
أثر الحرب في اليمن على قطاع النقل بدائل وحلول

شيماء سعيد

يوليو 2021

ورقة سياسات



أثر الحرب في اليمن على قطاع النقل بدائل وحلول

شيماء سعيد

يوليو 2021

ورقة سياسات



أولاً - الخلفية:

قبل اندلاع الحرب والحصار على اليمن كان قطاع النقل الجوي يمتلك ما يقرب ١٣ مطاراً عاملاً، منها ٥ مطارات دولية (مطار صنعاء الدولي، مطار عدن الدولي، مطار تعز الدولي، مطار المكلا الدولي، مطار الحديدة الدولي)، و٨ مطارات محلية (مطار سيئون، مطار عتق، مطار الغيضة، مطار مأرب، مطار البقع، مطار البيضاء، مطار صعدة، مطار سقطرى). أما قطاع النقل البحري فقد كان يمتلك ستة موانئ بحرية دولية (ميناء عدن، ميناء الحديدة، ميناء المكلا، ميناء المخا، ميناء الصليف، وميناء نشطون)، ومجهزة لاستقبال البضائع والسفن وتقديم خدمات الشحن والتفريغ والتخزين. وبالنسبة لقطاع النقل البري فقد أشارت الإحصائيات لعام ٢٠١٠ أن طول شبكة الطرق البرية في الجمهورية اليمنية حتى عام ٢٠١٠ بحسب الإحصائيات الرسمية ٣٤٤٤٧,١ كيلومتر منها ١٦٣٤٧,١ كيلومتر طرق إسفلتية، ١٨١٠٠ كيلومتر طرق حصوية، وقد بلغ معدل نمو الطرق الإسفلتية ٤٣,٤٦٪ من عام ٢٠٠٥ - ٢٠١٠ م.

من بعد ٢٦ مارس ٢٠١٥ م أصبح قطاع النقل ينمو بشكل سلبي بنسبة (٣٧-٪)، حيث استمر هذا التراجع خلال العامين التاليين، وكان معدل النمو السالب لعام ٢٠١٦ م يبلغ حوالي (١٤,٣-٪)، ولعام ٢٠١٧ م يعادل (١٠,٨-٪). وأوضحت الدراسات كذلك إلى أن هذا النمو السالب مازال مستمراً حيث كان معدل تراجع النمو لعام ٢٠١٨ م يساوي (٢,٧-٪). وبشكل عام سجل النمو في قطاع النقل انكماشاً تراكمياً يقدر بمعدل (٦٤,٩٪) خلال الأربع السنوات السابقة (من ٢٠١٥ م حتى ٢٠١٨ م).

وتقدر الخسائر الاقتصادية لقطاع النقل بحوالي (٤,٦٢٦,٢٠١,١٢٤) دولار خلال الخمس السنوات السابقة من ٢٠١٥ - حتى ٢٠١٩ م.

أثر الحرب في اليمن على قطاع النقل - بدائل وحلول

المشكلة وتداعياتها - الحلول المقترحة

شيماء سعيد

الملخص التنفيذي:

أثرت الحرب التي اندلعت على اليمن في يوم الخميس ٢٦ من شهر مارس ٢٠١٥ م، بشكل سلبي على جميع القطاعات الخدمية، والإنتاجية، وكذلك على البنية التحتية التابعة للدولة. ويعتبر من أكثر القطاعات الخدمية أهمية وتأثيراً هو قطاع النقل والمواصلات. ويعود السبب في ذلك؛ لأنه يعتبر عصب الحياة لبقية القطاعات الأخرى ويؤثر عليها، فتحسنه ينمي من بقية القطاعات ويطورها، وتدهوره يضعفها تدريجياً إلى أن تنتهي. تهدف هذه الورقة إلى تقديم بدائل ممكنة تكمن في عمل تدخلات معينة مع الشراكات المختلفة من أصحاب المصلحة في القطاع العام والخاص والمانحين الدوليين من أجل المساعدة في التقليل من أضرار هذا الدمار وآثاره الكارثية على المواطنين وعلى مختلف القطاعات الأخرى، من أجل إعادة الحياة لهذا القطاع من جديد. تقوم منهجية إعداد هذه الورقة على مراجعة تحليلية للتجارب الدولية في مجال إعادة الإعمار في قطاع النقل والمواصلات بمختلف جوانبه. وتتضمن مراجعة التجارب الخاصة بالدول التي نتج الدمار في قطاع النقل الخاص بها من أثر الصراعات والحروب. إلى جانب مراجعة إمكانيات الشراكة في عملية إعادة البناء أو ترميم وإعادة التشغيل لما هو متوقف حالياً ولكن لم يدمر بشكل كلي. ولتحديد إمكانيات الشراكة تم مراجعة الوضع القائم لقطاع النقل في اليمن في مختلف قطاعاته البرية، والبحرية والجوية، وبناء على هذه المراجعة ومراجعة التجارب الدولية تم الأخذ فقط بالتجارب التي تتألم مع البيئة اليمنية ومن ثم تم تحديد مجموعة من البدائل الممكنة واختيار أفضلها وفقاً لمعايير محددة سيتم مناقشتها لاحقاً، ومن ثم تم ترتيبها حسب الأولوية الممكنة.

خسائر النقل البري والطرق والجسور:

ميناء الحديد ما يعادل (799.458.413) دولار. أما ميناء المخا بلغت الخسائر فيه (126.009.027) دولار، وميناء الصليف ورأس عيسى (20.418.766) دولار. حيث ان هذه الخسائر شملت المباني والمنشآت ومستودعات البضائع والرافعات وشبكات الكهرباء والمياه ومخازن وقطع الغيار وسيارات الإطفاء والحاويات. مع الإشارة إلى بعض الخسائر لم يستطيعوا من رصدها حتى الآن، وأن هذه الإحصائيات مازالت قابلة للتغيير بسبب القصف المستمر. وكذلك بلغت خسائر بعض القطاعات من القطاع الخاص المرتبط عملها بميناء الحديد (299.220.000) دولار، إذ يصل إجمالي الخسائر في القطاع البحري كاملاً ما يقارب (1.245.106.206) دولار.

ثانياً - السياسة الحالية:

بشكل عام وكما هو موضح سابقاً أنه قد عانى قطاع النقل الكثير من الدمار الكلي والجزئي لكن كما تم التوضيح سابقاً بأن قطاع النقل البري يعتبر من أكثر

تعادل خسائر النقل الجوي بشكل عام:

(3,204,922,222,222 دولار)

بينما تعادل خسائر النقل البري:

(13,022,942,918 دولار)

ويعادل مجمل خسائر النقل البحري:

(1,045,126,206 دولار)

القطاعات ضرراً وحساسيةً رغم أنه أقل القطاعات خسارة في قطاع النقل، وهذا يعود لسعة الشريحة المجتمعية المعتمدة عليه والمتأثرة فيه وكذلك لاعتماد باقي القطاعات النقل عليه، حيث تم استهداف (569) جسراً وطريقاً يربط بين المحافظات منهما جسرين رئيسيين يربطان بين مدينتي عدن و تعز الذي يبلغ عدد سكانها ما يقارب 3 مليون نسمة وهي المدينة ذات التعداد السكاني الكثيف والنشاط الصناعي والتجاري الكبير، فتقطع الطرق البرية وارتفاع نسبة نقاط التفتيش أعاق من عملية نقل البضائع إذ أن عشرات الشاحنات مكدسة في معظم الطرق حيث تضطر هذه الشاحنات في لتفريغ بضائعها إلى مركبات صغيرة تستطيع العبور عبر الطرق الترابية البديلة وتكون في أغلب الأحيان هذه الطرق طويلة ووعرة جداً التي تسبب الكثير من الحوادث وارتفاع تكلفة النقل وبالتالي

تقدر الخسائر في النقل البري ب (90.665.000) دولار. تتضمن الخسائر التابعة مرفق الهيئة العامة لتنظيم شؤون النقل البري والتي تعرض مبنائها الرئيسي في أمانة العاصمة لتدمير جزئي. إذ أن الخسائر فيه كانت بمقدار (420) ألف دولار. وكذلك هناك تدمير شامل لمباني ومرافق ميناء الطوال البري في محافظة حجة، إذ وصلت الخسائر فيه إلى (556) ألف دولار، وميناء علب البري تكبد خسائر بحوالي (23) ألف دولار في صعدة. أما نسبة للجسور والطرق فقد تدمر ما يعادل (569) جسراً وطريقاً بشكل جزئي وكلي، وبلغت تكلفة الأضرار ما يقارب 3.2 مليار دولار.

خسائر النقل الجوي:

خسائر النقل الجوي تعد من أكبر الخسائر في قطاع النقل بشكل عام، إذ تم تدمير ستة مطارات بلغ خسائرها ما يعادل (161) مليون دولار. وبلغت خسائر شركة الطيران اليمنية ما يساوي (650) مليون دولار، أما شركة طيران السعودية فهي حوالي (86) مليون دولار. الأضرار التي لحقت بمطار صنعاء الدولي قدرت بما يعادل (74) مليون دولار. خسائر مطار عدن الدولي يقدر بحوالي (33) مليون دولار، أما أضرار مطار صعدة فهي أكثر من (33) مليون دولار. ووصلت تكلفة أضرار مطار الحديد إلى ما يقارب (8) مليون دولار. حيث تضرر مطار تعز الدولي وتكبد خسائر بمقدار (7) مليون دولار إلى جانب ال (28) مليون دولار الذي خسره مطار عتق. إضافة إلى الأضرار في المبنى الرئيسي لهيئة الطيران المدني والأرصاد تقدر قيمتها ب(295) ألف دولار. وخسارة ما يقارب (5) مليون في مطار المكلا.

أما بالنسبة لخسائر النقل البحري:

توزعت على كلاً من (ميناء عدن وميناء الحديد وميناء المخا وميناء الصليف)، إذ توقف العمل في بعض هذه الموانئ بشكل كلي والآخر بشكل جزئي ووصلت الخسائر فيها إلى (945.886.206) دولار. فقد تجاوزت الخسائر

الرسمية من المبيت داخل مطار عدن فتضطر شركات الطيران لاستئجار مطارات أخرى للمبيت وهذا يكلفها آلاف الدولارات شهرياً، بالإضافة تضاعف الجهد التشغيلي عالية بسبب بقية المطارات غير مفتوحة وبعد كذلك مطار سيئون من معظم المدن وبنفس الوقت لا يوجد أي تطوبرت فيه من قبل الجهات المختصة تساعده في القيام بأدواره الجديدة على أكمل وجه.

وكما هو واضح أنه لم يكن ضرر قطاع النقل البحري اقل من القطاعات الأخرى فقد تكبد الكثير من الخسائر المادية التي تجاوزت ٩٠ مليون دولار، فمعظم الموانئ

تعمل قطاعات النقل الثلاثة بشكل مترابط، فتدهور إحدى هذه القطاعات يؤثر في القطاعين الأخرين: ويسبب عليهما ضغطاً كبيراً في توفير خدمات النقل اللازمة لكافة أفراد المجتمع.

دمرة كلياً ومنها جزئياً، فمثلاً ميناء عدن حالياً استعاد عافيته نسبياً حيث توج بارتفاع غير مسبوق في معدل مناولة الحاويات وبقية البضائع في عام ٢٠١٨ م والنصف الأول من عام ٢٠١٩ م؛ لكنه لا يعمل بطاقته القصوى بسبب المخاطر الحالية التي يواجهها والتي على رأسها صعوبة النقل البري للحاويات؛ بسبب استمرار الحرب وارتفاع أعباء التأمين. وأصبح ميناء عدن الميناء الرئيسي في عام ٢٠١٨ م نتيجة انحسار نشاط ميناء الحديد المطل على البحر الأحمر غرباً على خلفية معارك الساحل الغربي. لكن نمو نشاط الميناء لا يزال دون المستوى المأمول وذلك بسبب عدم الاستقرار الوضع في البلاد. إلا أن خبراء النقل واقتصاد النقل البحري أكدوا بالحاجة الماسة لرفع كفاءات خدمات النقل في الميناء، وكذلك يجب تطويره مع الدور الجديد الذي يقوم به من خلال تزويده بالمعدات وإعادة بناء ما دمرته الحرب.

يترتب عليه ارتفاع تكلفة أسعار المواد الغذائية وهذا ينعكس على بقية السلع الأخرى الأساسية و الثانوية ، بالإضافة إلى ارتفاع أسعار تذاكر النقل الجماعي التابعة لشركات النقل الخاصة بما يعادل إلى ثلاثة أضعاف وهذا في وضع أن المواطنين يعانون في بعض المناطق من انقطاع الرواتب والبعض الآخر يعاني من تأخرها. ونتيجة لإغلاق مطار صنعاء الدولي الذي يعتمد عليه أكثر سكان اليمن يضطر المرضى ذوي الحالات الحرجة قطع مسافات طويلة في طرق برية التي هيا بالوقت نفسه غير أمانه طويلة جداً وقد تستغرق من ١٥ ساعة إلى ٣٦ ساعة وذلك من أجل الوصول إلى إحدى المطارات الدولية المتاحة ام مطار عدن أو مطار سيئون. ومازال عملية الرصد لدمار قطاع النقل البري مستمر ليومنا هذا، إذ ما تزال التدخلات الحالية جداً سطحية تتمثل في رصد المنشآت المدمرة والإصلاح الداخلي لشوارع المدن التي ضررها بسيط جداً ولا يلمس شريحة واسعة من المواطنين.

بالإضافة إلى أن إغلاق معظم المطارات الدولية يسبب في أزمة إنسانية كبيرة إلى جانب الخسائر الكبيرة الفادحة التي تدفع ثمنها مادياً جميع شركات الطيران المحلية والدولية. يخدم مطار صنعاء الدولي أكثر من ١١ محافظة ويستفيد منه أكثر من ٨٠٪ من اليمنيين فمن هذه الأرقام يمكننا توقع كمية الضرر الناتج عن فرض الحصار عليه. وإغلاق المطارات الدولية تسبب في زيادة عدد الوفيات للمرضى الذين هم حاجة ماسة للسفر، ولأنه في نفس الوقت يعتبر البوابة الرئيسية لتدفق حركة الشحن الجوي من الأدوية والمستلزمات الطبية خصوصاً للأمراض المزمنة فإغلاقه يؤدي كذلك إلى موتهم بسبب صعوبة حصولهم على الأدوية المطلوبة. إلى جانب ذلك مؤخراً كان التحالف العربي قد أعلن، إعادة فتح مطار صنعاء أمام الرحلات التجارية في خطوة اعتبرها إنسانية لنقل المرضى بالتعاون مع منظمة الصحة العالمية لكن ذلك توقف بسبب عدم التزام أطراف الصراع بما تم الاتفاق عليه. بالنسبة لمطار عدن لم تتوقف معاناته إلى الآن إذ أن التحالف العربي خصوصاً دولة الإمارات تمنع طائرات الشركة اليمنية

ثالثاً- تجارب دولية:

رابعاً- المعالجة المقترحة أو البدائل الممكنة:

وفقاً لطبيعة الدمار الحالي وضراره المتفاقمة واعتماد على التجربة الدولية يمكن وضع البدائل الممكنة، كما يلي:

- قيام وزارة الأشغال العامة والطرق بالاستعانة بذوي الخبرة في تقييم الوضع الإنشائي الخاص بالطرق والجسور المدمرة في الممرات الرئيسية وتقديم التوصيات الفنية الخاصة به.
- تكليف وزارة الأشغال العامة والطرق ذوي الخبرة في الوزارة بعمل خطة خاصة تنفيذية من أجل إعادة الإعمار وخطة تشغيلية مقسمة فيها المشاركة بنسبة ٢٠٪ من الدولة و ٣٠٪ مشاركة التجار والقطاع الخاص و ١٠٪ مشاركة شعبية من قبل السلطة المحلية في تلك المنطقة والجهود الفردية ٤٠٪ من التمويل الدولي.
- الرقابة المستمرة من قبل المجالس التنفيذية في المنطقة على عملية التنفيذ.
- قيام وزارة النقل بالاستعانة بذوي الخبرة في بدراسة وضع الموانئ التي قيد العمل.
- تكليف وزارة النقل ذوي الخبرة بعمل خطة خاصة تنفيذية من أجل تحسين أداء الموانئ حسب أدوارها الجديدة وخطة تشغيلية مقسمة فيها المشاركة بنسبة ٣٠٪ من الدولة و ٤٠٪ مشاركة التجار والقطاع الخاص و ٥٪ مشاركة شعبية من قبل السلطة المحلية في تلك المنطقة والجهود الفردية ٤٠٪ من التمويل الدولي من الدول المانحة.

تجربة فلسطين: منذ أن بدء العدوان الإسرائيلي على مناطق السلطة الوطنية الفلسطينية في تاريخ ٢٩\٩\٢٠٠٠ عانى قطاع النقل والمواصلات الكثير من الخسائر والتدهور الحاد والمستمر الذي كان بسبب الحصار الجوي والبحري والبري القائم من قبل السلطة الإسرائيلية الذي تسبب بتعطيل حركة الأفراد والبضائع بين شطري الوطن ومع إسرائيل والدول العربية المجاورة. وتبعاً لذلك عملت السلطة الفلسطينية الممثلة بوزارة النقل والمواصلات على العديد من برامج الإصلاح بالشراكة مع القطاع الخاص. حيث ان عملية تدمير شبكات الطرق والبنى التحتية تسبب بارتفاع نسبة الحوادث في الطرقات الرئيسية.

بناء على ذلك تم تصميم برنامجين، كان البرنامج الأول تأهيل شبكات طرق بالضفة الغربية وقطاع غزة الذي من أهدافه ربط محافظات الوطن ببعضها البعض وتسهيل حركة النقل البري على الطرق الرئيسية وتقصير زمن الرحلة والتخفيف من الأعباء الاقتصادية المتمثلة في استهلاك الزائد للوقود وكذلك للتقليل من حوادث السير وتكلفة الصيانة وتوفير في كثير من الأوقات وفرص عمل مؤقتة وكانت تكلفة البرنامج تبلغ ٥٤,٢٣٠,٠٠٠ دولار.

أما برنامجها الثاني كان يتمثل في إعادة إنشاء الجسور المدمرة في قطاع غزة (٥ جسر رئيسية) الذي تسبب تدميره في فصل المحافظات عن بعضها البعض وتقطيع أوصال القطاع وانعزال بعض البلدات التي لا يمكن سكانها من التنقل وخصوصاً طلاب المدارس. وتمت عملية إعادة الإنشاء من خلال مرحلتين مرحلة أولى تكليف ذوي الخبرة المحلية بتقييم الوضع الإنشائي لكل جسر تم تدميره وتقديم التوصيات الفنية الخاصة به المتمثلة بإمكانية إعادة التأهيل والترميم وإعادة الإنشاء، ثم تأتي المرحلة الثانية التي تتمثل بالبداية الفعلية في تنفيذ أعمال الصيانة وإعادة الإعمار الجسور المدمرة بناء على توصيات المرحلة الأولى.

توصيات لضمان نجاح الحل:

- ضرورة إصدار سياسة متكاملة تضمن تحقيق المعالجات المقترحة بقرار من رئاسة الوزراء حتى يكون للقرار قوة وألوية في الاهتمام والتنفيذ.
- تطوير آلية فعالة لمتابعة المبالغ المأخوذة أولاً بأول، والإشراف على عملية التنفيذ والصيانة خلال فترة زمنية محددة.

خامساً- المناقشة:

يعتبر قطاع النقل عصب القطاعات الأخرى والعامل الرئيسي في تطورها أو تدهورها.

هناك العديد من البدائل والحلول التي يمكن القيام بها في الوقت الحالي ولكن تم استخدام بعض المعايير حتى يتم اختيار البديل أو الحل الأفضل والأكثر فعالية،

حيث أن كان المعيار الأول الخاص بتكلفة الحل أو البديل المطروح، وكان المعيار الثاني سهولة التدخل وسرعة الإنجاز، والمعيار الثالث والأخير الأضرار الناتجة عن عدم اتخاذ هذا الحل أو البديل. واعتماداً على هذه المعايير تم اختيار البدائل وترتيبها حسب الأولوية. إضافة إلى ذلك أن الهدف من وضع هذه الحلول هو لتيسير إعادة الإعمار السريع للمرافق الأساسية للقطاع في الوضع الراهن من أجل المساعدة في رجوع الحياة لجميع القطاعات الأخرى و والتقليل من الأضرار الناتجة عنه التي تمس بمصالح السكن مثل سهولة التنقل ونقل البضائع وإنجاز المعاملات وأداء الأعمال، حيث إن قطاع النقل يعد من أهم القطاعات إذ أن كذلك سكان الريف يعتمدون بشكل أساسي على القطاع البري في جميع متطلبات حياتهم من سفر و تجارة و معاملات و تدمير هذه الطرق أدى إلى عزل المناطق عن بعضها البعض وعدم القدرة على تبادل المنافع واستمرارية الحياة بشكل طبيعي.

بالإضافة إلى ذلك لا يمكن عمل أي تدخلات أو إصلاحات في قطاع النقل الجوي والبحري بالنسبة للمنشآت التي

دمرت كلياً وما زالت تحت القصف وهذا يعود لحساسية الوضع بالنسبة لأطراف الصراع، إلى جانب كمية الدمار التي حدثت فيه وتكلفتها الكبيرة الذي لا يمكن توفيرها في الوقت الحالي. أما بالنسبة للبدائل الخاصة بالقطاع البري ذو الشريحة الواسعة فمن الممكن معالجتها والتدخل في تنفيذها بوجود شركات مختلفة؛ لأن هناك شريحة واسعة متأثرة فيه وتعاني من مشاكل فقد تم وضع أول خطوة بعمل تقييم الوضع الإنشائي الخاص بأهم الطرق والجسور الرئيسية في المدن والطرق التي تربط فيما بينها؛ لأنها الأكثر استخداماً والأكثر تأثيراً على القطاعات الأخرى سواء قطاعات النقل الأخرى كما هو موضح مسبقاً أو القطاعات الاقتصادية والتجارية الخ. ثم تأتي المرحلة الثانية بعمل خطة تنفيذية متسلسلة اعتماداً لما تم الحصول عليه من توصيات من دراسة الحالة الانشائية ولكن بتحديد نسب معينة من المشاركة لكل أصحاب المصلحة المرتبطين بهذا القطاع كلاً حسب درجة تأثيره بهذا القطاع ودرجة قدرته على المشاركة، حيث في المرحلة الأخيرة لضمان إكمال عملية التنفيذ تم جعل الرقابة عليه من قبل السلطة التنفيذية كونها تتصل بشكل مباشر ومستمر بالنسبة لنطاق العمل والمنطقة المستهدفة. وهذا بالنسبة للقطاع الأكثر قدرة على عمل تدخلات فيه من ناحية الدمار الكلي أو الجزئي.

أما البدائل في القطاع البحري والجوي ستكون فقط في الأماكن التي فيها المطارات والموانئ قيد التشغيل حيث تم أخذ أول مرحلة هو تقييم حل الميناء أو المطار الذي قيد العمل من أجل تطويره للدور الجديد الذي يلزم القيام به ثم عمل التدخل المناسب أي كان ترميم وتأهيل كادر أو غيره من المتطلبات، وكما هو الحال في القطاع البري هنا كذلك تقسيم لنسبة المشاركة في إعادة الإعمار أو تشغيل بنسب مختلفة حسب ضرر الناتج على استمرار الدمار على صاحب المصلحة أو قدرته المادية في المشاركة والتدخل.

سادساً- الخاتمة:

في إعادة تعميرها وسيعملون جاهدين في الحفاظ عليه؛ بسبب معاناتهم السابقة معها. والذي يساعد على تنفيذ هذه البدائل هو من انحسر النزاعات في مناطق محددة ومعدودة غالباً ما تكون في أطراف المدن إذ إن ذلك سيكون دافعاً أساسياً في القدرة على تحليل الوضع الراهن للقطاع وعمل خطط تنفيذية لإعادة إعمارهِ خصوصاً في المناطق الأكثر حساسية والأكثر احتياج في وضع التدخلات الحالية المسببة ضرر كبيراً وحساساً على المواطنين.

من خلال الصراع الذي استمر لفترة طويلة لأكثر من ستة أعوام في عموم أرجاء الوطن والذي تسبب في كثير من الدمار في قطاع النقل إذ ما زل هذا القطاع ينزف باستمرار إما بسبب الضغط المضاعف أو بسبب عدم وجود اهتمام بما تبقى من هذه المنشآت الغير مدمرة بشكل كلي. إذ أن ضرر الدمار القائم في هذا القطاع ويزداد وتتسع رقعته يوماً بعد يوم ويؤثر بشكل كبير ومباشر على بقية القطاعات وعلى المواطنين وطريقة حياتهم سواء كانوا مواطنين عاديين أو تجار أو مقيمين وإلى وقتنا الحالي. وأن معظم التدخلات التي تقوم بها الحكومة أو المنظمات الدولية والمحلية الحالية، هي فقط تدخلات سطحية تستهدف قلب المدن وتهمل الطرق الرئيسية الأكثر احتياج التي تسبب أكبر ضرر على القطاعات الأخرى وعلى المواطنين فالتدخلات الحالية جداً سطحية ولا تؤثر بشكل كبير على القطاعات الأخرى فقط تؤثر على المواطنين المحليين. فاستمرار هذا الوضع سواء من إهمال لهذا القطاع أو فقط الاكتفاء بعمل التدخلات السطحية مثل جمع المعلومات حول كمية الدمار في القطاع دون التدخل وعمل بدائل وحلول للإصلاح مثل عمل دراسة احتياج وتصميم خطط تنفيذية، هذا قد يؤدي إلى تدهور البنية التحتية الخاصة به وتضاعف الجهود المستقبلية عند الرغبة في إعادة إعمارهِ مستقبلاً، فعملية التفاوض عن هذا القطاع وتأخر في عملية الإصلاح يجعلنا ندفع الجهود والتكلفة مضاعفة مستقبلاً بالإضافة إلى تسبب بأضرار وتكاليف إضافية لبقية القطاعات سواء كانت الاقتصادية أو الصحية أو التعليمية أو التجارية. فالبدائل المقترحة مسبقاً في هذه الورقة ستساهم كثير في تخفيف معناه المواطنين وستقلل من الجهود والتكاليف الإضافية في بقية القطاعات وستحافظ على البنية المتبقية في هذا القطاع ليسهل عملية التطوير كذلك مستقبلاً فيه. إذ أن كذلك هذه البدائل تضمن الاستدامة والكفاءة فيها لأن جميع أصحاب المصلحة سيكون لهم دور فعال في المشاركة

الهوامش والمراجع:

وزارة النقل والمواصلات . (اغسطس، ٢٠٠٨). لدعم وتطوير قطاع

النقل والمواصلات الفلسطيني الاحتياجات الطارئة. وزارة

النقل. تم الاسترداد من

<https://bit.ly/3mgKn6o>

وزارة النقل، الجمهورية اليمنية. (ديسمبر، ٢٠١٨). مطارات وموانئ

يمنية. وزارة النقل. تم الاسترداد من

<https://bit.ly/37iv2vO>

وزارة النقل، الجمهورية اليمنية (الإدارة العامة للإعلام). (١)

ابريل، ٢٠١٩). تقرير عن الأضرار، الخسائر لقطاع النقل

(الجوي، البحري، البري) للفترة من بداية وحتى ديسمبر

٢٠١٨ م. وزارة النقل. تم الاسترداد من

<https://bit.ly/3muejM8>

البحري، عبد الواحد. (٩ فبراير، ٢٠١٩). هكذا استهدف العدوان

الهمجي شبكة الطرق والجسور في عموم اليمن. الثورة. تم

الاسترداد من

<https://bit.ly/3o2W4xU>

الجهاز المركزي للإحصاء، وزارة التخطيط والتعاون الدولي. (٢٠١٩).

تقرير أولي حول آثار العدوان على الاقتصاد اليمني ٢٠١٥

– ٢٠١٨ م. وزارة التخطيط والتعاون الدولي الجهاز المركزي

للإحصاء. ابريل. تم الاسترداد من

<https://bit.ly/37fA6RE>

الحميري، كنعان. (١٢ فبراير، ٢٠٢٠). الحرب تقطع شرايين اليمن..

عربية. تم Independent. والطرق تحدي يومي للناس

الاسترداد من

<https://bit.ly/2Jl0tgK>

الطبري، نبيل. (٢٠١٦). تداعيات الحرب والحصار وآثارهما على

الاقتصاد اليمني. مقاربات سياسية. العدد الأول (يوليو-

ديسمبر). تم الاسترداد من

<https://bit.ly/2KSpQax>

المركز الوطني للمعلومات، الجمهورية اليمنية. (٢٠١٠). لمحة

تعريفية عن قطاع النقل والمواصلات. المركز الوطني

للمعلومات. ٢٠١٤. تم الاسترداد من

<https://bit.ly/36eTgaQ>

فريق الاخبار. (١٥ نوفمبر، ٢٠١٨). مطارات اليمن مقفلة أمام

المدنيين وثكنات عسكرية لأطراف الحرب (فيديو خاص).

الموقع بوست. تم الاسترداد من

<https://bit.ly/3q9eLU>



عن شباب سبأ

مؤسسة شباب سبأ للتنمية هي مؤسسة مجتمع مدني يقودها شباب يماني متحمس لإحداث تغيير مجتمعي تنموي باستخدام أدوات التكنولوجيا، الإعلام المجتمعي، مهارات ريادة الأعمال وذلك من خلال إقامة شراكات فعالة مع مختلف الجهات المحلية والدولية لتنفيذ برامج ابتكارية وتقديم أبحاث نوعية. واختار الفريق هذا الاسم كاستلهام ثقافي وانساني لتاريخ إحدى حضارات اليمن القديمة وأكثرها ازدهارا وهي حضارة مملكة سبأ اليمنية التي يعود تاريخها الى القرن ١٢ قبل الميلاد.

عن الباحث

شيماء سعيد مقبل ،ماجستير اداره عامه(معهد الدوحة للدراسات العليا، قطر). مهندسة في تكنولوجيا المعلومات، (جامعة صنعاء، اليمن). مهتمة بكتابة أوراق السياسات العامة وناشطة مجتمعية مع العديد من منظمات المجتمع المدني المحلي والدولي



مؤسسة شباب سبأ للتنمية
Sheba Youth Foundation for Development

www.shebayouth.org