Justice4Yemen Pact
ميثاق العدالة لليمن
منظمة مساءلة لحقوق الإنسان
Musaala Organization For Human Rights
صحراء الموت
دراسة استقصائية : تأثير إغلاق الطرق الرئيسية في اليمن
(طريق مأرب - صنعاء أنموذجاً)
www.musaala.org
ROAD CLOSED
@MusaalaOrg
#العدالة_لليمن

منظمة مساءلة لحقوق الإنسان هي منظمة يمنية غير حكومية غير ربحية تعمل في مجال الدفاع عن حقوق الانسان وحمايتها، من خلال رصد وتوثيق انتهاكات حقوق الانسان، ومساندة وإنصاف ضحاياها، ومساءلة الجهات المسئولة عن هذه الانتهاكات من اجل وقف هذه الانتهاكات وضمان عدم تكرارها.

تأسست المنظمة في 10 ديسمبر 2017م وحاصلة على ترخيص مزاولة النشاط الاهلي رقم (275) والصادر من مكتب وزارة الشؤون الاجتماعية والعمل بمحافظة مأرب بتاريخ 10 ابريل 2018م ومقر عملها في محافظة مأرب.

www.musaala.org

منظمة مساءلة لحقوق الإنسان
Musaala Organization For Human Rights

دراسة استقصائية ميدانية تلخص آثار انقطاع الطرق الرئيسية التي تربط محافظة مأرب بمحيطها الجغرافي ومخاطر الطرق البديلة على حياة وحقوق المدنيين والنازحين

أعد الدراسة الصحفي والباحث: محمد حفيظ

وهو باحث وصحفي يمني أعد (منفرداً أو بالشراكة مع صحفيين وباحثين أخرين) دراسات استقصائية وتحقيقات صحفية وتقارير نوعية في مجالات مختلفة من أهمها حقوق الإنسان والمساءلة المجتمعية والاقتصاد والحياة الاجتماعية.

نشر عشرات التقارير والمواد الصحفية المقروئة والمرئية والمسموعة في صحف ومجلات ومواقع وقنوات يمنية وعربية منذ العام 2020م.

كما ساعد كلاً من الصحفيين: **عمار زعبل**، و **ملاك رشاد** في إجراء الدراسة الميدانية والمقابلات المتعلقة بهذه الدراسة وتحرير وصياغة مسودة الدراسة.

فبراير 2024م

فهرس المحتويات

الملخص التنفيذي 3
السياق 4
المنهجية 7
مخاطر وسجن "جغرافي" كبير 8
التأثيرات الإنسانية 9
المساعدات الغذائية.. حرب أخرى 9
صعوبة وصول المساعدات.. عبء إضافي 9
التأثيرات الصحية 10
المرضى والمصابون للموت أقرب 11
ذوو الاحتياجات الخاصة.. الأشد معاناة 11
التأثيرات الاجتماعية 12
تفكك الأسر 12
التأثيرات التعليمية 13
التأثيرات الاقتصادية 13
نقاط التفتيش والميازين وزيادة الأسعار 14
انخفاض التسويق 15
التأثيرات الأمنية 16
الاستنتاجات والتوصيات 17

الملخص التنفيذي

منظمة مساعلة لحقوق الإنسان هي منظمة يمنية غير حكومية غير ربحية تعمل في مجال الدفاع عن حقوق الانسان وحمايتها، من خلال رصد وتوثيق انتهاكات حقوق الانسان، ومساندة وإنصاف ضحاياها، ومساءلة الجهات المسئولة عن هذه الانتهاكات من اجل وقف هذه الانتهاكات وضمان عدم تكرارها. تأسست المنظمة في 10 ديسمبر 2017م وحاصلة على ترخيص مزاولة النشاط الاهلي رقم (275) والصادر من مكتب وزارة الشؤون الاجتماعية والعمل بمحافظة مأرب بتاريخ 10 ابريل 2018م ومقر عملها في محافظة مأرب.

كجزء من البرنامج الاستقصائي لحقوق الإنسان في اليمن الموسع (YHRFL+) وضمن تحالف ميثاق العدالة من أجل اليمن الذي يهدف إلى زيادة الاعتراف بحقوق الإنسان وحمايتها في اليمن عن طريق تمكين المجتمع المدني اليمني من مناصرة العدالة والمساءلة من خلال توثيق حقوق الإنسان وتعزيز جهود المناصرة. يعمل هذا البرنامج على أن يقوم بشكل منهجي وفق الأدلة التي تم الحصول عليها من مجموعة متنوعة من المصادر، والاحتفاظ بها وتأكيدها وتحليلها وإعداد تقارير تتعلق بانتهاكات حقوق الإنسان التي ارتكبتها جميع أطراف النزاع في اليمن. يتم تلخيص نتائج هذا التحليل وعرضها في مجموعة من التقارير التحقيقية التي تركز على حوادث محددة لانتهاكات حقوق الإنسان. كما يدعم هذا البرنامج الجهود التي يبذلها شركاء منظمات المجتمع المدني اليمنية للقيام بالمناصرة الاستراتيجية والتوعية المجتمعية على الصعيد المحلي والدولي.

هذا التقرير الاستقصائي يتتبع مكامن التأثير وأنواعه واستكشاف مخاطره ووضع الاستنتاجات والتوصيات، بما يخص معالجة تلك الآثار، التي تسببت بها انقطاع الطرق وتدميرها وإيقاف بعضها، فبعد أن كانت لمحافظة مأرب ستة منافذ أو طرق رئيسة، غير تلك المعبدة أو الفرعية وصولاً إلى البديلة، التي دخلت الخدمة أثناء احتدام المعارك لتتوقف هي الأخرى. لذلك تحول الوصول والخروج من المحافظة الصحراوية ذات الأجواء الحارة، إلى طريق واحدة صحراوية، أي رملية في الغالب منها، باتجاه العاصمة صنعاء مروراً بمحافظة الجوف، وطريق أخرى دولية - من وإلى - حضرموت المجاورة.

لهذا بيّن التقرير مجمل التأثيرات التي طرأت على حركة انتقال المواطنين والبضائع، كما بيّن جانباً آخر لا يجب إغفاله وهو حالة الانقسام في المجتمع المأربي، بعد أن أصبح يعيش في جهتين، يصعب بينهما التواصل، وهي الصعوبة التي فرضتها انقطاع الطرق، كما أن الحرب أوجدت شرخاً في التركيبة الاسرية، نتج عنه الأطفال المعيلون لأسرهم أو المشردون، في حين كُتب على النساء التعامل مع واقع جديد وبيئة مفروضة عليها التعايش معها بما فيها من انتهاكات .

بناءً على التحليل الشامل لتأثير إغلاق طريق مأرب - صنعاء في اليمن، يظهر أن هذا الإجراء أثر بشكل ملموس على حركة البضائع والمواطنين، مع تأثير عميق على الهيكل الاجتماعي. ولهذا خرج التقرير بالعديد من التوصيات للعمل عليها من اهمها:

- **حل سلمي وسياسي**: ينبغي على أطراف النزاع والمجتمع الدولي العمل بتنسيق لإيجاد حلول سلمية وسياسية للنزاع، مع التركيز على حقوق الإنسان وحماية المدنيين.
- **فتح الطرق الرئيسية:** يتعين على المبعوث الأممي والوسطاء المحليين والدوليين الضغط لفتح الطرق الرئيسية في اليمن، بما في ذلك طريقي مأرب - نهم - صنعاء، ومأرب - صرواح – صنعاء.
- **تحييد الطرق والخدمات العامة:** يجب على أطراف النزاع تحييد الطرق والخدمات العامة من النزاع، مع تسهيل وصول المواطنين إلى خدمات الصحة والتعليم.

- **تعاون لتطهير الطرق:** يجب على الحوثيين والحكومة اليمنية التعاون مع الأمم المتحدة ووكالات مكافحة الألغام لتطهير الطرق من الألغام والمتفجرات.
- **وقف الإتاوات غير القانونية:** ينبغي على الجهات المختصة وقف الإتاوات غير القانونية وإيجاد آلية فعّالة لتحصيل الرسوم القانونية.
- **مشاريع مستدامة:** المنظمات الداعمة والإنسانية ينبغي أن تنتقل من المشاريع الطارئة إلى تنفيذ مشاريع مستدامة في الصحة والتعليم والصرف الصحي وريادة الأعمال.
- **تعزيز التعاون الإنساني:** يجب تعزيز التعاون بين أطراف النزاع في مجال النقل وحركة البضائع والمدنيين، بما في ذلك توفير الدعم لإعادة تأهيل البنية التحتية وإصلاح الطرق المتضررة.
- **توفير المساعدات الإنسانية:** يجب على أطراف النزاع والمنظمات الإنسانية توفير المساعدات الإنسانية للمدنيين المتضررين وتسهيل وصول الإمدادات الغذائية والطبية إلى المناطق المتضررة.

في هذا التقرير حاولنا تسليط الضوء على الحاجة الملحة للعمل المشترك والجهود المستمرة لتخفيف تأثير إغلاق الطرق وتحقيق استقرار واستعادة حياة طبيعية للمجتمع اليمني. ويظهر بوضوح أن إغلاق الطرق في اليمن، وخاصة طريق مأرب - صنعاء، أثر بشكل جذري على الحياة اليومية والتفاعلات الاجتماعية. استنتاجات وتوصيات التقرير يمكن أن تكون قاعدة لتوجيه الجهود نحو معالجة هذه التحديات.

السياق

بعد تسع سنوات من الصراع، الذي اندلع في أواخر العام 2014، وأتت رياحه باكراً على محافظة مأرب (شمال شرق اليمن) وأثرت بشكل كبير على تركيبتها السكانية أولاً، حيث شهدت المحافظة أكبر عملية نزوح داخلي مرت بها اليمن. وهو الأمر الذي أثر على الجوانب الأخرى بنسب متفاوتة، من إنسانية واقتصادية واجتماعية، بل وثقافية، لتتحول وهي المحافظة ذات الثقل الاقتصادي كونها منتجة للنفط والغاز، إلى ذات تأثير عسكري وسياسي نوعاً ما، ينعتها البعض بالمعقل الأخير للحكومة اليمنية، رغم أن ما تسيطر عليه الحكومة المعترف بها دولياً لا يتعدى ثلث المساحة المكونة للمحافظة، وهي أربع مديريات (المدينة، ومديرية مأرب الوادي، ورغوان، وحريب) من إجمالي أربعة عشر مديرية والتي تقع معظمها منذ العام 2021 تحت قبضة جماعة أنصار الله (الحوثيون)، التي ظلت تحتفظ على أجزاء من مديرية صرواح.

إلا أن ميزة السيطرة الحكومية تكمن في أن مواقع إنتاج النفط والغاز، ما زالت تحت سلطتها، كما أن الكتلة البشرية الأكبر تقع في مدينة مأرب ومديرية الوادي، والتي قدرت التقارير تجاوزهم مليوني نسمة.[1] ومع ذلك غدت هذه الكتلة البشرية الهائلة دون طرق إمداد الغذاء والدواء وبقية الاحتياجات الأخرى، فأصبح الوصول إلى الخدمات كما هو الحال في بقية مديريات المحافظة التي تبسط عليها جماعة أنصار الله الحوثيين صعباً وخاصة خدمات التعليم والصحة.

[1] دراسة (مأرب: تقدم الحوثيين يهدد المعقل الأخير للحكومة في الشمال) مركز صنعاء للدراسات الإستراتيجية: https://sanaacenter.org/ar/publications-all/analysis-ar/11793

ويتزامن هذا التقرير الاستقصائي، مع تحركات مبذولة لفتح طريق مأرب نهم صنعاء، وكشف أحد الوسطاء المحليين بأن هناك جهود وساطة تبذل منذ أشهر، متوقعاً بأنها قد تثمر قريباً عن فتح عدد من الطرق الرئيسية المغلقة والرابطة بين محافظة مأرب (سيطرة حكومية) والمناطق الواقعة تحت سيطرة جماعة أنصار الله (الحوثيون)، لافتاً أن الطرق هي (مأرب البيضاء، ومأرب صنعاء، ومأرب صرواح صنعاء) [2] وكان عضو مجلس القيادة الرئاسي محافظ محافظة مأرب اللواء سلطان العرادة قد أعلن يوم الخميس الموافق: 22 فبراير 2024م عن فتح الطريق الرابط بين مأرب وصنعاء عبر فرضة نهم من جانب واحد، مطالباً "الطرف الآخر بخطوة مماثلة لتسهيل تنقلات المواطنين"، وذلك خلال زيارة له تفقدية أجراها للطريق الرابطة مع صنعاء، موضحاً أنه تشاور مع القيادة السياسية والعسكرية، وجرى تأسيس نقطة تفتيش أمنية استعداداً لفتحها من جانب واحد.[3] إلا أنّ لا استجابة ملحوظة من قبل جماعة أنصار الله (الحوثيون)، التي ما زالت تعرقل تلك التوجهات بفتح الطرقات، ووضعت بعض الشروط مقابل فتح طريق صنعاء – مأرب من جهتها،[4] مع أن أحد الوسطاء المحليين أكد موافقة الحوثيين وهناك انتظار لتشكيل لجان لبدء عملية فتح الطرقات، مشيراً إلى المخاوف التي أبداها الطرفان من أي استغلال عسكري قادم، مؤكداً أن الوساطة المحلية تكثف من اللقاء بين طرفي الحرب مما قد ينجح المهمة بشكل سلس وسريع خلال الأيام القادمة. [5]

إغلاق الطرق في اليمن يُعد تحديًا شائعًا ومتفاوت الانتشار، حيث تشير التقارير إلى تكرار حالات إغلاق الطرق نتيجة للنزاع المستمر والتوترات السياسية. تتنوع الأمثلة وتشمل قطاعات متعددة في مختلف المناطق. إحدى الحالات الملموسة هي إغلاق طريق مأرب - صنعاء، الذي يعتبر ممثلًا لتلك المشكلة الوطنية، حيث تعتبر طريق مأرب - صنعاء من الطرق الرئيسية التي تربط شمال اليمن بشرقها وجنوبها وتربط اليمن بالدول المجاورة مثل السعودية وسلطنة عمان، فيعتبر هذا الطريق محورًا حيويًا لحركة البضائع والأفراد بين المحافظات، وإغلاقه يعرض الاقتصاد للتدهور ويؤثر سلبًا على حياة المدنيين.

وكون الاستقصاء مختصاً بطريق مأرب – صنعاء كنموذج للطرق الرئيسية المغلقة في اليمن، فقد كانت محافظة مأرب في السابق لها أربعة شرايين ممتدة حتى العاصمة صنعاء، تتركز عبرها مديريات ذات كثافة سكانية نوعاً ما كـ "صرواح ومجزر ومدغل، والمديريات الجنوبية"، حيث إن الطريق الأولى: من صنعاء مروراً بمنطقة نهم فمأرب، بطول 173 كيلو متراً تقريباً، والتي أغلقت منتصف العام 2016، بعد اشتداد المعارك بين القوات الحكومية ومقاتلي جماعة أنصار الله (الحوثيون)، والتي جعلت جزءاً كبيراً من الطريق تحت خط النار، والطريق الثانية: هي القادمة عبر صرواح، بطول 150 كيلو متراً تقريباً أيضاً وأغلقت منتصف العام 2015م بسبب اقتراب المعارك من وسط مديرية صرواح وتقدم الحوثيون واشتداد المعارك والقصف الجوي والبري على مديرية صرواح، ليكون الطريق البديل حينها والثالثة هي: خط صنعاء - ذمار - البيضاء - مأرب بطول 418 كم، وبزمن قدر بتسع ساعات، إلا أنه أغلق إبان التصعيد وتقدم الحوثيين جنوب المحافظة في سبتمبر 2021م، لليلة إغلاق طريق بديلة بعد ثلاثة أشهر، والتي كان يتكبد فيها المسافرون/ المتنقلون برًا تكاليف أعلى فضلًا عن ساعات أطول، واما الطريق الأخير فهو الطريق البديل الذي يمر عبر منطقة صحراوية نائية في الجوف وشمال مأرب ويفتقر إلى أي نوع من أنواع الخدمات.[6]

[2] مقابلة مع وسيط محلي – فبراير 2024م
[3] (عضو مجلس القيادة العرادة يعلن فتح طريق (مأرب - فرضة نهم) وكالة الأنباء اليمنية سبأ - https://rb.gy/ekenbv
[4] جماعة الحوثي تضع شروطاً لفتح الطريق بين مأرب وصنعاء – قناة الجزيرة: https://rb.gy/hk2zq6
[5] مقابلة مع وسيط محلي – فبراير 2024م.
[6] أوزار الحرب على طُرق اليمن - مركز صنعاء للدراسات الإستراتيجية: https://rb.gy/tapaxr

ويقدر عدد القاطنين اليوم في محافظة مأرب أكثر من مليوني ومائتي ألف نسمة، وهي المحافظة التي ما زالت تشهد تدفقاً مستمراً للنازحين، وفي أحدث إحصـــاء لعدد النازحين فقد بلغ عددهم 2274453 نازحاً وبنســـبة 73.67% من إجمالي النازحين في المحافظات الخاضعة لسيطرة الحكومة المعترف بها دولياً.[7] وهو ما جعل تلك الأعداد الضخمة تواجه تحديات كبيرة، من صعوبة مزاولة الأعمال بشكل طبيعي، وصعوبة الحصول على الخدمات الأساسية أو المساعدات الإنسانية التي باتت حاجة لا غنى عنها. بمعنى آخر أن تدمير البنية التحتية وإغلاق الطرق المعبدة من المتحاربين، أثرّ على الحركة التجارية وأعمال الإغاثة الإنســـانية، من خلال صعوبة تدفق السلع والمساعدات الإنسانية إلى وجهتها المقصودة.

[7] تقرير احتياجات النازحين 2023: النتائج والتوصيات – الوحدة التنفيذية لإدارة مخيمات النازحين بمحافظة مأرب: https://www.exuye.org/1220

وذكر فريق الأمم المتحدة للخبراء الدوليين والإقليميين البارزين المعني باليمن، والذي يراقب حالة حقوق الإنسان في اليمن ويقدم تقارير عنها، أن إغلاق الطرق من قبل أطراف النزاع يشكل انتهاكًا للحق في حرية التنقل، والحق في مستوى معيشي لائق. كما لاحظ فريق الخبراء أن إغلاق الطرق يعيق وصول المساعدات الإنسانية وإيصالها، وهو أمر ضروري لإعمال حقوق الإنسان الأخرى، مثل الحق في الحياة، والحق في الصحة، والحق في الغذاء.[8]

في هذا السياق ظلت هذه الطرقات مغلقة، رغم دخول البلاد هدنة وقف إطلاق النار أبرمت برعاية أممية في أبريل من العام 2022، حيث تضمنت بنود الهدنة، فك طرقات محافظة تعز، وسائر المحافظات اليمنية التي أغلقت فيها الطرقات، إلا أن سلطات الحوثيون رفضت التعاطي مع تلك المقترحات ولم يتم تنفيذ أي بنود من بنود الهدنة المتعلقة بفتح الطرقات.

المنهجية

تأتي هذه الدراسة ضمن أنشطة منظمة مساءلة في الحشد والمناصرة لقضايا حقوق الإنسان ومن اهمها حرية التنقل والحركة، حيث تلخص هذه الدراسة آثار انقطاع الطرق الرئيسية التي تربط محافظة مأرب بمحيطها الجغرافي ومخاطر الطرق البديلة على حياة وحقوق المدنيين والنازحين. حيث اعتمد التقرير الاستقصائي على إجراء مقابلات شخصية مع مواطنين ونازحين من مديريات أخرى تابعة لمحافظة مأرب، ونازحين من محافظات أخرى، بالإضافة إلى ذلك فقد تحدث معدو التقرير مع مسؤولين محلين في الجهات ذات العلاقة، كمكاتب النقل والصحة وغيرها، ومن أجل فهم تأثير قطع الطرق أكثر، أجريت مقابلات أخرى مع موظفين في اللجنة الدولية للصليب الأحمر والهلال الأحمر اليمني، وآخرين من الراصدين والناشطين الإنسانيين ومعهم مدراء لمنظمات إنسانية تعمل في إطار المحافظة وعاملين في الإغاثة وتقديم المساعدات.

وبالطريقة نفسها تم اللقاء والاستماع إلى معاناة مواطنين في الطرق من عديد فئات، بالإضافة إلى تدوين تجارب سائقين، سواء ممن يعملون في نقل المسافرين، أو قيادة شاحنات نقل الإغاثة، ناهيك عن عدد من السائقين من يعملون في شاحنات نقل البضائع الخاصة بالتجار بمختلف اهتماماتهم التجارية.

وبلغ عدد من أجريت معهم المقابلات عدد 24 شخصاً، وتركزت المقابلات باستمارات وأسئلة منفردة بكل شخص على حدة، وفقاً لعمله أو تجربته مع الطريق، وتعامله مع المتأثرين بقطع الطرق من مختلف الفئات ومنهم النساء والأطفال وذوي الاحتياجات الخاصة. علماً أن أسئلة التقرير التي قدمت خلال المقابلات ركزت على الآثار الإنسانية والاقتصادية والأمنية والاجتماعية والصحية والتعليمية مع بيان مخاطر الطرق التي ألقت بظلالها على الساكنين والنازحين في المحافظة.

هذا وتتوجه منظمة مساءلة لحقوق الإنسان بالشكر الجزيل إلى كل من أدلوا بشهاداتهم ممّن تمت مقابلتهم لغرض هذه الدراسة، ولكل من ساهم في اعداد وتحرير ومراجعة تقرير الدراسة.

[8] تقرير فريق خبراء الأمم المتحدة البارزين الدوليين والإقليميين بشأن اليمن (أمة منسية: نداء للبشرية لإنهاء معاناة اليمن): https://rb.gy/kzvzo3

مخاطر وسجن "جغرافي" كبير

منذ العام 2021 أصبحت مأرب تعيش ما يشبه الحصار، بعد أن فقدت طُرقها من جهاتها الشمالية الشرقية والغربية والشمالية الغربية، والجنوبية، والأخيرة في نحو لاحق بعد أن تقدمت جماعة أنصار الله (الحوثيون)، وسيطرت على السلسلة الجبلية نحو الصحراء، لتشمل سيطرتها على مديريات "رحبة وماهلية والعبدية وجبل مراد والجوبة وحريب"، فأصبح التنقل من وإلى مدينة مأرب صعباً، كما هو الأمر بين مديريات المحافظة لم يعد بالسهولة المعهودة، فكل تنقل لا يتم إلا عبر الخط الصحراوي باتجاه الجوف من صحراء الرويك، التي تكتنفها مخاطر جمة منها خطر الألغام أو التعرض للاشتباكات والتقطع، وأيضاً عبر خط صحراوي آخر من مدينة مأرب، باتجاه حريب جنوباً وهو أيضاً تكتنفه العديد من المخاطر، والتي منها انفجار الألغام، والتقطعات كما أن أجزاء من الطرق البديلة تعد مناطق تماس وهو ما يعرض المدنيين لمخاطر الإصابة أو الموت برصاص المتقاتلين.[9] وأصبح خط (العبر- صافر) هو الشريان الاستراتيجي لمأرب والرابط بينها وبين المحافظات الجنوبية والمنافذ الحدودية، حيث يعد خط عبور شاحنات نقل البضائع القادمة من الموانئ البرية كالوديعة و شحن ومن الموانئ البحرية في عدن والمكلا.[10]

أما عن المتسبب بإغلاق الطرق فتشير أغلب الاتهامات لجماعة أنصار الله (الحوثيون)، التي ما زالت ترفض التعاطي مع هذا الملف بينما الحكومة اليمنية تعمل على إنهاء معاناة اليمنيين وفي أحدث مبادرة ما تم الإعلان عنه مؤخراً من قبل عضو مجلس القيادة الرئاسي محافظ مأرب اللواء سلطان العرادة، وهي المبادرة التي تضمنت فتح طريق مأرب نهم صنعاء من جانب واحد، وهنا يمكننا التأكيد بأن إغلاق الطرق قد تسبب في مشكلة إنسانية لسكان مأرب، فأصبحت شبيهة بـ"السجن الجغرافي الكبير"[11] تشبيهاً للحالة التي وصلت إليها طرق مأرب، حيث تفاقمت معاناة المواطنين، ومعهم النازحون من مختلف الفئات خاصة الأطفال والنساء والمهمشين، كما ارتفعت تكاليف المعيشة وتضاعفت أجور المواصلات والنقل، والتي بدورها زادت من الكارثة الإنسانية معيشياً وصحياً وتعليمياً، كما أصبحت الطريق محفوفة بالمخاطر، وموردا للجبايات والاتاوات.

كل ذلك يلخص التأثيرات التي طرأت، فبعد أن كان الزمن مثلاً يقطع بما يقارب 3 ساعات وصل إلى أكثر من 12 ساعة، أي أكثر من أربعة أضعاف الزمن السابق، كما أن الطريق البديلة، غير صالحة لعبور الشاحنات وحافلات الركاب، وهو ما يتسبب بتأخر الوصول لتلك التي تنقل الإمدادات الإنسانية ما يزيد عن 69 ساعة سفر، وهذه المدة أطول مما كانت عليه سابقاً، ما بين أربع إلى عشر مرات، وكل ذلك لا شك سيؤثر في صعوبة الحصول على المساعدات وارتفاع الأسعار، وفي هذا الخصوص ارتفعت أسعار السلع الغذائية في مارس من العام 2022، وفقاً للمراجعة ربع السنوية للأمن الغذائي في اليمن والتي ينفذها مكتب الأمم المتحدة إلى أعلى مستوى لها منذ 23 عاماً، بينما ارتفعت أسعار الأسمدة إلى أعلى مستوى لها منذ 14 عاماً، بينما ارتفعت أسعار البنزين والديزل إلى أعلى مستوى لها في 10 سنوات وبنسبة 78، و90 %، على التوالي خلال الفترة نفسها مقارنة بالربع الأخير للعام الذي يسبقه "2021".[12]

[9] مقابلة مع راصد في مجال حقوق الإنسان في محافظة مأرب – فبراير 2024م.
[10] دراسة (معوقات تدفق السلع إلى محافظة مأرب.. الأسباب والحلول) مركز الإعلام الاقتصادي: https://economicmedia.net/?p=4219
[11] مقابلة مع رئيس منظمة حماية للتوجة المدني في محافظة مأرب – فبراير 2024م
[12] (أسعار الغذاء في اليمن إلى أعلى مستوى منذ 32 عاماً) صحيفة الشرق الأوسط - https://rb.gy/5ya3wd

التأثيرات الإنسانية

المساعدات الغذائية.. حرب أخرى

أولى المشكلات التي ظهرت عقب قطع الطرق هي تعذر وصول المساعدات إلى أيدي مستحقيها، بل وانقطاعها الكامل أحياناً، فيمكن وصفها بالحرب الأخرى المضافة على مجموع السكان، فبعد أن كانت مأرب تحظى بتدفق المساعدات الإغاثية ككتلة واحدة، أي جميعها تصل إلى مركز المحافظة ثم يتم التوزيع والتقسيم على كافة المديريات والمخيمات، تواجه الإمدادات الإغاثية الآن صعوبات في الوصول إلى المستحقين، حيث تمر أولاً عبر المناطق التي تخضع لسيطرة جماعة انصار الله (ألحوثيون) في صنعاء، ثم تمر بمحافظات ذمار والبيضاء، قبل أن تصل أخيرًا إلى المناطق الجنوبية في مأرب. وفيما يتعلق بمركز المدينة، تصل الإمدادات إليه بتكلفة إضافية نتيجة لمسافات السفر الطويلة من المنافذ الحدودية مثل العاصمة المؤقتة عدن، وعبر نقاط التفتيش الأمنية المتعددة، مما يؤدي في بعض الأحيان إلى احتجاز الإمدادات لفترات طويلة. يترتب على كل هذه العوائق زيادة الضغط النفسي على المستفيدين، الذين ينتظرون بفارغ الصبر وقتًا إضافيًا على المواعيد المقررة لتسليم المساعدات.[13]

وفي مطلع العام 2021، عانى عاملو الإغاثة من صعوبة إيصال المساعدات على مديرية العبدية، إحدى مديريات مأرب الجنوبية، وهو ما اعتبره العاملون تحدياً لعملهم الإنساني، حتى أنهم لا يستطيعون الوصول إلى المحتاجين للإغاثات، وهو الأمر ذاته حصل فيما بعد في مديريات الجوبة وحريب والتي انقطع الوصول إلى الأسر التي لم تنزح من منازلها وكان انقطاع الطرق سبب رئيس لذلك وفق أحد العاملين في منظمة إغاثية.[14]

في هذا السياق قال تقرير حول الاحتاجات الانسانية في محافظة مأرب إلى إن انعدام الأمن على طول الخطوط الأمامية أثر بشكل كبير على إيصال المساعدات الإنسانية، إلى مارب، وما يزال إمكانية وصول المنظمات الإنسانية إلى بعض المجتمعات الأكثر ضعفاً مقيداً أو غير ممكن، مما يجعل من الصعب فهم الاحتياجات، بل إن معظم الموظفين غير قادرين إلى الوصول بأمان إلى بعض المديريات كمجزر ومدغل. [15]

صعوبة وصول المساعدات.. عبء إضافي

ومن مضاعفات الطرق البديلة أن ناقلات المساعدات باتت تحتاج إلى "مرشدين"، أو ما يطلق عليهم محلياً بالمعرفين وهم أشخاص يعملون كدليل في الصحراء، والذين يأخذون مبالغ إضافية من سائقي الشاحنات، اتقاء لمخاطر التنقل في الطرق، فالكثيرون مهددون بالضياع في الصحراء، وعدم وجود مرشد هو ما يعرضهم للخطر.

عن ذلك يقول سائق شاحنة نقل مساعدات، بأنهم أثناء النقل يتعرضون للتقطع في المنطقة التي يطلق عليها الرملة، والتي تربط الجوف بمأرب، وهي غير محمية من أي قوات، وهو ما يدفعهم إلى استئجار مرشدين، الذين ينتشرون في هذه المنطقة، وإن لم يستأجر السائق مرشداً أو دليلاً، يتعرض للإيذاء من قبل العاملين في هذه المهنة.[16]

[13] مقابلة مع مدير في ائتلاف اغاثي بمحافظة مأرب – فبراير 2024م.
[14] مقابلة مع عامل في منظمة اغاثية عاملة في محافظة مأرب – فبراير 2024م.
[15] ملف منطقة مأرب، فهم الاحتياجات الإنسانية (تقرير موضوعي) : https://rb.gy/id6ca5
[16] مقابلة مع سائق شاحنة نقل معونات اغاثية قادمة من الحديدة الى مأرب – فبراير 2024م.

في سياق متصل أوضح سائق آخر، أنه أثناء نقل المساعدات لا يتم الإفصاح على أنها "معونات" ذاهبة إلى محافظة مأرب، يضطر حين يمر على نقاط تفتيش "الحوثيين" على أن يقول إنها بضائع تجارية تعود لتاجر في حضرموت أو غيرها، كي لا يتم عرقلة وصولها، كما أن عليه حمل مستندات توضح ذلك. [17]

هذا وشهدت بعض المناطق في عدد من المديريات جنوب وشمال غرب محافظة مأرب حرماناً من المساعدات لعدم قدرة وصول عاملي الإغاثة إليهم، وهذا ما أكده أحد العاملين الذي قال: إنه إذا لم يستطع صرف "المساعدات" المخصصة للمديريات التي تشهد صراعاً وقطعت طرقها يضطر العاملون إلى صرف المساعدات لمناطق أخرى بعيدة عن بؤر النزاع مثل مدينة مأرب أو مديرية الوادي، وهنا يكمن التأثير مشيراً إلى أن الطرق تعد الشريان الذي يتنفس منه أي شخص، وحين انقطعت الطرقات الرئيسية، ولم تتبق سوى الطريق الفرعية والصحراوية، التي لا تعبرها سوى الشاحنات أو سيارات الدفع الرباعي، وهو ما أثر على التوزيع العادل للمساعدات.[18]

التأثيرات الصحية

أولى التأثيرات التي لقيها الجانب الصحي في محافظة مأرب جراء قطع الطرق، هو قطع الإمداد الصحي أو الدوائي، (المعونات) كما أن الحصول على خدمة صحية للآلاف من المواطنين والنازحين أصبح صعب المنال.

وعند النظر إلى أعداد النازحين في محافظة مأرب، فإن العدد الكبير من أولئك، حرم من المساعدات والتعليم، كما حرم أيضاً من الخدمات الصحية، فوفقاً للوحدة التنفيذية لإدارة مخيمات النازحين فإن (17,883) نازحاً يعانون من الأمراض المعدية (ليس في مأرب وحدها) كما وجد أن (597) مخيما لا يتواجد فيه عيادة ثابتة[19]، وبعد أن كان وصول المعونات الصحية يصل من صنعاء، وعدن، انقطع من الأولى تماماً كما يقول مسؤول محلي، والذي أفاد بأنه لم يعد يأت من العاصمة صنعاء الخاضعة لسيطرة جماعة أنصار الله (الحوثيون)، أي دعم صحي، وقال إن مكتب الصحة حاول إيصال دعم (معدات طبية وأدوية) مقدمة من منظمات دولية وذلك من صنعاء، إلاّ أنها تعرضت للتقطع والمصادرة من قبل الحوثيين متأسفاً بأن المعونات الصحية كان يجب تحييدها عن الصراع.[20]

الأمر تكرر أكثر من مرة وفق المسؤول المحلي، فقد صادر الحوثيون كميات أخرى من المواد الصحية الإغاثية، وذلك في منطقة تعرف بـ "نجد المجمعة" والتي كانت في طريقها إلى مناطق في مديرية العبدية التي كانت تشهد حصاراً خانقاً.
وفي هذا السياق تتعرض المساعدات الصحية للتأخر عن الوصول في مواعيدها، نتيجة أن الشاحنات تأتي عبر الطرق البديلة والبعيدة، والتي أيضاً تؤثر على الأدوية والمعدات الصحية حيث تعرض شحنات للتلف، وهو ما دفع الجهات المختصة إلى اشتراط أن تكون شاحنات النقل تحوي ثلاجات مكيفة "مثلجة" لكي تحافظ على جودة الأدوية، وهو ما يتم اشتراطه على المنظمات العاملة في هذا المجال.[21]

---

[17] مقابلة مع سائق شاحنة نقل مساعدات
[18] مقابلة مع منسق جمعية الهلال الأحمر اليمني بمحافظة مأرب – فبراير 2024م.
[19] تقرير احتياجات النازحين 2023: النتائج والتوصيات – الوحدة التنفيذية لإدارة مخيمات النازحين بمحافظة مأرب: https://www.exuye.org/1220
[20] مقابلة مع مدير عام مكتب الصحة العامة والسكان بمحافظة مأرب – فبراير 2024م.
[21] المصدر السابق.

المرضى والمصابون للموت أقرب

أما عن تأثير قطع الطرق على المرضى أنفسهم يؤكد ممثل اللجنة الدولية للصليب الأحمر في اليمن، بأن القيود على الحركة في البلاد (ومنها مأرب) تشكل تحدياً يعيق وصول المدنيين إلى الخدمات الأساسية مثل الرعاية الصحية والتعليم والمياه والصرف الصحي، ويشير بأن التأثر يطال الفئات الضعيفة مثل النازحين والمرضى وهؤلاء يضطرون للسفر إلى مسافات طويلة للحصول على الرعاية الطبية العاجلة أو قد يضطرون للسفر عبر مناطق ملوثة بالأسلحة المتفجرة.[22]

وتضطر النساء خاصة المرضى منهن في المديريات الجنوبية كـ "حريب" على اجتياز طرق جبلية وعرة، فيها من المخاطر والتعقيدات والانتهاكات ومنها في نقاط التفتيش والتي تصل إلى الاختطافات، وتسجل الشهادات بأن نساء (حوامل) تعرضن للإجهاض في تلك الطرق، بل شهدت وفيات إما للأمهات أو الأطفال وقد أصيبت أعداد من النساء بمرض Eclampsia أي التسمم الحملي، حيث سافرن من مديريات الجوبة وحريب، وخضعن للعلاج في (العناية المركزة) بمستشفيات ذمار، اللاتي وصلنها بعد ساعات بينما كان بإمكانهن العلاج في وقت أسرع إما في مركز المحافظة مأرب أو في أحد المستشفيات الحكومية في مدينة الجوبة (مستشفى 26 سبتمبر) والذي أصبح تحت إدارة الحوثيين، إلا أنه يخلو من العناية المركزة ولا توجد فيه خدمات النساء والولادة، ولا خدمات القلب والغسيل الكلوي.[23] وما منع ذهاب النساء إلى مركز المحافظة للعلاج هو قطع الطرق، وبعد الطرق البديلة وخطورتها.

تؤكد الوقائع التي حصلت عليها الدراسة أن مصابين ومرضى توفوا لعدم تلقيهم الرعاية الصحية لمشقة الطرق فهناك من تعرض لانفجار ألغام في المديريات الجنوبية، وكونهم لم يتلقوا الخدمات الطبية المنقذة للحياة في محافظة البيضاء التي وصلوا إليها، ثم صنعاء رغم التواصل مع منظمات دولية معنية بالأمر، وهو ما يعد انتهاكاً مركباً وفق حقوقيين. ومن الفئات التي لم تتلق رعاية صحية وتعرض الكثير منهم للوفاة مرضى القلب والنساء الحوامل الأطفال الخدج، فالخدج يموتون كونهم لم يجدوا (حضانات) كما لا توجد مراكز طبية تقدم هذه الخدمات، إضافة إلى أن الطرق شاقة إلى محافظة البيضاء والتي لا توجد فيها مشافي مجهزة.[24]

ذوو الاحتياجات الخاصة.. الأشد معاناة

تنال متاعب الطرق هذه الفئة (المعاقين) أكثر من غيرهم، خاصة عند تنقلهم للعلاج، إذ يظلون في الصحراء بعد تعثر السيارات التي يقلونها بسبب الرمال، كما أن طرق الصحراء خالية من خدمات المطاعم وغيرها، إضافة إلى أن تكاليف النقل مرتفعة وهو ما يدفع بعضهم لعدم السفر للعلاج لعدم المقدرة على دفع تكاليف سيارات الأجرة، الأمر الآخر أن معاقين يتعرضون لمضاعفات إما في تقرحات أجسامهم خصوصا الأطفال الذين يظلون لساعات طويلة في أحضان أمهاتهم وعلى وضعية واحدة.[25]

إن عدم الحصول على الرعاية الطبية وفق الراصدين الإنسانيين تؤثر أكثر على الأطفال والنساء وذوي الاحتياجات الخاصة، وتقول عن ذلك مختصة في هذا الشأن بأن هذه الفئة (المعاقين) يواجهون صعوبات كبيرة للوصول إلى أماكن تقديم الرعاية، بعد أن أصبح السفر طويلاً ويمتد لأيام بعد أن كان لساعات كما أن بعض الحالات تحتاج لأدوية متواصلة أو في أوقات محددة مما يعرضهم للخطر.[26]

---

[22] مقابلة مع ممثل اللجنة الدولية للصليب الأحمر في اليمن.
[23] مقابلة مع رئيس منظمة حماية للتوجه المدني بمحافظة مأرب – فبراير 2024م.
[24] المصدر السابق.
[25] مقابلة مع رئيسة منظمة إيلاف لذوي الإحتياجات الخاصة بمحافظة مأرب – فبراير 2024م.
[26] المصدر السابق.

التأثيرات الاجتماعية

ظلت الأسر اليمنية مترابطة، حتى إبان الحكم الشمولي، أي ما قبل إعادة تحقيق الوحدة اليمنية 22 مايو 1990، حين كانت تحكم اليمن دولتان في شماله وجنوبه، أما الآن فقد باتت الآلاف من العائلات منقسمة بين سلطات الأمر الواقع، سواء في المناطق والمحافظات الواقعة تحت سلطة جماعة انصار الله (الحوثيون)، أو الأخرى التي تبسط عليها الحكومة المعترف بها دولياً، وبين تلك المناطق وضعت عراقيل ومصاعب تواجه السكان والنازحين، الذين أصبحوا ممنوعين من حرية التنقل أو العودة إلى منازلهم وقراهم وهو ما أوجد مشكلات اجتماعية عدة منها:

تفكك الأسر

إغلاق الطرق في اليمن ساهم بشكل كبير في تفكك الأسر وتقسيم الأقارب، حيث أدت العزلة الجغرافية الناتجة عن إغلاق الطرق إلى تقليل فرص اللقاءات العائلية. واصبح التنقل والسفر بين المحافظات اليمنية بل بين المديريات ضمن إطار محافظة واحدة صعب او مكلف مأدياً، مما شكل عائقًا رئيسيًا أمام الأسر والأقارب لمشاركة أفراحها وأحزانها، وتقليل الفرص للتواصل المباشر فيما بينها.

هذا ويعدّ المجتمع المأربي من أكثر المجتمعات المحلية تماسكاً، إلا أن ضربات الحرب المتتالية نالت من ذلك، نظراً لاضطرار العائلات أو الرجال منهم للنزوح وفي أحيان كثيرة مغادرة الرجال دون النساء وبقية أفراد الأسرة، إضافة إلى أن محافظة مأرب أصبحت تأوي كتلة كبيرة من النازحين من مختلف محافظات الجمهورية، وهو ما أوجد حالات من الطلاق أو طلب النساء بما يسمى "الفسخ" وكل ذلك يضاف إلى حالة الانقسام التي حدثت في المجتمع بعد أصبح جزء منه يعيش في سلطة مغايرة للجزء الآخر. فالطلاق أو الفسخ بالطبع أدى إلى تأثير كبير حيث عقب كل حالة طلاق يبدأ مشوار آخر من التفرق والشتات للأبناء، وهو ما سيؤثر على مستقبلهم ومستقبل مجتمعهم وبلادهم ككل.

أما المظهر الثاني المؤثر على الأسرة اليمنية في مأرب هو تزايد الأطفال المشردون، فهناك 2743 طفلاً غير مصحوب بأسرته (لا يعيش مع أسرته) في ظل انعدام تام لمراكز الإيواء للأطفال المشردين في البلاد، وفقاً للوحدة التنفيذية لإدارة مخيمات النازحين.[27] كما هناك الأطفال المعيلون، وتقول إدارة النازحين في اليمن (حكومي) في تقرير حديث لها حول الاحتياجات للنازحين أن حوالي 9240 اسرة نازحة يعولها أطفال وأن 17,492 أسرة تعولها نساء في مخيمات النازحين.[28]

[27] المصدر السابق.
[28] (الطلاب النازحون في اليمن يواجهون صعوبات بسبب ازدحام الفصول الدراسية وضعف الإمكانيات) - وكالة أنباء العالم العربي: https://rb.gy/t5kn9e

التأثيرات التعليمية

مع بداية الصـــراع في اليمن، تعرض التعليم في محافظة مأرب كغيره من القطاعات المدنية لتأثيرات متفاوتة، ســـواء من خلال تدمير البنية التعليمية أو إغلاقها مما يجعل من الصـعب أو حتى من المسـتحيل على الطلاب ارتيادها، وهو ما حصـل في مديرية صـرواح باكراً ثم مديريات أخرى لاحقاً، كما أن أعداد النازحين الكبيرة وغياب المسـاعدات في الجانب التعليمي حال دون التحاق الآلاف، إضافة إلى أن المدارس الموجود أو التي أنشئت مؤخراً تعاني من الازدحام.

وسجلت مأرب كذلك مشكلات تعليمية أخرى نتيجة انقطاع الطرق وهو تسرب الاطفال من التعليم او عدم قدرتهم على الحصـول على الخدمات التعليمية وذلك لتعذر وجود او صـــول الوثائق او القدرة على العودة او السـفر لاحضـــار تلك الوثائق الشـخصـــية والاساسـية للالتحاق بالمدارس او الجامعات، فبسـبب الحرب فقد فرت مئات الأسـر من منازلها دون ان ياخذوا معهم هذه الوثائق الشخصية، كما أن نقص الوثائق كانت سبباً آخر وأيضاً حاجة الأطفال للعمل بعد فقدانهم آبائهم فصـاروا مسؤولين على أسرهم.[29]

في ســياق آخر (متصـــل) فان اغلاق الطرقات اعاق عودة العديد من الاســـر النازحة الى محافظاتهم او تخوفهم من العودة وهذا بدوره تسبب في ضـغط كبير على الخدمات التعليمية في محافظة مأرب، فبحسـب إحصـائيات حكومية فإن مدارس المحافظة البالغ عددها 386 مدرســـة، ومنها 55 مدرســـة في مخيمات النازحين، اســـتقبلت هذا العام (2024/2023) 134 ألفا و821 طالبا وطالبة في المدارس الحكومية، بزيادة تسعة آلاف طالب وطالبة عن العام الماضي.[30] علماً أن البنية التحتية للتعليم لم تواكب تدفق النازحين، حيث تم تحويل العديد من المدارس التي أنشئت خلال النزاع إلى مساكن مؤقتة للنازحين، وتفتقر المدارس التي ما تزال تعمل إلى الإمداد الأساسية مثل الكتب والمعدات والمعلمين.

التأثيرات الاقتصادية

في الجانب الاقتصـــادي أدى قطع الطرق إلى التأثير على المواطنين (المسـتهلكين) من خلال رفع الأسـعار، كما حد من وصـول مجموع المواطنين إلى الخدمات والأسـواق، وأجبر الآلاف على الانتقال إلى محافظات بعيدة (البيضـــاء شـبوة) للتسـوق وتوفير الاحتياجات، بينما أثر قطع الطرق كذلك على (القطاع الاقتصـادي) من خلال التأثير على التجار والموردين والمزارعين على حد سـواء، فالتجارة الواردة إلى محافظة مأرب اضـطرت إلى اتخاذ طرق بديلة كما هو معروف، وهو ما أدى إلى ارتفاع تكلفة النقل والتي بدورها تضـــاف إلى قيمة الســـلع، وكل ذلك يتحمل عبئها المواطن وفق مســـؤول محلي،[31] بينما أكد تاجر (جملة) بأن نقل المواد الغذائية إلى مأرب يتم إما من مدينة المكلا عاصـمة محافظة حضـرموت مروراً بمدينة سـيئون، أو من السـعودية وسـلطنة عمان وتأتي بعض البضـائع كذلك من دولة الإمارات المتحدة، لافتاً أن البضـائع التي يكون وقت اسـتهلاكها قليل تأتي من صـنعاء والحديدة مثل البيض والزبادي، وهو ما يعرضـها للتلف السريع؛ بسبب الطرق الصـحراوية البديلة.[32] وأشار إلى أن الطرق البديلة أو حتى الطويلة من المكلا والمهرة تتزايد فيها تكاليف النقل بصورة كبيرة.[33]

[29] ملف منطقة مأرب، فهم الاحتياجات الإنسانية (تقرير موضوعي) : https://rb.gy/id6ca5
[30] المصدر السابق.
[31] مقابلة مع مدير عام مكتب وزارة النقل في محافظة مأرب – فبراير 2024م.
[32] مقابلة مع تاجر جملة بمحافظة مأرب – فبراير 2024م.
[33] مقابلة مع سائق شاحنة نقل بضائع عبر خط عدن – مأرب، و عدن – المكلاء – المهره، فبراير 2024م.

أما عن مقدار ارتفاع تكاليف نقل البضائع فقد تضاعفت إلى أربعة أضعاف، حيث ارتفعت أجور النقل بنسبة وصلت إلى 208%، نهاية 2020، مقارنة بديسمبر، 2013، وتعزى زيادة التكاليف إلى انعدام الأمن والأضرار التي لحقت بالطرق و(قطعها) ودفع مبالغ غير رسمية عند نقاط التفتيش واتخاذ الطرق البديلة الأطول.[34]

هذا التأثير ندلل عليه بما يحصل في مديرية حريب جنوبي المحافظة إذ يقول أحد موظفي الهلال الأحمر اليمني بأن الحركة التجارية تأثرت بشكل عام، إلا إنه في حريب كانت تصلها المواد الغذائية وغيرها من مدينة مأرب، في وقت يصل إلى الساعة الزمنية فقط، فأضطر صغار التجار حالياً إلى توريدها إما من مدينة عتق عاصمة محافظة شبوة والتي تقطع السيارة أكثر من 7 ساعات.[35] كما أن المديرية ما زالت تشهد اشتباكات مسلحة بين الحين والآخر، كون الحرب المستعرة بين قوات الحكومة المعترف بها دولياً والحوثيين ما زالت قائمة، وكل ذلك يؤثر على جلب الغذاء والدواء والمساعدات.

وعن ذلك قال مواطن إن تكاليف النقل للركاب من وإلى مديرية حريب تضاعف 300%، وهو الأمر لنقل البضائع وذلك في الطريق الصحراوي الذي يربط المديرية بمدينة مأرب، كما أن هذه الطريق تواجه العديد من التحديات والصعوبات التي تجعل رحلة المواطنين عبره تجربة شاقة ومرهقة.[36]

نقاط التفتيش والميازين وزيادة الأسعار

وكون نقاط التفتيش مشكلة رئيسية تقوض سهولة وسلاسة عملية النقل، كما أنها تساهم في ارتفاع الأسعار، حيث أوردت تقارير، بأن النقاط والحواجز الأمنية تأخذ وقتًا طويلًا في انتظار تفتيش الشاحنات، مشيرة بأنه قد يصل مجموع الوقت الذي يقضيه سائق ما في التفتيش في جميع النقاط من يومين إلى ثلاثة أيام إضافة الى أن كل نقطة تفتيش تأخذ مبلغ يتراوح بين 20 الى 60 ألف ريال يمني (20-60$) عن كل شاحنة بطرق عشوائية وغير قانونية.[37]

أما الميازين فهي إشكالية أخرى إذ يؤكد شهود بأنه قد تصل ميازين الشاحنات في الخط الواحد إلى خمسة ميازين، تأخذ في مجملها جبايات غير قانونية على كل شاحنة ما مقداره 250 ألف ريال يمني وكل تلك الأموال يدفعها التاجر ويضيفها على السلع التجارية فيما يتكبد مالك الشاحنة عملية إصلاح متواصلة في شاحنات النقل مما يتسبب بطلب مبالغ كبيرة مقابل النقل.[38]

فبحسب إفادة تاجر جملة فإن البضائع التي كانت تصل من صنعاء إلى مأرب عبر طريق صنعاء – فرضة نهم – مأرب بتكلفة نقل تصل إلى 100 ألف ريال، باتت تصل بـ (500) ألف ريال، عن طريق صنعاء – ذمار - البيضاء - شبوة - حريب - مأرب. ويرجع سائق (قاطرة) تمت المقابلة معه إلى أن هذا الارتفاع تساهم فيه الإتاوات، التي يتم دفعها في الطرق، وذلك في النقاط الأمنية، وفي ما تسمى بالميازين، ويقول إن ما يدفعه حين النقل من عدن إلى مأرب ما يقارب من مليون ومائتي ألف ريال، يدفعها التاجر له (غير الإيجار المقرر)، ليقوم هو بدفعها لنقاط التحسين والنقاط الأمنية.[39]

[34] خدمة النقل البري في اليمن: https://rb.gy/v2by6q
[35] مقابلة مع منسق جمعية الهلال الأحمر اليمني بمحافظة مأرب – فبراير 2024م.
[36] مقابلة مع مواطن من أبناء مديرية حريب بمحافظة مأرب – فبراير 2024م.
[37] مقابلة مع سائق شاحنة نقل خضروات وفواكة من مأرب إلى صنعاء، فبراير 2024م.
[38] المصدر السابق.
[39] المصدر السابق.

فمن خلال هذه الدراسة ومن خلال المقابلات التي أجريت مع سائقي شاحنات نقل ثقيل تنقل مواد غذائية أحدهم من عدن الى مأرب والآخر من الحديدة الى مأرب، تجدون ادناه مثال بسيط وحقيقي يوضح زمن سير شاحنتين نقل بضائع قادمة الى مأرب من عدن ومن الحديدة والتكاليف التي تتكبدها كل شاحنة في الطريق الذي تقطعه وصولاً الى مدينة مأرب:

خط السير من / الى	الجبايات	عدد الميازين	رسوم الميازين	غرامات الوزن الزائد عن ٤٠ طن لكل شاحنة	زمن السير	تكلفة الشحن	السيطرة السياسية	الدولار مقابل ريال
عدن - مأرب	782,000	6	10000	10000	يوم 14	1,200,000	الحكومة المعترف بها	1$=1500
الحديدة - مأرب	130,000	1	10000	5000	يوم 4	3,200,000	جماعة الحوثي	1$=530

انخفاض التسويق

كون محافظة مأرب من أكثر المحافظات إنتاجاً زراعياً (خضروات وفواكه) فقد أثر قطع الطرق من عملية التسويق إلى المحافظات الأخرى، بينما يشهد انخفاضاً عند عرضها في السوق المحلي، ويقول أحد المشتغلين في التسويق الزراعي إن التأثير كبير كون عملية النقل تأخذ وقتاً طويلاً مما يعرض للخضروات والفواكه للتلف في الصحراء، وعند الوصول إلى صنعاء على سبيل المثال تكون أسعار البضائع المعروضة متفاوتة ويتحكم بها السوق الذي تصل إليه خضروات من محافظات أخرى، الأمر الآخر بحسب السائق هو تكاليف النقل المضاعفة وأيضاً فارق السعر بين عملة صنعاء ومأرب.[40]

وعند النظر إلى أسعار الخضروات، تأتي محافظة مأرب في مقدمة المحافظات اليمنية التي تعيش ارتفاعاً جنونياً في أسعارها، مما يضاعف من معاناة المواطنين، حيث اشار سائق يعمل مع مورد خضروات إلى أن أكبر المشاكل التي تعترض طريق توريد الخضروات من صنعاء إلى مأرب بالقول، بأنه بعد أن كانت المسافة تقطع خلال ساعة ونصف الساعة بات السائقون يقطعونها في أيام عبر الطريق الصحراوية (مروراً بصحراء الجوف) وهذا بدوره يرفع تكاليف النقل حيث تصل أسعار الديزل إلى (26,000) ألف ريال لـــ (20) لتراً) مبيناً أن مقدار ما تحتاجه سيارة النقل خلال الرحلة إلى ما يقارب من 20 دبة، كما أن التأخير وارد في الصحراء، والذي قد يستمر من يومين إلى ثلاثة أيام، وقد يمتد إلى أسبوع بسبب تعرض الشاحنات للاعطال او التعرقل وسط الرمال.[41]

يضاف إلى ذلك أسعار الخضروات ومعها الفواكه لدى المزارعين أو تجار الجملة مع فارق أسعار العملة حيث أن التجار والاسواق الكبيرة للخضروات والفواكة والواقعة في المناطق الخاضعة لسيطرة جماعة انصار الله (الحوثيون) هي من تتحكم بالأسعار، وهو ما يرفع من سعر الخضروات للمواطنين، ويرى سائق لأحد الموردين للخضروات أن قطع الطرق أثرت على الجميع بما فيهم التاجر والمزارع الذي يحصل على المشتقات النفطية بصعوبة وكل ذلك جعل أسعار الخضروات في مأرب مرتفعة.

[40] المصدر السابق.
[41] وزار الحرب على طُرق اليمن - مركز صنعاء للدراسات الإستراتيجية: https://sanaacenter.org/ar/publications-all/main-publications-ar/19410

التأثيرات الأمنية

أعاقت القيود المفروضة على الحركة وإغلاق الطرقات الرئيسية من حرية تنقل المواطنين والنازحين، وعرضت الجميع للكثير من المخاطر الأمنية حيث يضطر الناس بمختلف احتياجاتهم إلى المرور عبر مناطق ملوثة بالأسلحة والألغام والعبوات الناسفة، ناهيك عن تعرضهم للضياع في الطرق الفرعية والمجهولة المعالم او التعرض لقطاع الطرق والابتزاز او السرقة بل حتى القتل.

يضاف إلى ذلك بأن مسألة الأمن أصبحت أولوية حتمية عند التخطيط للتنقل، فهناك مجموعة من التدابير الاحتياطية لتجنب التوقيف والاحتجاز أو حتى الاعتقال لدوافع سياسية، ومن هذه الإجراءات حذف أي معلومات حساسة من الهواتف المحمولة وعدم الإفصاح عن الوجهة الحقيقية للجنود المرابطين في نقاط التفتيش أو المنطقة التي قدموا منها، وعن انتماءاتهم السياسية والمناطقية أو طبيعة المهنة المزاولة. كما باتت الطرق البديلة من وإلى مأرب ذات مخاطر أخرى بسبب انتشار الجريمة وانتشار قطاع الطرق، فعلى سبيل المثال، صحراء الرويك التي يمر عبرها الخط الصحراوي أصبحت مأوى لقطاع الطرق الذين يبتزون المسافرين، وينهبون ممتلكاتهم. وقد انتشرت في أوقات سابقة صور تداولها حقوقيون قالوا إنها لأفراد ملثمين يجبرون مسافرين على تسليم ممتلكاتهم، وصور أخرى لمسافرين قُتلوا بجانب سياراتهم و شاحناتهم، في منتصف الصحراء.[42]

كما تزداد عبر الخطوط الصحراوية الخطورة والتهديدات مع وجود الألغام والعبوات الناسفة التي زرعت في تلك المناطق. حيث تسببت هذه الأجسام المتفجرة في مقتل وإصابة المئات من المسافرين جراء دخولهم مناطق ملغومة ومفخخة، وقد تم تسجيل الكثير من عمليات النهب والسلب التي تقوم بها العصابات المسلحة في الطرقات الصحراوية والترابية الممتدة من العبر ومأرب والجوف.

وتؤكد الشهادات أن أعمال التقطع تتم لسائقي شاحنات المساعدات والبضائع كما تتم لسيارات الأجرة والذي تعرض خلالها مسافرون لنهب أموالهم ومتعلقاتهم الشخصية، وذلك في الخط الصحراوي الرابط بين مأرب والجوف وصنعاء، كما حصلت أحداث مشابهة في خط حريب مأرب.[43]، كما يتهدد المارين في هذا الطرق مخاطر الضياع والتيه في الصحراء، والتي قد يهاجمهم أثناء الضياع قطاع طرق وهو ما حصل وفقاً لعدد من الشهود.[44]

هذا وفي مطلع العام 2023م أعلنت السلطات الحكومية والامنية في الحكومة اليمنية المعترف بها دولياً اغلاق الطريق الصحرواي الرويك – الجوف، أمام المسافرين وخاصة المغتربين اليمنيين في المملكة العربية السعودية الذي يعد الطريق الرئيسي لهم لدخول اليمن والسفر إلى المملكة، بشكل نهائي وتحويلها عبر طريق الصمده - المطار الجديد مروراً بمدينة مأرب، وذلك كون هذا الطريق الصحراوي تسبب للمواطنين (طيلة السنوات الماضية)، بالكثير من المتاعب والمخاطر، كما شكل قلقا مستمرا للقطاعات الأمنية.[45]

[42] منصة يمن نيوز (تقطع ونهب وجبايات.. شبح الموت يلاحق العائدين لليمن في صحراء الجوف ومأرب): https://newsyemen.news/new/91435
[43] مقابلة مع راصد في مجال حقوق الإنسان بمحافظة مأرب – فبراير 2024م.
[44] مقابلة مع سائق شاحنة نقل ثقيل عبر خط صنعاء – مأرب، فبراير 2024م.
[45] إغلاق الطرق الصحراوية وفتح منافذ أخرى آمنة بهدف تيسير حركة وتنقلات المواطنين: https://almasdaronline.com/articles/266475

ختاماً:

في ظل التحديات الكبيرة التي تواجه اليمن نتيجة إغلاق الطرق، وبخاصة طريق مأرب - صنعاء، يتعين علينا أن نسعى إلى إيجاد حلولو فعّالة ومستدامة لمشكلة اغلاق الطرقات وحرمان الناس من حريتهم في التنقل والحركة والسفر بأمان داخل وخارج وطنهم، وندعو بقوة إلى تسريع فتح الطرق الرئيسية، و يجب على الجميع العمل بتنسيق لتحييد البنية التحتية والخدمات العامة عن النزاع، وتسهيل وصول المواطنين إلى الخدمات الأساسية.

الاستنتاجات والتوصيات

- يجب على أطراف النزاع والمجتمع الدولي العمل سويًا لإيجاد حلول سلمية وسياسية للنزاع. يجب أن تكون حماية المدنيين وحقوق الإنسان في مقدمة الأولويات، ويجب أن تتخذ الإجراءات اللازمة لتأمين الطرق وتوفير الاستقرار الأمني.
- دعوة المبعوث الاممي وجميع الوسطاء المحليين والدوليين إلى بذل المزيد من الجهود والضغط على أطراف النزاع للتسريع من فتح الطرقات الرئيسية في اليمن وأولها طريقي مأرب - نهم - صنعاء، ومأرب - صرواح – صنعاء.
- على جميع أطراف النزاع في اليمن العمل على تحييد الطرقات والخدمات العامة من الصراع والعمل على تسهيل وصول المواطنين إلى خدمات الصحة والتعليم.
- يجب على أطراف النزاع والمجتمع الدولي العمل سويًا لإيجاد حلول سلمية وسياسية للنزاع. يجب أن تكون حماية المدنيين وحقوق الإنسان في مقدمة الأولويات، ويجب أن تتخذ الإجراءات اللازمة لتأمين الطرق وتوفير الاستقرار الأمني.
- ينبغي على الحوثيين والحكومة اليمنية التعاون مع الأمم المتحدة ووكالات مكافحة الألغام الإنسانية لتطهير الطريق من الألغام الأرضية والمتفجرات من مخلفات الحرب، التي تشكل تهديداً خطيراً لحياة الناس وسبل عيشهم.
- على الجهات المختصة وقف الإتاوات غير القانونية وإيجاد آلية واضحة لدفع الرسوم المقرة قانونياً وتنظيم عملية التحصيل للضرائب ورسوم التحسين المفروضة والرسمية على المركبات وشاحنات النقل للبضائع والمواد الاساسية.
- على المنظمات الداعمة والاممية والاغاثية الانتقال من مشاريع الاستجابة السريعة والطارئة الى تنفيذ مشاريع مستدامة في الصحة والتعليم والصرف الصحي بالاضافة الى مشاريع التمكين الاقتصادي وريادة الاعمال للنازحين والفئات المستضعفة والمتضررة من النزاع.
- من الضروري أيضًا تعزيز التعاون بين أطراف النزاع في ما يتعلق بمجال النقل وحركة البضائع والمدنيين، من خلال توفير الدعم اللازم لإعادة تأهيل البنية التحتية المتضررة وإصلاح الطرق المتضررة، بالإضافة إلى تعزيز الجهود لتأمين المناطق الحدودية والمفاصل الاقتصادية.
- على المستوى الإنساني، يجب على اطراف النزاع وجميع الوكالات والمنظمات الانسانية العاملة في اليمن توفير المساعدات الإنسانية الضرورية للمدنيين المتضررين، ويجب تسهيل وصول الإمدادات الغذائية والمواد الطبية والمساعدات الأخرى إلى المناطق المتضررة.