات الطابع الاقتصادي في مقدمتها المشاريع الصناعية والقطاعات التجارية والخدماتية في المحافظة؛ إذ كلما ارتفعت القدرة الإنتاجية لحجم التيار الكهربائي من ناحية، ارتفعت ساعات العمل من ناحية أخرى، وهذا يعني ارتفاع القدرة الإنتاجية لحجم السلع في المشاريع الإنتاجية من جانب، وارتفع كفاءة مستوى القطاعات التجارية والخدماتية من جانباً آخر، وذلك ما يعكسه انتشار المحطات الفرعية ومحولاتها الفرعية على مستوى الحيز المكاني لمحافظة عدن، والبالغة نحو (38) محطة فرعية)، ونحو (87) محول كهربائي فرعي).

3: الواقع الجغرافي لقطاع خدمات الاتصالات وتقنية المعلومات في محافظة عدن 2010 - 2020م:

يُمثل قطاع خدمات الاتصالات وتقنية المعلومات في محافظة عدن مكوناً أساسياً من مكونات البنية التحتية، وله دور مهم في النمو الاقتصادي، فلقد شهد القطاع خلال السنوات السابقة وتحديداً منذ 2004م، نمواً متسارعاً جراء الاستثمارات الكبيرة من قبل القطاع الخاص والمؤسسات الحكومية؛ حيث أنشئت ورُكبت شبكات الاتصالات العامة في معظم مدن المحافظة، بالإضافة إلى انتشار سريع للهواتف النقالة والإنترنت. أما قبل 2004م، فقد كانت خدمة الهاتف النقال تقدم من خلال الشبكة التناظرية لمشغل الهاتف النقال الوحيد آنذاك المملوك للدولة وهي شركة تيليمن.

ولأثره الاقتصادي يُعدّ قطاع الاتصالات أحد أهم المصادر الإيرادية للدولة، ولا سيما العملة الصعبة؛ إذ احتل هذا القطاع المرتبة الثانية (بعد قطاع النفط والغاز) في اليمن، وقد أسهم قطاع الاتصالات وتقنية المعلومات خلال المدة ما بين 2010م - 2020م بحوالي (9%) من إجمالي الناتج المحلي على مستوى اليمن، و(17.8%)⁽¹⁾ على مستوى محافظة عدن، ويُساهم في توفير العديد من فرص العمل المهمة المباشرة وغير المباشرة من خلال ارتباطه ببقية قطاعات الاقتصاد الوطني. كما يحتلّ القطاع أهمية كبيرة بالنسبة للتنمية الاجتماعية ورأس المال البشري، إذ يساعد على الربط بين الأفراد والمجتمعات ويُساهم في تزويدهم بالقدرات

(1) الجمهورية اليمنية، وزارة الاتصالات وتقنية المعلومات، الهيئة العامة للاتصالات محافظة عدن، التقرير السنوي 2020م،

بيانات غير منشورة.

التكنولوجية اللازمة للتواصل المجتمعي وتبادل المعلومات في ظلّ مجتمع عالمي يتصل بعضه ببعض اتصالاً متزايداً.

إن تطور ونمو قطاع خدمات الاتصالات وتقنية المعلومات في المحافظة أنعكس بشكل كبير على عملية النمو الاقتصادي منذ أواخر العام 2004م؛ حيث شهدت كل من الاتصالات الأرضية السلكية واللاسلكية تطوراً لافتاً وزيادة في جذب الاستثمارات اللازمة لتغطية الطلب المحلي في ظل التطور التكنولوجي والمعرفي، خاصة أن غالبية القطاعات الاقتصادية أصبحت تعتمد على وسائل اتصال وتقنيات حيوية لتسهيل عملية التبادل التجاري والصناعي، وقد حرصت المحافظة على دعم قطاع الاتصالات لتوفير شبكة اتصالات بمواصفات عالمية توفر خدمة الاتصال بكفاءة، إضافة لتوفير شبكة اتصالات خلوية وشبكة انترنت لتساهم في التواصل بين قطاع الاتصالات والمنشآت الاقتصادية محلياً وخارجياً.

وتُعد الاتصالات الرقمية أحد أهم المقومات الأساسية للبنية التحتية في المحافظة، حيث ازداد استخدام الهاتف المحمول والكمبيوتر والانترنت بسرعة منذ العام 2004م بين السكان والقطاعات الحكومية والخاصة؛ حيث توجد علاقة طردية بين: زيادة استخدام الهواتف المحمولة، والنمو السكاني، والاستثمار الأجنبي (كل على حدة) من ناحية، والنمو الاقتصادي من ناحية أخرى؛ إذ يؤدي التحسن في زيادة الهاتف المحمول إلى زيادة في النمو الاقتصادي، كذلك يؤدي النمو الاقتصادي المتزايد إلى نمو انتشار الهواتف المتنقلة، والعكس صحيح. ويمكن عرض البنية التحتية لقطاع خدمات الاتصالات وتقنية المعلومات في محافظة عدن 2020م، من خلال الجدول رقم (8) وكما يأتي:

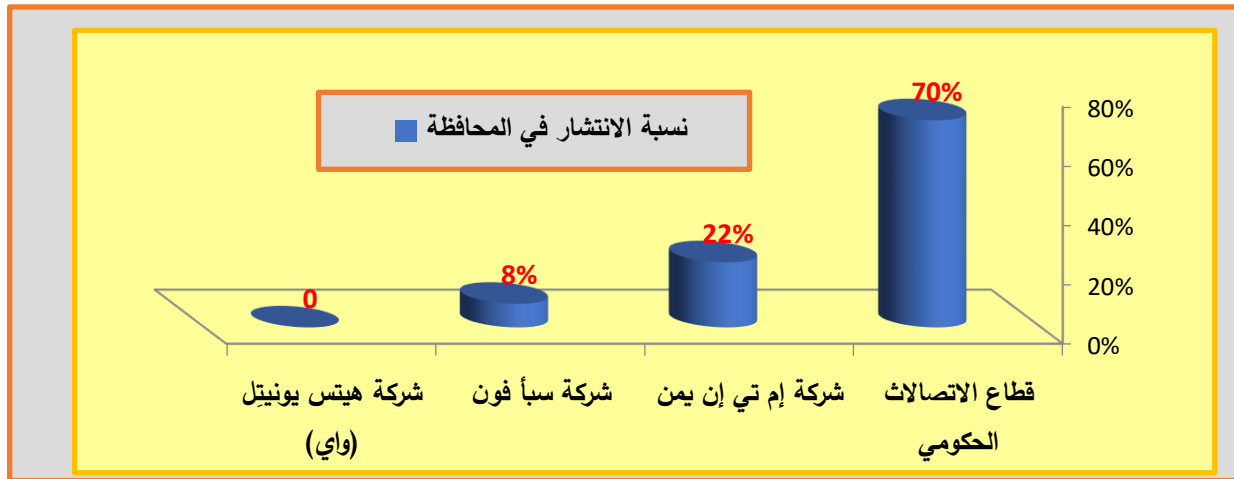
جدول رقم (8) البنية التحتية لقطاع خدمات الاتصالات وتقنية المعلومات في محافظة عدن 2020م

النشاط	نسبة الانتشار	الشركة	الملكية
نشر شبكة الاتصالات الثابتة وتقديم الخدمة في كافة أنحاء عدن وكذلك تقديم خدمات النداء الآلي والإنترنت وتراسل المعطيات وغيرها	26%	المؤسسة العامة للاتصالات (الاتصالات اليمنية)	حكومي
توفير خدمات الاتصالات الدولية والهاتف النقال التماثلي والإنترنت	14%	الشركة اليمنية للاتصالات الدولية (تيليمن)	

تقديم خدمة الهاتف النقال عبر تقنية يل الوصول المتعدد بتقسيم الترميز، سي دي إم إيه (CDMA)	30%	شركة يمن موبايل	
	70%		الإجمالي
تقديم خدمة الهاتف النقال عبر النظام العالمي، جي إس إم (GSM)	8%	شركة سبأ فون	خاص
تقديم خدمة الهاتف النقال عبر النظام العالمي، جي إس إم (GSM)	22%	شركة إم تي إن يمن	
تقديم خدمة الهاتف النقال عبر النظام العالمي، جي إس إم (GSM)	0.0%	شركة هيتس يونيتل (واي)	
	30%		الإجمالي

المصدر: الجمهورية اليمنية، وزارة الاتصالات وتقنية المعلومات، الهيئة العامة للاتصالات محافظة عدن، التقرير السنوي 2020م، بيانات غير منشورة.

شكل رقم (1) نسبة انتشار قطاع الاتصالات بحسب الملكية (حكومي وخاص) في محافظة عدن لعام 2020م



المصدر: عمل الباحث بالاعتماد على الجدول رقم (8)

إن أبرز مؤشرات الجدول رقم (8) بشأن نسبة انتشار قطاع الاتصالات بحسب الملكية (حكومي وخاص) في محافظة عدن لعام 2020م، يمكن إيجازها في النقاط الآتية:

1. قطاع الاتصالات المملوك للقطاع الحكومي، حيث شكل القاعدة العريضة والمهمة في قطاع الاتصالات في محافظة عدن، شكلت ما نسبته (70%) من حيث انتشاره في المحافظة، تمثلت في المؤسسة العامة للاتصالات (الاتصالات اليمنية)، والتي شكلت أهمية نسبية من حيث انتشارها وصلت نحو (26%)، ومن نشاطها نشر شبكة الاتصالات الثابتة وتقديم الخدمة كافة أنحاء عدن، وتقديم خدمات النداء الآلي والإنترنت وتراسل المعطيات وغيرها، وكذلك الشركة اليمنية للاتصالات الدولية (تيليمن)، وشكلت أهمية نسبية من حيث انتشارها وصلت نحو 14%، فهي توفير خدمات الاتصالات الدولية والهاتف النقال التماثلي والإنترنت، إضافة إلى شركة يمن موبايل، والتي شكلت أهمية نسبية كبيرة من حيث انتشارها بلغت نحو 30%، تقديم خدمة الهاتف النقال عبر تقنية الوصول المتعدد بتقسيم الترميز، سي دي إي إم إيه (CDMA) .
2. شركة إم تي إن يمن، المملوك للقطاع الخاص، حيث شكل المرتبة الثانية، ونسبة 30% من حيث انتشاره في محافظة عدن، وهي تعمل بتقديم خدمة الهاتف النقال عبر النظام العالمي، جي إس إم (GSM).
3. شركة سبأ فون، المملوك للقطاع الخاص، حيث شكل المرتبة الثانية، ونسبة 8% من حيث انتشاره في محافظة عدن، وهي تعمل بتقديم خدمة الهاتف النقال عبر النظام العالمي، جي إس إم (GSM).
4. لقد جاءت شركة هيتس يونيتيل (واي)، المملوك للقطاع الخاص، في المرتبة الثانية، ولم تشكل أي أهمية نسبية (0%)، ولم يكن لها أي انتشار في محافظة عدن، رغم أنها تعمل بتقديم خدمة الهاتف النقال عبر النظام العالمي، جي إس إم (GSM).

لقد تبين عدد المشتركين في خدمة الاتصالات اللاسلكية (المحمول) محافظة عدن والحصة السوقية ونوعية التقنية المستخدمة للعام 2020م، انها في اسهمت في تطور عملية النمو الاقتصادي، وذلك من خلال رفع حجم القيمة المضافة من المردود الاقتصادي المنعكس من زيادة حجم المشتركين في قطاع خدمات الاتصالات اللاسلكية (المحمول) محافظة عدن والحصة السوقية؛ إلا أنها في الواقع لا تذهب الى خزانة المحافظة بل مرتبطة مركزياً بالخزانة العامة في صنعاء مما لم يترك أثراً كبيراً في عملية النمو الاقتصادي في محافظة عدن، على الرغم من المؤشرات الاحصائية التي في الجدول (9) والشكل (2) بذلك الشأن، ويمكن استخلاص أبرز المؤشرات الاحصائية بشأن عدد المشتركين في خدمة الاتصالات اللاسلكية (المحمول) في محافظة عدن للعام 2020م، على النحو الآتي:

1. شكلت الحصة السوقية لمنتجات شركة يمن موبايل في محافظة عدن، أهمية نسبية كبيرة جعلتها تأتي في مقدمة شركات الاتصالات اللاسلكية (المحمول) من حيث القيمة الحصة السوقية؛ حيث وصلت نسبتها نحو 51.0%، من إجمالي قيمة الحصة السوقية لمنتجات خدمات الاتصالات

الشركة	عدد المشتركين محافظة عدن	الحصة السوقية محافظة عدن	التقنية المستخدمة	الملكية
يمن موبايل	006,8,101	51.0 %	نظام الوصول المتعدد CDMA : بتقسيم الترميز CDMA2000 1x - - (2.5G) CDMA2000 - 1xEV-do (3G)	المؤسسة العامة للاتصالات: % 59.37 جهات حكومية أخرى: % 17.3 ملكية خاصة وفردية: %22.5
سبا فون	128,520	%6.5	النظام العالمي للاتصالات المتنقلة، جي إس إم: (GSM) الجيل الثاني والجيل الثاني المطور (2.5G, G2)	مجموعة الأحمر: %60 شركة بتلكو البحرينية: % 26.9 آخرون بما فيهم شركة إيران للاستثمار الأجنبي
إم تي إن	836,520	42.4 %	النظام العالمي للاتصالات المتنقلة، جي إس إم: (GSM) الجيل الثاني والجيل الثاني المطور (2.5G, G2)	مجموعة إم تي إن (MTN) في جنوب أفريقيا: % 83
وآي	0000	%0.0	النظام العالمي للاتصالات المتنقلة، جي إس إم: (GSM) الجيل الثاني (G2)	حتى وقت قريب كانت مملوكة لشركات استثمارية كويتية وسعودية ومستثمرين من القطاع الخاص في اليمن والإمارات العربية المتحدة وسوريا.

	100%	197184 1	إجمالي
--	------	-------------	--------

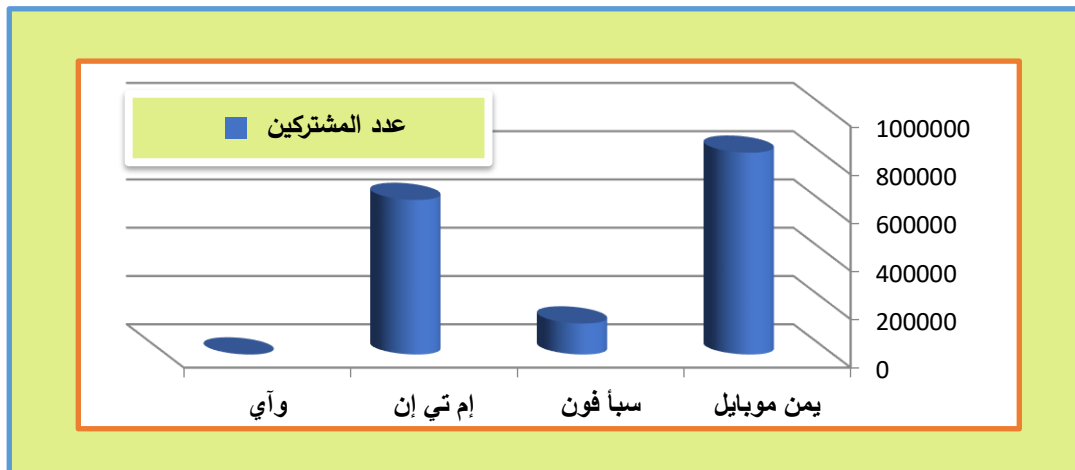
جدول رقم (9) عدد المشتركين في خدمة الاتصالات اللاسلكية (المحمول) في اليمن ومحافظة عدن والحصة السوقية لهما ونوعية التقنية المستخدمة للعام 2020م.

المصدر: الجمهورية اليمنية، وزارة الاتصالات وتقنية المعلومات، الهيئة العامة للاتصالات محافظة عدن، التقرير السنوي 2020م، بيانات غير منشورة.

اللاسلكية (المحمول) في المحافظة، وقد تحققت تلك الأهمية النسبية للحصة السوقية من خلال الارتفاع المستمر لعدد المشتركين في خدمة اتصالات يمن موبايل، الذي وصل عددهم نحو 1,006,801 مشترك من إجمالي عدد المشتركين في خدمة اتصالات الهاتف النقال في المحافظة والذي يقدر إجماليهم بنحو 1971841 مشترك للعام 2020م، وهذا ما سوف يلعب دوراً كبيراً في عملية النمو الاقتصادي في المحافظة متى ما تم توريدها في خزانتها حتى تؤدي الى رفع مستوى الدخل لذا الناتج المحلي في المحافظة.

2. حققت المؤسسة العامة للاتصالات 59.37% من ملكية شركة الاتصالات يمن موبايل، فيما شكل جهات حكومية أخرى ما نسبة 17.3% فيما كانت 22.5% من ملكية تلك الشركة ملكيه خاصه، وهذا ما يعني أن هناك قيمة مضافة ناتجة عن ارتفاع الحصة السوقية للقطاع الحكومي من منتجات شركة يمن موبايل، وهذا ما سوف يلعب دوراً كبيراً في عملية النمو الاقتصادي في محافظة عدن.

شكل رقم (2) عدد المشتركين في خدمة الاتصالات اللاسلكية (المحمول) في محافظة عدن للعام 2020م.



المصدر: عمل الباحث بالاعتماد على، الجدول رقم (9).

3. حققت شركة (MTN) المرتبة الثانية من حيث الاستهلاك خطوط الاتصالات الهاتف النقال؛ حيث وصلت الحصة السوقية في المحافظة نحو 42.4% من إجمالي الحصة السوقية لخدمات اتصالات الهاتف النقال، وهو ما يعادل نحو 83,520 مشترك، إلا أن تلك الشبكة تُعد ملكيتها ملكية أجنبية؛ أي ذات استثمار أجنبي (جنوب افريقيا).

4. شكلت الحصة السوقية لمنتجات شركة يمن موبايل في محافظة عدن، أهمية نسبية كبيرة جعلتها تأتي في مقدمة شركات الاتصالات اللاسلكية (المحمول) من حيث القيمة الحصة السوقية؛ حيث وصلت نسبتها نحو 51.0%، من إجمالي قيمة الحصة السوقية لمنتجات خدمات الاتصالات اللاسلكية (المحمول) في المحافظة، وقد تحققت تلك الأهمية النسبية للحصة السوقية من خلال الارتفاع المستمر لعدد المشتركين في خدمة اتصالات يمن موبايل، الذي وصل عددهم نحو 1,006,801 مشترك من إجمالي عدد المشتركين في خدمة اتصالات الهاتف النقال في المحافظة والذي يقدر إجمالهم بنحو 1971841 مشترك للعام 2020م.

5. حققت المؤسسة العامة للاتصالات 59.37% من ملكية شركة الاتصالات يمن موبايل، فيما شكل جهات حكومية أخرى ما نسبة 17.3% فيما كانت 22.5% من ملكية تلك الشركة ملكية خاصة. وهذا ما لعب دوراً كبيراً في عملية النمو الاقتصادي، ناتج عن ارتفاع الحصة السوقية للقطاع الحكومي من منتجات شركة يمن موبايل.

6. حققت شركة (MTN) المرتبة الثانية من حيث الاستهلاك خطوط الاتصالات الهاتف النقال؛ حيث وصلت الحصة السوقية في المحافظة نحو 42.4% من إجمالي الحصة السوقية لخدمات اتصالات الهاتف النقال، وهو ما يعادل نحو 83,520 مشترك، إلا أن تلك الشبكة تُعد ملكيتها ملكية أجنبية؛ أي ذات استثمار أجنبي (جنوب افريقيا).

7. استطاعت شركات الاتصالات (النقال المحمول) تسويق منتجاتها، لتسهم في رفع عملية النمو الاقتصادي في المحافظة من خلال ما حققته هذه الشركات من قيمة مضافة من تسويق منتجاتها (خط/ وبيع تعريفات اتصال)، أحتلت من خلالها المرتبة من بين القطاعات الإنتاجية الأخرى المشكلة للأساس الاقتصادي للمحافظة؛ حيث تساهم بما نسبته 17.8% من إجمالي الناتج المحلي في المحافظة لعام 2020م.

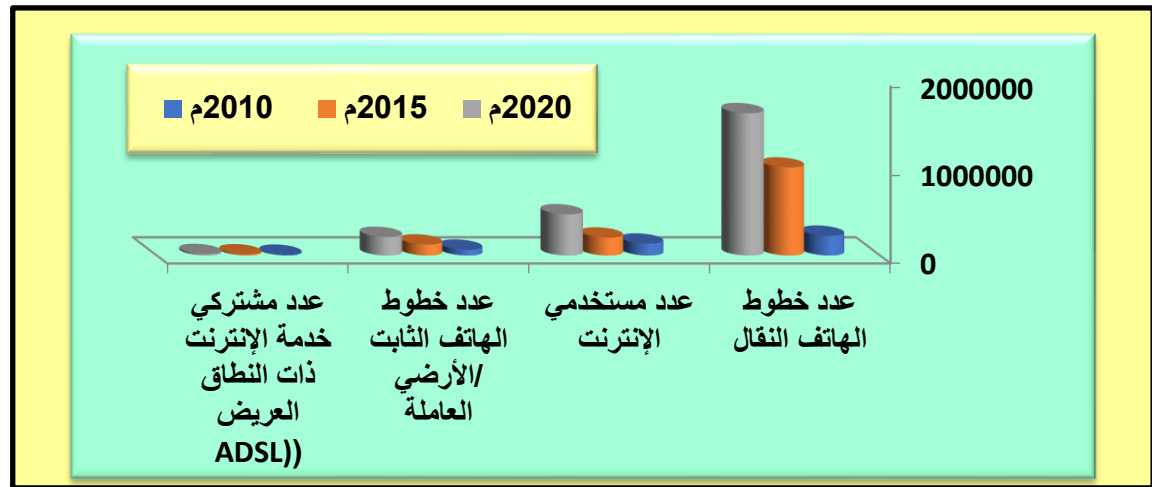
أما من حيث تطور الاتجاهات العامة لخدمة الاتصالات السلكية واللاسلكية في محافظة عدن خلال المدة 2010-2020م، فيمكن عرضها من خلال الجدول رقم (10)، والشكل رقم (3)، لنتمكن من معرفة تطور البنية التحتية لخدمات الاتصالات وتقنية المعلومات في المحافظة، وكما يأتي:

جدول رقم (10) تطور الاتجاهات العامة لخدمة الاتصالات السلكية واللاسلكية في محافظة عدن خلال المدة 2010 - 2020م

2022	2015	2010	العام المحافظة بيان الاتصالات
1971841	1293000	223000	عدد خطوط الهاتف النقال
665000	402600	133851	عدد مستخدمي الإنترنت
509840	324200	65387	عدد خطوط الهاتف الثابت /الأرضي العاملة
36180	18190	8414	عدد مشتركى خدمة الإنترنت ذات النطاق العريض (ADSL)

المصدر: الجمهورية اليمنية، وزارة الاتصالات وتقنية المعلومات، الهيئة العامة للاتصالات محافظة عدن، التقرير السنوي 2020م، بيانات غير منشورة.

شكل رقم (3) تور الاتجاهات المكانية لخدمة الاتصالات السلكية واللاسلكية في محافظة عدن خلال المدة 2010 - 2020م



المصدر: عمل الباحث بالاعتماد على، الجدول رقم (10).

ويمكن استخلاص أبرز المؤشرات بشأن تطور الاتجاهات العامة لخدمة الاتصالات السلكية واللاسلكية في محافظة عدن خلال المدة 2010 - 2020م في النقاط الآتية:

1. شهدت محافظة عدن تطورًا ونموًا كبيرًا في البنية التحتية لقطاع خدمات الاتصالات وتقنية المعلومات، خلال المدة 2010-2020م؛ حيث ارتفع عدد خطوط الهاتف النقال من 323,000 خط، إلى 1,971,841 خط نقال؛ أي تحققت زيادة في استهلاك خطوط الهاتف النقال خلال العشر السنوات بلغت نحو 1,648,841 خط نقال، أي بواقع زيادة سنوية بلغت 164,884.1 خط نقال، وهي ما نسبته 83.6% من واقع خطوط الهاتف النقال في المحافظة لعام 2020م.

2. تحققت زيادة في عدد مستخدمي شبكة الانترنت في المحافظة خلال المدة 2010-2020م، بلغت نحو 531,149 مستخدم، شكلت أهمية نسبية وصلت نحو 79.8%، من واقع عدد مستخدمي شبكة الانترنت البالغ عددهم 665,000 مستخدم في محافظة عدن للعام 2020م.

3. حصل تطور في عدد الهاتف الأرضي (الثابت)، من نحو 65,387 خط ثابت في العام 2010م، إلى ما يقارب نحو 509,840 خط ثابت للعام 2020م، وهو ما تطور بواقع زيادة بلغت نحو 444,453 خط ثابت، شكلت ما نسبته 87.1%، من إجمالي عدد خطوط الهاتف الثابت في محافظة عدن لعام 2020م.

4. شكلت خدمة الانترنت ذات النطاق العريض (ADSL)، أهمية نسبية في عملية النمو الاقتصادي في محافظة عدن، وهذا ما يترجمه التوسع في استخدام هذه الخدمة، خاصة في القطاعات الاقتصادية والخدمية، التي استطاعت من خلالها تحسين عملية الإنتاج ورفع كفاءة القطاعات الخدمية، وذلك بدوره انعكس على عملية النمو الاقتصادي في المحافظة؛ حيث وصل عدد مشترك خدمة الانترنت (ADSL)، نحو 36,180 مشترك في العام 2020م، بعد ان كان عدد مشترك تلك الخدمة لا يتجاوز 8,414 مشترك في العام 2010م، وبهذا يكون قد ارتفع عدد مشترك الانترنت ذات النطاق العريض (ADSL) بواقع 27,766 مشترك خلال مدة الدراسة؛ أي بزيادة سنوية بلغت نحو 2776.6 سنويًا في محافظة عدن.

المحور الثالث: الابعاد الاقتصادية لدور عناصر البنية التحتية في تحقيق النمو الاقتصادي في محافظة عدن خلال المدة 2010-2022م.

يُعد الاستثمار الامثل للمتاح من البنية التحتية وتطورها في الحيز المكاني، مقوم رئيس ومتطلب اساسي في تحقيق النمو الاقتصادي في ذلك الحيز الجغرافي؛ إذ لا يمكن نجاح أي عملية انتاجية لأي فرع من الانشطة الاقتصادية من دون توفر عناصر البنية التحتية، خاصة تلك العناصر التي ترتبط مباشرة بعملية الانتاج لما لها من تأثير مباشر في عملية الانتاج، مثل توفر وتطور خدمة الطاقة الكهربائية، أو خدمة الاتصالات وتقنية المعلومات، أو خدمة النقل والمواصلات، وكل تلك تُعد من المتطلبات الاساسية لعملية الانتاج، فالمصانع تعتمد في توفر مواد الخام من مصادرها والداخله في عملية التصنيع على خدمات النقل والمواصلات وتطور انواعها وخصائصها، التي تتناسب مع حجم ونوع مادة الخام. وكيف يمكن تسويق مخرجات عملية انتاج تلك المصانع

إلى نقاط البيع بالأسواق المحلية والخارجية، إلا إذا ما توفرت توليفة متطورة من البنية التحتية التي تشكل محفز أساسي للاستثمار ومعزز لعملية النمو الاقتصادي، فهي تسهم في خفض مستويات تكاليف عملية الإنتاج، ورفع القدرة الانتاجية لعملية التصنيع والتنافسية، وزيادة مستويات الربح في السلعة النهائية لها، وتختلف مشروعات البنية التحتية لقطاع الخدمات في مدى مساهمتها في تعزيز النمو الاقتصادي، فمثلا مشروعات توليد الطاقة الكهربائية والاتصالات وتكنولوجيا المعلومات هي مشروعات رئيسية تُسهم في تعزيز البيئة الاستثمارية وتطور الأنشطة الاقتصادية، وبالمقابل هناك مشروعات تتواضع مساهمتها الإنتاجية أو التنموية كالملاعب الرياضية الضخمة والطرق الخالية والمباني الإدارية الضخمة⁽¹⁾. كما تأثر النمو الاقتصادي في محافظة عدن بكل من حجم التدفقات النقدية على واقع مشاريع البنية التحتية وبتطور وجودة خدمات البنية التحتية بشكل إيجابي، نتيجة لقدرتها على تعزيز وجذب الاستثمارات إلى تلك المحافظة وتخفيض التكاليف، وكانت المساهمة في نموها الاقتصادي أكبر وذلك في المراحل المبكرة من عملية التنمية الاقتصادية، حيث تساهم خدمات البنية التحتية في زيادة معدلات النمو الاقتصادي في المحافظة من خلال الآتي:

1: تخفيض تكاليف الإنتاج في المشاريع الصناعية المتوطنة في محافظة عدن:

شكل تطور البنية التحتية في محافظة عدن عامل جذب للاستثمار الصناعي وتوطن مشاريع صناعية جديدة، مستفيدة من حجم الوفورات الاقتصادية الأمامية والخلفية التي تقدمها المحافظة لتسهيل عملية توطن العديد من فروع الصناعات التحويلية جديدة، حيث تُعد كل من توافر الطاقة الكهربائية وخدمات تكنولوجيا المعلومات والاتصالات وخدمات النقل والمواصلات في محافظة عدن، هي مدخلات مباشرة وأساسية في عملية الإنتاج؛ حيث أن توافره تطورها أسهم في تخفيض تكاليف الإنتاج وزيادة القيمة المضافة للأنشطة الصناعية، حيث نجد توطن وفي ظل عدم قدرة الحكومة على توفير متطلبات البنية التحتية الملائمة ستؤثر سلباً على جاذبية الاستثمار، وستضطر بعض المنشآت الاقتصادية توفيرها على نفقاتها الخاصة لإتمام العملية الإنتاجية، مما يزيد من حجم النفقات الاستثمارية المطلوبة وبالتالي زيادة التكاليف الإنتاجية على القطاع الخاص مقارنة بالمنتجات المنافسة، مما يضعف القدرة التنافسية لها. ويمكن عرض أهم المؤشرات الاحصائية لتخفيض تكاليف الإنتاج في المشاريع الصناعية المتوطنة في محافظة عدن من خلال الجدول رقم (11) على النحو الآتي:

1. إن استمرار تطور خدمات البنية التحتية في مقدمتها (خدمات الطرق والمواصلات)، أدى الى توافر المواد الأولية الداخلة في عملية الإنتاج الصناعي في محافظة عدن، وهذا ما لعب دوراً أساسياً في خفض تكاليف النقل، مما تحقيق من خلاله تطور ونمو في عدد المنشآت لتلك الصناعات خلال المدة 2010-2022م،

م، 2004 بغداد، التخطيط الاقليمي هيئة العراق في الصحراوية المنطقة في الخدمات ومعايير محمد، أسس (1) طاهر. ماجدة

حيث وصل عدد المنشآت بنحو 2612 منشأة، ويقدر زيادة بلغت نحو 847 منشأة، بمعدل زيادة سنوياً بلغت 70.6% منشأة من إجمالي عدد المنشآت للصناعات التحويلية في محافظة عدن، والتي كانت في العام 2010م (1765)⁽¹⁾ منشأة.

2. إن غالبية المنشآت التي تعمل في قطاع الصناعات التحويلية معظمها منشآت صغيرة الحجم، ويعزى ذلك إلى أن الاستثمارات في هذا القطاع لا يتطلب رؤوس أموال ضخمة، إضافة إلى أن معظم فروع تلك الصناعة تتمثل في المخابز ومطاحن الحبوب وإنتاج المياه الغازية والحلويات، كما أن معيار تحديد تصنيف المنشآت على أساس عدد العاملين ساهم في زيادة عدد المنشآت للصناعات التحويلية؛ حيث أن معظم تلك المنشآت تطلبت توافر بنية تحتية متطورة؛ إذ تستهلك منشآت صناعة الخبز (الافران الآلية) كميات كبيرة من الطاقة الكهربائية، إضافة إلى خدمات النقل التي تسوق تلك المنتجات إلى نقاط البيع في معظم مناطق المحافظة.

3. لقد خلقت البنية التحتية ذات التأثير المباشر في تطور النمو الاقتصادي فرص حقيقية للعمالة في قطاع الصناعات التحويلية في محافظة عدن؛ حيث انعكس على النمط التوطيني المنتشر لفروع الصناعات التحويلية على مستوى مدينة عدن وقد أدى إلى تطور عدد العاملين في تلك الصناعة وشكل أهمية نسبية لعدد العاملين في هذا القطاع من الصناعات خلال المدة 2010-2022م والذي وصل نحو (13696) منشأة؛ إذ ارتفع بزيادة قدرها 1795 عاملاً، عن العام 2010م والذي كان عددهم (11901) عاملاً، وبمعدل زيادة سنوي بلغ 149.5 عاملاً، استقطبتها تلك الصناعات في محافظة عدن، وقد جاء هذا الاستقطاب للعدد الكبير من الأيدي العاملة تلبيةً لاحتياجاتها من القوى العاملة الصناعية في عملية الإنتاج الصناعي في ذلك القطاع الصناعي للصناعات التحويلية وفي مختلف فروع الصناعات الغذائية.

4. جدول (11) واقع البنية الصناعية وإجمالي قيمة التعويضات للعاملين القيمة في محافظة عدن

5. خلال العام 2020م

فروع الصناعة	المنشآت	العمال	إجمالي التعويضات للعاملين القيمة	القيمة المضافة لفروع الصناعة

(2) العسكري. عمر سالم، الصناعات الصغيرة ودورها في التنمية الاجتماعية - الاقتصادية المستدامة في مدينة عدن، مجلة كلية الآداب والعلوم الإنسانية، مجلد(1)، العدد(1) ابريل 2021م.ص 144.

%	القيمة	%	القيمة	%	العدد	%	العدد	
5.9	875.5	8.4	694.8	28.0	5779	51.0	2843	الغذائية والمشروبات
6.1	902.3	8.7	718.6	7.2	1488	6.4	358	صنع الملابس وصبغ الفراء
49.2	7298	55.8	4619	16.6	3428	9.3	517	الاخشاب والاثاث
0.3	52	0.3	23	0.2	46	0.2	11	الطباعة والنشر
7.8	1157	11.4	947.9	19.7	4062	11.5	642	المنتجات الانشائية (مواد البناء)
30.7	4559	15.4	1277	28.0	5799	21.6	1203	منتجات المعادن (الحديد والألمنيوم المشكلة
100	14843.8	100	8280.3	100	20602	100	5574	الإجمالي

المصدر: عمل الباحث بالاعتماد على: (1) الجمهورية اليمنية، وزارة التخطيط والتعاون الدولية، مكتب الجهاز المركزي للإحصاء عدن، التقرير السنوي الاولي للصناعات التحويلية في اليمن، عدن 2018، عدة جداول بيانات غير منشورة.

6. لقد عكس النمو الاقتصادي الناتج عن التأثير المباشر لبعض عناصر البنية التحتية، ارتفع مؤشر نسبة قيمة الإنتاج للصناعات التحويلية في محافظة عدن عما كان عليه عام 2010م، من 6.8% إلى 12.3% من إجمالي قيمة انتاج الصناعات التحويلية في اليمن، وذلك تبين من تطور اتجاهات إجمالي القيمة المضافة لقطاع الصناعات التحويلية لمدينة عدن من حيث الأهمية النسبية التي شكلتها القيمة المضافة لقطاع الصناعة التحويلية على مستوى المحافظة خلال المدة 2010 - 2022م، حيث بلغت نسبتها 10.0% عام 2010م، لتتطور لتصل ما نسبته 18.3%، وهو ما يساوي (14843.8) مليون ريال يمني من إجمالي القيمة المضافة المحققة من قطاع الصناعات التحويلية عام 2022م.

7. وأن تطور قيمة الإنتاج الصناعي لقطاع الصناعات التحويلية في عدن يمكن تفسيره بالنمو الصناعي الحاصل خلال تلك المدة، بعدد توطن المشاريع الجديدة على مستوى مناطق التركيب الداخلي لمحافظة عدن وتحسين أدوات الإنتاج وتحديثها وتعزيز القدرات الذاتية لذلك القطاع في إدارة عمليات التسويق إلى الأسواق المحلية وإتاحة فرص عمل في ذلك القطاع، بما عزز من قيمة الإنتاج والمردودات المالية والتراكم الرأسمالي لتلك الصناعات، وهذا ما تؤكدته المؤشرات الكمية للجدول رقم (2) للمدة 2010 - 2020م، كل ذلك عززه توافر وتطور عناصر البنية التحتية، التي تطورت من خلال عملية الاستثمار فيها ورفع نسبة الانفاق عليها لتشكيل مناخ استثماري جيد لإقامة مثل تلك المشاريع الاقتصادية، التي تعود بالنفع على الاقتصاد من خلال عملية النمو الاقتصادي؛ ذلك ما حققته تلك العناصر وإن كان محدودًا نتيجة للأوضاع التي تمر بها المنطقة، والتي تحول دون السماح بتطور أفضل وفق الامكانيات التي تمتلكها محافظة عدن والتي يمكن ان تسهم في رفع مستوى النمو الاقتصادي، إذا ما تم الاستثمار الأفضل والامثل للمتاح من مقومات البنية التحتية، التي بدورها تتعكس على تطور النمو الاقتصادي والاجتماعي في ذلك الحيز المكاني.

2: اتساع حجم السوق ودوره في عملية النمو الاقتصادي في محافظة عدن:

تمتلك محافظة عدن افضل المقومات الاقتصادية والمتمثلة في البنية التحتية لخدمات النقل والمواصلات؛ حيث تمتلك طرق نقل برية وجوية وبحرية، تمكنها من توسع حجم سوقها، مما انعكست كل تلك الامكانيات المتاحة من اقتصاديات المكان، على عملية النمو الاقتصادي؛ حيث ترتبط عملية النمو الاقتصادي بسعة حجم السوق، فيما يعكس سعة حجم السوق تطور مستوى البنية التحتية للنقل والمواصلات والتي تعد العمود الفقري للعملية التجارية التي من خلالها تتم وتتجج عملية الاستيراد والتصدير، وذلك من خلال تخفيض تكاليف النقل والإنتاج وتعزيز إمكانية وصول السلع لمناطق جديدة بشكل آمن خلال فترة زمنية قصيرة، مما سيؤدي لزيادة الإنتاج والأرباح، وبالتالي تُسهم في تعزيز القيمة المضافة والناجح المحلي الإجمالي.

لهذا فإن النمو في الصادرات يرتبط بالنمو السريع في خدمات وسائل النقل والمواصلات البرية، والبحرية، والجوية، كما أن رفع مستوى كفاية وكفاءة البنية التحتية الجيدة تجذب الاستثمار الأجنبي المباشر وتحقق النمو الاقتصادي لذلك تكتسب مسألة تعزيز خدمات البنية التحتية، وبأسعار تحفيزية أهمية خاصة لمحافظة عدن في ظل التطور التقني والمعرفي التي تتجه نحوه لترفع مستوى تأهيل بنيتها التحتية لتصبح قادرة على توفير البيئة الاستثمارية الملائمة وجذب الاستثمارات المحلية والخارجية، التي من شأنها تُسهم في توفير فرص العمل وتحسين مستوى المعيشة وبالتالي تنشيط الطلب الكلي وتحقيق النمو الاقتصادي.

لهذا فقد لعبت خدمات النقل والمواصلات المتمثلة في أنواع مركبات الشحن والنقل البري، والنقل البحري المتمثل في خدمات موانئ محافظة عدن(ميناء الحاويات المنصورة، ميناء المعلا دكة، وميناء الزيت البريقة)،

وخدمات الطاقة الكهربائية، وخدمات الاتصالات وتقنية المعلومات دور بارز في عملية النمو الاقتصادي، وتطور التنمية الاقتصادية الاجتماعية في محافظة عدن، على الرغم من ان محافظة عدن تتطلب وقفة جادة من قبل السلطة المحلية من وضع خطط استراتيجية لتطور الطرق في معظم المناطق الادارية لمحافظة عدن وذلك لتسهيل عملية الوصول باسرع وقت وتخفيف عملية الازدحام المروري، ولا يمكن ذلك الا من خلال استحداث خط دائري في المحافظة ليسهم في تخفيف الضغط على الطرق الرئيسية والفرعية، وخاصة للشاحنات الكبيرة والنقل الصناعي.

النتائج:

لقد خرج البحث بعدد من النتائج يمكن استخلاصها في الآتي:

1. على الرغم من تعرض البنية التحتية لمحافظة عدن من خلال حرب اليمن التي حصلت في العام 2015م، والتي انعكست على ضعف واقع كفاية وكفاءة خدمات البنية التحتية، ما بين المدة 2010 - 2014م، ثم إنخفضت المدة 2015-2016م؛ إلا أن البعض منها أستعاد نشاطه ليقوم بمهامه الاقتصادية، خلال المدة 2016-2020م، ومنها تعزيز فرص النمو الاقتصادي في المحافظة؛ حيث شكلت كلاً من خدمات الطاقة الكهربائية وخدمات الاتصالات وتقنية المعلومات وخدمات النقل والمواصلات، دوراً بارزاً في عملية النمو الاقتصادي وأن كانت بواقع متدني حيال الاوضاع التي تمر بها اليمن عمومًا، ومحافظة عدن خصوصًا.
2. إن توافر وتطور خدمات البنية التحتية يسهم في الحفاظ على إستمرارية معدلات النمو في الأساس الاقتصادي لمحافظة عدن، من خلال جذب الاستثمارات المحلية والاجنبية وزيادة الانتاج، وخلق فرص حقيقية لاستيعاب العمالة من سكان المحافظة والمناطق المجاورة لها، في قطاع خدمات البنية التحتية التي تأثر تأثيراً مباشراً في عملية النمو الاقتصادي في محافظة عدن خلال العام 2020م.
3. لقد أدى توافر كفاية خدمات البنية التحتية ورفع مستوى كفاءتها، وخصوصاً عناصر البنية التحتية ذات التأثير المباشر في عملية التنمية الاقتصادية، إلى تحقق نموًا اقتصاديًا، وذلك لما عكسه من خفض تكاليف الانتاج الاقتصادي، أكان ذلك اثناء عمليات سير خطوط الانتاج في المصانع من خلال توافر متطلبات مدخلات العمليات الانتاجية، أو من خلال جذب أنشطة اقتصادية جديدة لسهولة الحصول على بنية تحتية تشجع توطنها دون تكاليف لتوافر بنية تحتية متكاملة في المحافظة.
4. تمتلك محافظة عدن مقومات جغرافية كبيرة تمكنها من تطوير بنيتها التحتية اذا ما استثمرتها الاستثمار الامثل؛ حيث يشكل موقع وموضع المحافظة، أحد أهم العوامل من بين تلك العوامل الجغرافية التي أسهمت في

جذب الاستثمارات المحلية والاجنبية، كما أن امتلاكها للموانئ البحرية يشكل مقوم جغرافي يعزز من فرص النمو الاقتصادي بحد ذاته، لما يمكنها من سهولة التواصل مع الاسواق الاقليمية والدولية.

التوصيات:

يوصي البحث بالاتي:

1. أن تسعى محافظة عدن نحو العمل على رفع معدلات النمو الاقتصادي بمعدلات كبيرة للحاق بركب الاقاليم الحضرية المتقدمة، من خلال قيام الدولة بدور رئيسي في تقديم خدمات البنية التحتية اللازمة لدفع عجلة الإنتاج ورفع معدل النمو الاقتصادي. وذلك بتوجيه الاستثمار المحلي نحو قطاع البنية التحتية الذي يعتبر الدعامه الاساسية لنمو القطاعات الاقتصادية، وبالتالي زيادة مساهمتها في الناتج المحلي الإجمالي، حيث ينعكس زيادة حجم الاستثمار في خدمات النقل والمواصلات، وخدمات الطاقة الكهربائية، وخدمة الاتصالات وتقنية المعلومات على النمو الاقتصادي بشكل أكبر من القطاعات الأخرى.

2. السماح للقطاع الخاص بالمساهمة والشراكة مع القطاع الحكومي بالاستثمار في تطوير البنية التحتية لما له من تأثير مباشر في عملية النمو الاقتصادي؛ حيث يبلغ تحقيق التنمية الاقتصادية ذروته في الدولة عندما تتكامل الأدوار بين القطاعين العام والخاص، فدور القطاع العام مهم في توظيف الموارد العامة ورسم السياسات الاقتصادية، والقطاع الخاص دوره فعال في تحقيق هذه الأهداف وفق المبادئ الاقتصادية والمالية، ويعتمد القطاع الخاص في أنشطته على المشاريع الممولة من القطاع الحكومي، إذا ما حُصص للقطاع الخاص هيكل من الحوافز التي تمكنه من القيام بالدور المناط منه، وحظي بالفرص الاقتصادية والبيئة المناسبة، فإن ذلك يقود إلى تنمية استثمارات القطاع الخاص ورفع مستوى كفاءته، وبذلك تحقيق التنمية الاقتصادية الشاملة في المحافظة.

3. إدخال تحسينات على خدمات النقل والمواصلات، خصوصاً طرق النقل في المحافظة كعمل الكبريات لتخفيف من عمليات الازدحام المروري، لكون الانشطة التجارية بحاجة استثمار الوقت الذي يعد من بين عناصر الربح اثناء عملية التسويق، كما يجب إدخال طرق جديدة ذات كفاءة عالية في عمليات الشحن والتفريغ في الموانئ البحرية المتاحة في المحافظة، فذلك ينعكس على جذب الاستثمارات الاجنبية وبدوره يحقق نموًا اقتصاديًا كبيرًا في المحافظة.

4. تأسيس مركزًا للبحوث والدراسات الاستراتيجية بشأن عملية الابتكار والابداع في تحسين كفاية وكفاءة خدمات البنية التحتية في المحافظة، وسبل جذب أكبر قدر من الاستثمارات التي ستشكل معزز قوي في رفع نسبة عملية النمو الاقتصادي الذي بدوره يحقق التنمية الاقتصادية والاجتماعية المستدامة في محافظة عدن.

المصادر والمراجع:

1. أبو العلا. محمود، جغرافية شبه جزيرة العرب، الطبعة الثانية، مكتبة الأنجلو المصرية، 1989م.
2. ابو مدينة. حسن مسعود، ميناء طرابلس (ليبيا)، دراسة في جغرافية النقل، اطروحة دكتوراه، (غير منشورة)، مركز البحوث والدراسات العربية، جامعة الدول العربية، القاهرة 2005م.
3. ابو مدينة. حسن مسعود، الموانئ الليبية، دراسة في الجغرافية الاقتصادية، دار جامعة 7 اكتوبر للنشر، القاهرة 2008م.
4. العسكري. عمر سالم، الصناعات الصغيرة ودورها في التنمية الاجتماعية - الاقتصادية المستدامة في مدينة عدن، مجلة كلية الآداب والعلوم الانسانية، مجلد(1)، العدد(1) ابريل 2021م.
5. الفلاح. بلال، قطاع الخدمات الفلسطيني "بنيته وأثره الاقتصادي"، معهد أبحاث السياسات الاقتصادية الفلسطينية (ماس)، رام الله فلسطين 2013م.
6. الهيتي. مازن عبدالرحمن، جغرافية الخدمات "أسس ومفاهيم"، ط1، مكتبة المجتمع العربي للنشر والتوزيع، عمان - الاردن، 2013م.
7. باوزير. خالد سالم، ميناء عدن، دراسة تاريخية معاصرة، أطروحة دكتوراه منشورة، دار الثقافة العربية للنشر والترجمة، الشارقة، الإمارات العربية، جامعة عدن، 2001م.
8. بن عمور. خالد محمد، جغرافية الخدمات "دراسة في البناء النظري"، ط1، المكتب الجامعي الحديث 2023م.
9. داغر. محمود محمد، وعلي محمد علي، الإنفاق العام على مشروعات البنية التحتية وأثره في النمو الاقتصادي في ليبيا، مجلة بحوث اقتصادية عربية، العدد51، عام 2010م.
10. رشيد. فراح، وكريمة كريمة، الشراكة بين القطاعين العام والخاص أداة للإدارة - الحديثة في المرافق العمومية وانشاء مشاريع البنية التحتية (البنية التحتية لإمدادات المياه نموذجاً)، دار اليازوري العلمية للنشر والتوزيع، 2018م.
11. رياض. محمد رياض، جغرافية النقل، دار النهضة العربية للطباعة والنشر، بيروت، 1974م.
12. سلاطني. هاجر بن ازوي، ومحمد شريف، دعم المؤسسات الصغيرة والمتوسطة من خلال الإنفاق الاستثماري العام على البنية التحتية، مجلة البحوث الاقتصادية والمالية، العدد الثالث، جامعة البواقي، 2015م.
13. عبدالجبار عبدالله سعيد، السياحة في اليمن، صنعا إصدارات وزارة الثقافة والسياحة، 2004م.

14. طاهر. ماجدة محمد، أُسس ومعايير الخدمات في المنطقة الصحراوية في العراق هيئة التخطيط الاقليمي، بغداد 2004م.
15. محمد خميس الزوكة، صناعة السياحة، دار المعرفة الجامعية، 40 شارع سويتز الأزاريطة الإسكندرية، ص 220.
16. مودي. اشوكا، البنية التحتية في الضفة الغربية وقطاع غزة "المؤسسات والنمو"، معهد أبحاث السياسات الاقتصادية الفلسطينية "ماس"، رام الله فلسطين 1997م.
17. نصرالله. عبد الفتاح احمد، وابو زيادة. زكي عبدالمعطي، دور البنية التحتية في تحقيق النمو الاقتصادي في فلسطين، المؤتمر الثاني المحكم لكلية الاقتصاد والعلوم الاجتماعية، نحو رؤية شاملة لتعزيز البنية التحتية في فلسطين، 2019م.
18. ونوس. باسل ابراهيم، اثر البنية التحتية والتنظيمية على كفاءة موانئ ومحطات الحاويات، اطروحة دكتوراه، (غير منشورة)، جامعة تشرين، سورية 2015م.
التقارير الرسمية والمنشورات:
1. الجمهورية اليمنية، وزارة التخطيط والتعاون الدولي، مكتب الإحصاء السنوي، صنعاء 2006م.
2. الجمهورية اليمنية، وزارة النقل، الهيئة العامة لإدارة المرور محافظة عدن، سجل الاحصائي تقييد المركبات، عدن 2010م.
3. الجمهورية اليمنية، وزارة النقل، الهيئة العامة لإدارة المرور محافظة عدن، نشرة إحصائية 2020م، بيانات غير منشورة.
4. الجمهورية اليمنية، وزارة التخطيط والتعاون الدولي، الاجهاز المركزي للإحصاء، كتاب الإحصاء السنوي 2010م، عدن 2012م.
5. الجمهورية اليمنية، وزارة الصناعة والتجارة، الاتحاد العام للغرف التجارية والصناعية، غرفة التجارة والصناعة محافظة عدن، رؤية استراتيجية لرفع كفاءة عمليات المشاريع الاقتصادية للبنى التحتية محافظة عدن، صنعاء 2012م
6. الجمهورية اليمنية، الهيئة العامة للطيران المدني والأرصاد، منشورات الهيئة العامة للطيران عدن 2012م، بيانات غير منشورة.
7. البنك الدولي، استعداد القطاع الخاص للمساهمة في إعادة الإعمار والانتعاش في اليمن (باللغة الإنجليزية)، مذكرة سياسة اليمن، (واشنطن العاصمة: مجموعة البنك الدولي 2017م.

8. الجمهورية اليمنية، وزارة النفط والمعادن، نشرة تحديد اسعار النفط ومشتقاته، (عدة سنوات 2015-2020م)، مكتب الهيئة العامة للنفط والمعادن عدن.
9. البنك الدولي، استعداد القطاع الخاص للمساهمة في إعادة الإعمار والانتعاش في اليمن (باللغة الإنجليزية)، مذكرة سياسة اليمن، (واشنطن العاصمة: مجموعة البنك الدولي 2017م
10. الجمهورية اليمنية، وزارة النقل، اطلس أهم الموانئ اليمنية وموانئ شبه الجزيرة العربية وغرب اسيا وشرق افريقيا واهميتها الاستراتيجية، الاصدار الأول، منشورات وزارة النقل 2020م.
11. الجمهورية اليمنية، وزارة النقل، مؤسسة موانئ خليج عدن اليمنية، منجزات وتطوير ميناء عدن، 2020.
12. الجمهورية اليمنية، وزارة النقل، مؤسسة موانئ خليج عدن اليمنية ، ميناء عدن إحصاءات لعدة سنوات 2010م- 2020م.
13. البنك الدولي، الجمهورية اليمنية استعادة سبل توفير الطاقة وتوسيع نطاقها :مذكرة بشأن استئناف العمل وإعادة عمليات قطاع الطاقة الكهربائية (واشنطن العاصمة، مجموعة البنك الدولي، 2017م.
14. الجمهورية اليمنية، المؤسسة العامة للكهرباء عدن، التقرير السنوي لعام 2017م والاستعداد لعام 2020م.
15. البنك الدولي، جمهورية اليمن، استعادة سبل توفير الطاقة وتوسيع نطاقها، مذكرة بشأن استئناف العمل و إعادة عمليات قطاع الطاقة الكهربائية (واشنطن العاصمة :مجموعة البنك الدولي 2017م).
16. الجمهورية اليمنية، وزارة التخطيط والتعاون الدولية، مكتب الجهاز المركزي للإحصاء عدن، التقرير السنوي الاولي للصناعات التحويلية في اليمن، عدن 2018، عدة جداول بيانات غير منشورة.
17. الجمهورية اليمنية، وزارة الكهرباء والطاقة، المؤسسة العامة للكهرباء محافظة عدن، إدارة الدراسات، تقرير سنوي للبنية التحتية لقطاع خدمات الطاقة الكهربائية لعام 2020م، عدن 2021م.
18. الجمهورية اليمنية، وزارة الاتصالات وتقنية المعلومات، الهيئة العامة للاتصالات محافظة عدن، التقرير السنوي 2020م، بيانات غير منشورة.
19. الجمهورية اليمنية، وزارة الاتصالات وتقنية المعلومات، الهيئة العامة للاتصالات محافظة عدن، التقرير السنوي 2020م، بيانات غير منشورة.
20. المصدر: الجمهورية اليمنية، وزارة الاتصالات وتقنية المعلومات، الهيئة العامة للاتصالات محافظة عدن، التقرير السنوي 2020م، بيانات غير منشورة.
21. المصدر: الجمهورية اليمنية، وزارة الاتصالات وتقنية المعلومات، الهيئة العامة للاتصالات محافظة عدن، التقرير السنوي 2020م، بيانات غير منشورة.

22. الجمهورية اليمنية، وزارة التخطيط والتعاون الدولية، مكتب الجهاز المركزي للإحصاء عدن، التقرير السنوي الاولي للصناعات التحويلية في اليمن، عدن 2018، عدة جداول بيانات غير منشورة.

المراجع باللغة الانجليزية:

1. Borat, H., Steenkamp, F.; Rooney, C.; Kachingwe, N. & Lees, A. "Understanding and characterizing the services sector in
2. South Africa: An overview", Helsinki,2016.
3. .from: <http://documents.worldbank.org/curated/en/371961508411374137/Private-sector-readiness-tocontribute-to-reconstruction-and-recovery-in-Yeme>
4. [http:// document worldbank.org/curated/en/655811496412539032/ Republic-of-Yemen-Restoring-and-expanding-energy-access-power-sector-reengagementnote](http://document.worldbank.org/curated/en/655811496412539032/Republic-of-Yemen-Restoring-and-expanding-energy-access-power-sector-reengagementnote).



STARDOM UNIVERSITY

**Stardom Scientific Journal for
Humanitirian and Social Studies**



— Peer Reviewed Journal of Humanities and Social Studies —

Published Quarterly by Stardom University

Volume 2 - 1st issue 2024

International deposit number : ISSN 2980-3772