

**المهاجرون ومسالك الهجرة غير المشروعة من القرن الأفريقي واليمن
إلى المملكة العربية السعودية**
**Migrants and illegal migration routes from the African Horn
and Yemen To Saudi Arabia**

إعداد

د. محمد مطلق جمار الظفيري

أ.د/ عامر المطير

جامعة الملك سعود

Doi: 10.12816/jasg.2021.159123

قبول النشر: ٢٠٢١/ ٣/٥

استلام البحث: ٢٠٢١/ ٢/ ١٧

المستخلص:

تتناول هذه الدراسة الهجرة غير الشرعية من القرن الأفريقي والجمهورية اليمنية إلى المملكة العربية السعودية، بالنظر إلى أن المملكة هي واحدة من الدول التي تجذب الهجرة بسبب نموها الاقتصادي الكبير، كما أنها تعد واحدة من أكبر الدول المنتجة والمصدرة للنفط، وكذلك وجود الحرمين الشريفين على أراضيها أعطاهما قيمة دينية أكبر لدى جميع المسلمين. ولتحقيق أهداف هذه الدراسة، تم إعداد استبيان يحتوي على الخصائص الاجتماعية والاقتصادية للمتسللين. كما تضمنت الدراسة العديد من الخرائط التي توضح الطرق البحرية والبرية التي يسافر من خلالها المتسللون للوصول إلى المملكة العربية السعودية. وتم تطبيق استبيان الدراسة بطريقة المقابلة الشخصية على عينة عشوائية من ٤٠٠ متسلل. ويلعب المهربون المهرة دوراً مهماً في نجاح عمليات التسلل إلى الأراضي السعودية. ويرجع ذلك إلى خبرتهم في الطرق والممرات وقدرتهم العالية على التحرك بسرعة لتجنب نقاط التفتيش وكذلك تعاونهم وتنسيقهم مع المهربين المحليين. ومن أهم نتائج الدراسة: بلغت نسبة المتسللين الذين دخلوا المملكة العربية السعودية عبر الطرق الجبلية الوعرة حوالي ٨٠٪، ٦٥٪ منهم يحملون الجنسية اليمنية، بينما المتسللون من القرن الأفريقي يشكلون ٣٥٪. أبرز توصيات الدراسة هي ضرورة بناء سياج أمني أو إنشاء خنادق عميقة وواسعة لا يستطيع الأفراد أو المركبات عبورها، وتفعيل الاتفاقيات المشتركة

بين المملكة العربية السعودية والسلطات اليمنية لحماية الحدود ومراقبتها، والتنسيق الأمني. مع دول القرن الأفريقي لإيجاد حلول عملية للحد من الهجرة غير الشرعية عبر بلدانهم.

Abstract:

This study examines illegal immigration from the African Horn and the Republic of Yemen to the Kingdom of Saudi Arabia, given that the Kingdom is one of the countries that attracts immigration because of its great economic growth, and it is one of the largest oil producing and exporting countries, as well as the presence of the Two Holy Mosques on its lands gave greater religious value to all Muslims. To achieve the goals of this study, a questionnaire was prepared containing the socio-economic characteristics of infiltrators. The study also included many maps that show the sea and land routes through which infiltrators travel to reach Saudi Arabia. The study questionnaire was applied by a personal interview method on a random sample of 400 infiltrators. Skilled smugglers play an important role in the success of infiltrations into Saudi lands. This is due to their expertise in roads and lanes, and their high ability to move quickly to avoid checkpoints as well as their cooperation and coordination with local smugglers. Among the most important results of the study is that; the percentage of infiltrators who entered Saudi Arabia through rough mountain roads reached about 80%, 65% of them hold Yemeni nationality, while infiltrators from the African Horn constitute 35%. The most prominent recommendations of the study are the necessity of building a security fence or creating deep and wide trenches that individuals or vehicles cannot cross, activating the joint agreements between the Kingdom of Saudi Arabia and the Yemeni authorities to protect and control borders, security coordination with the countries of the African Horn for Finding practical solutions to reduce illegal immigration through Their countries.

المقدمة:

تُعد الهجرة ظاهرة اجتماعية قديمة، ينتقل فيها الفرد أو الجماعة من مكان لآخر، تاركاً وطنه لوطن جديد، سعياً وراء الرزق سواءً كان ذلك بإرادته أم لظروف خارجية عن إرادته (حافظ، ٢٠١٣م، ص٤٦). وتشكل أكثر الظواهر الاجتماعية أهمية نظراً لما لها من آثار وسلبيات عديدة على مختلف المجالات الاقتصادية، والاجتماعية، والسياسية، والأمنية، والصحية.

كما تُعدُّ الهجرة أيضاً نتاجاً لما يمر به المهاجر في بلده من ظروف معيشية قاسية فيضطر للهجرة لرغبة في زيادة الدخل وتحسين مستواه المعيشي، وقد يكون سبب الهجرة الاضطهاد الديني أو الفكري أو عدم المساواة أو الظلم، مما يجبر المهاجر على الخروج من بلده إلى بلدٍ آخر طلباً للأمن والحرية. ويفترض جون ملز أن الهجرة ما هي إلا شكل من أشكال إعادة التوازن السكاني بين الوحدات الكونية، بمعنى أنها تساعد على تخفيف الضغط السكاني في المناطق المكتظة بالسكان، مقابل تلبية حاجة الوحدات الجغرافية الأخذة في النمو من الأيدي العاملة، وبهذا فإن الهجرة تُعدُّ إحدى العمليات المساعدة على إعادة التوازن بين الحاجة للمصادر البشرية وتوفر رأس المال (النجار، ١٩٨٦م، ص٢٤). ويذكر لي: (١٩٦٦م)، أن حجم الهجرة يحدث بسبب وجود تباين بين مناطق الأصل والاستقبال، من حيث الموارد والإمكانات (Lee, 1966, p.52-53).

أصبحت المملكة العربية السعودية من الدول الجاذبة للمهاجرين بطريقة مشروعة وغير مشروعة، لما تتميز به من نمو اقتصادي قوي وكونها من أكبر الدول المنتجة والمصدرة للنفط، فاستفادت من عائداته المالية الضخمة في التنمية الاقتصادية. إضافة إلى وجود الحرمين الشريفين على أراضيها، مما أضفى إليها قيمة دينية أكبر بين جميع المسلمين.

تواجه المملكة العربية السعودية تهديدات، وتحديات أمنية خطيرة على حدودها في ضوء استهداف مُقَدَّراتها بعمليات إرهابية من قبل أفراد ومنظمات وجماعات مختلفة، بهدف زعزعة الأمن والاستقرار، فضلاً عن سعي الكثيرين للاستفادة من خبراتها، نتيجة لما تتمتع به المملكة من رغد العيش، وارتفاع المستوى المعيشي، مما جعلها هدفاً لعصابات الجريمة المنظمة، كالتسلل، وتهريب البشر، والأسلحة، والمخدرات عبر حدودها الواسعة (المحمدي، ٢٠١٥م، ص٢).

تعتبر الجمهورية اليمنية ودول القرن الإفريقي المصدر الرئيس للهجرة غير النظامية إلى المملكة العربية السعودية. وقد تفاقمت مشكلة الهجرة "غير النظامية" نتيجة عدم التنسيق الفعال مع دول المصدر والعبور والتراخي لمدة طويلة دون

معالجة المشكلة من منطلقات إنسانية، كما أنّ المواطنين "أفراداً ومؤسسات" أسهموا إسهاماً كبيراً في تفاقم المشكلة وتزايد الأعداد، نتيجة تشغيل العمالة المتسللة بصفة "غير نظامية" في كثير من الأعمال المهنية (الخريف، ٢٠١٣م). وتواجه المملكة العربية السعودية تحديات أمنية في مناطق الحدود، وتتمثل في الإرهاب الذي تدعمه بعض الدول المارقة، وتبناه بعض التنظيمات الإرهابية مثل: داعش، والقاعدة، والحوثيين، وحزب الله، فضلاً عن الجرائم المنظمة العابرة للحدود مثل: الاتجار بالأسلحة والاتجار بالبشر، وغسيل الأموال. كما أن المملكة العربية السعودية تعاني من عمليات التهريب والتسلل، وخصوصاً تهريب المخدرات وتسلل المجرمين من أصحاب السوابق (الشهري، ٢٠١٧م، ص٩).

أدبيات الدراسة:

١. الدراسات السابقة:

تحظى الدراسات السابقة بأهمية بالغة في دعم الجوانب النظرية والتطبيقية في عملية البحث العلمي. ونظراً لما تشكله الدراسات السابقة ذات العلاقة بالهجرة غير المشروعة من أهمية لإثراء هذه الدراسة، ووضع التصورات الضرورية لمواجهة ظاهرة التسلل وانعكاساتها السلبية على الوطن والمواطنين؛ لأنها تفيد في تحديد وتوجيه مسار البحث العلمي؛ ولأنّ تلك الدراسات تبين بعض الجوانب المتعلقة بالمشكلة التي سوف تتناولها الدراسة. ومن الدراسات الأجنبية والمحلية ما يلي:

- دراسة ماكول، (McCaul, 2006)، والتي تناول فيها الأنشطة الإجرامية والعنف على طول الحدود الأمريكية مع المكسيك، وخصوصاً في الجزء الجنوبي الغربي. وتركزت أنشطة أعمال العصابات الإجرامية في تهريب البشر والمخدرات. وأوضح التقرير السبب الذي ساعد هذه العصابات، هو طول الحدود وبعدها وتضاريسها الوعرة. وأستخدم في هذه الدراسة المنهج التحليلي الوصفي، والخرائط، والصور التوضيحية، وإجراء المقابلات. وتوصل التقرير إلى عدد من النتائج منها: رفع قدرة دوريات الحدود، وزيادة عدد الأفراد وتدريبهم على استعمال أجهزة المراقبة، واستخدام التقنية الحديثة، وتعزيز القدرات الاستخباراتية، ومشاركة المعلومات مع نظرائهم المكسيكيين، وتطوير التعاون مع الحكومة المكسيكية للتخلص من تجار المخدرات.

- تطرق لوتربك، (Lutterbeck, 2006)، تزايد الفلج عند الأوروبيين من ازدياد أعداد المهاجرين غير الشرعيين، والتي باتت تشكل تهديداً لأمن واستقرار تلك الدول، وارتباطها بالتهديدات عبر الوطنية كالجريمة المنظمة، والإرهاب، وعملية تهريب البشر، والمناجزة بهم. وتوصل الباحث إلى توصيات مهمة منها: تعزيز التعاون وتطبيق القانون بين الدول المطلة على حوض البحر الأبيض

المتوسط، سواء بالاتفاقيات المشتركة أو الاتفاقيات الثنائية؛ لمواجهة الهجرة غير الشرعية والجريمة المنظمة.

- استغربت رايس، (Rice, 2007)، تجاهل الدول الكبرى لمشكلات الدول التي تعاني من الفقر في الدول النامية، وأن هذه الدول هي التي قد تجر الولايات والمصائب للدول الغنية. وفي هذه الدول يكون دخل الفرد فيها يومياً أقل من دولارين، وأن حوالي ثلاثة بلايين فرد في العالم يعيشون تحت خط الفقر، وهؤلاء يقبلون المساعدة من أي جهة ومن أي منظمة، سواء كانت من المسجد أو من الكنيسة أو من متطرفين أو متشددين. وشددت الكاتبة على عدم تجاهل هذه الدول الفاشلة والضعيفة؛ لأن النتائج ستكون وخيمة. وبينت الكاتبة أن الدول الضعيفة هي الدول التي لا يمكنها السيطرة وممارسة سيادتها على حدودها، ولا يمكنها منع اللصوص من سرقة ثرواتها المعدنية، وذكرت الكاتبة أن الفقر يقيد الدول الضعيفة من خلال سوء الإدارة مثل: صعوبة تأمين احتياجات شعوبها من المواد الأساسية كالغذاء، والشراب، والصحة، والتعليم، وكذلك لا تستطيع تأمين الحماية لشعوبها من الصراعات العنيفة، وترجع الكاتبة ذلك أيضاً إلى الفساد والإهمال الحكومي أو سوء المعاملة. وأوصت الكاتبة بعدم التهاون في الدول الضعيفة غير المستقرة وتحذر في الوقت نفسه من أن تأثير الفقر وضعف الدول ليس بالأمر الهين على أمن أمريكا والأمن العالمي، والذي قد يؤدي إلى إلحاق الأذى والضرر بهما.

- بحث براوننق، (Browning, 2008) في دراسته عن المقارنة بين السياج الحدودي في سان ديبغو، كاليفورنيا، والسياج الأمني على طول الحدود الإسرائيلية مع قطاع غزة. واستخدم الباحث منهج التحليل الاستدلالي وطريقة الدراسة المقارنة. وتوصل إلى أن السياج الأمني لم ينجح في سان ديبغو؛ لأن المهاجرين سيتجنبونه ويذهبون إلى منطقة أخرى لا يوجد بها سياج، ولا ينجح إلا بإضافة عناصر إضافية من رجال الدوريات لمراقبة الحدود وحماية المنطقة مع السياج الأمني. أما في غزة فبالرغم من سياسة الهجوم على كل من يقترب من الحد، على العكس من السياسة الأمريكية التي تتعامل مع المهاجرين بنوع من الإنسانية. وتوصل الباحث إلى نتيجة مفادها أن السياج الحدودي على قطاع غزة حدّ من العمليات القتالية، ولكن أوجد طرقاً أخرى تُستخدم لتهديب الأسلحة والأفراد، والقيام بعمليات تفجير داخل إسرائيل عن طريق حفر القنوات تحت الأرض، وأبدت إسرائيل فشلها في تحقيق الهدف من إنشائه.

- هدف سوهراكوف، (Sohrakoff, 2010)، في دراسته إلى العمل على دمج المهاجرين من مختلف البلدان، التي قدموا منها في المجتمع الأمريكي، بغض النظر عن أعراقهم. وأخذ الحالة الكندية والهولندية كدراسة مقارنة في كيفية نجاحهم في دمج المهاجرين في مجتمعاتهم. وتوصل الباحث إلى نتيجة وهي أن الولايات المتحدة الأمريكية ينبغي عليها أن تطور إستراتيجية دمج المهاجرين مع الشعب على عموم المهاجرين بالتساوي من دون استثناءات ولا تحيزات. واشترط الباحث اللغة الإنجليزية كمطلب رئيس للمهاجرين، وخصوصاً الذين يرغبون بالإقامة الدائمة. واستخدم الباحث في دراسته منهج دراسة الحالة المقارن.
- ذكر هروود، (Horwood, 2015)، أن معدل الهجرة غير النظامية، والهجرة القسرية والنزوح في دول القرن الإفريقي والدول المحيطة بها أخذت منحى خطيراً. فالحروب، والأزمات البيئية، والاقتصادية، هي التي أدت بهؤلاء المهاجرين إلى الهجرة من بلدانهم، نحو دول تُؤمن لهم الأمن، والاستقرار وأصبحت الجمهورية اليمنية الوجهة لهجرتهم ومنها إلى السعودية ودول العالم. وتوصل الباحث إلى خلاصة أن الهجرات تنشأ من ظروف بيئية سيئة سواء على المستوى السياسي أو الاقتصادي أو الاجتماعي. ولذا فإنّ على الدول المعنية البحث عن حلول شراكة وتعاون مع الدول المتضررة، بدلاً من وضع الدوريات وتكثيف حرس الحدود وغيره؛ لأنها لن تجدي نفعاً لحل هذه المشكلة.
- ومن أهم الدراسات المحلية التي تناولت هذا الموضوع دراسة:
- بين السراني (١٤٣١هـ)، أن هناك علاقة وطيدة بين الهجرة غير المشروعة وتهريب البشر والاتجار بهم، حيث تتولى عصابات تهريب البشر عمليات الهجرة مقابل مبالغ مالية، ولما كان المال هو الهدف، فقد تقوم هذه العصابات باستغلال المهاجرين جنسياً وبصفة خاصة النساء والأطفال، وكذلك الاتجار بهم من خلال القيام بتخديرهم وبيعهم لقراصنة تجارة الأعضاء. وأشار الباحث أن من أسباب ارتفاع معدلات الهجرة غير المشروعة يرجع في الأساس لعوامل اقتصادية بحتة، مثل: الفقر، والعوز المادي.
- بين المجول (١٤٣٥هـ)، مدى فاعلية السياج الأمني في الحدّ من ظاهرة التسلل والتهريب بمنطقة الحدود الشمالية من المملكة العربية السعودية، والمعوقات التي تحدّ من دور السياج الأمني في مواجهة ظاهرة التسلل والتهريب. واستخدم الباحث المنهج التاريخي الجغرافي، والمنهج الإحصائي، والمنهج الوصفي التحليلي، عن طريق المسح باستخدام الاستبانة والمقابلة كأدوات لجمع البيانات. وتوصّلت الدراسة بأنّ السياج الأمني أسهم في الكشف المبكر عن المتسللين والمهربين بصورة جيدة. وأنّ حصول الأعطال الفنية في تقنية السياج الأمني

- تقلل من فعالية التهريب والتسلل. ويُوصي الباحث بزيادة التنسيق مع الدول المجاورة من خلال تشكيل لجان مشتركة للحدّ من تسلل رعاياها إلى أراضي المملكة، واتخاذ الإجراءات المناسبة لردع المتسللين بعد استلامهم.
- هدف شوية (١٤٣٦هـ)، إلى التعرف على حجم وأسباب انتشار ظاهرة الهجرة غير المشروعة من القرن الإفريقي. ودراسة المعوقات التي تحدّ من فعالية خطط مواجهة الهجرة غير المشروعة، وبحث سبل التغلب على المعوقات التي تحدّ من فعالية خطط مواجهة الهجرة غير المشروعة من القرن الإفريقي عبر الحدود الجنوبية للمملكة العربية السعودية. واستخدم الباحث المنهج الوصفي التحليلي، والطريقة الاستقرائية، والأساليب الإحصائية، ومن أهم الأساليب والأدوات التي وظّفها الباحث في دراسته المقابلة الشخصية، وأدوات التحليل نموذج سوات. وتوصّل الباحث إلى نتائج وتوصيات تضمنت تشكيل قوة عربية بحرية لحماية المنافذ البحرية من عمليات الهجرة غير المشروعة، وحفظ الأمن الاستراتيجي العربي، ودعم دول القرن الإفريقي، وتقوية العلاقات الاقتصادية معها للمساهمة في تميمتها، للحدّ من الهجرة غير المشروعة لرعاياها نحو المملكة ودول الخليج.
- هدف العبدالمحسن (١٤٣٦هـ)، إلى تقييم مدى الأهمية الاستراتيجية لموقع اليمن الجغرافي وأثره على إمكانية انضمامها لمجلس التعاون لدول الخليج العربية، واستعرض في دراسته أعداد المتسللين إلى المملكة العربية السعودية من واقع ملف بيانات الإدارة العامة لحرس الحدود. واستخدم الباحث المنهج الوصفي التحليلي واعتمد على منهج تحليل القوة، وتوصّل الباحث إلى نتائج عدة من أهمها: صعوبة تحقيق إمكانية ضم الجمهورية اليمنية لمجلس التعاون لدول الخليج العربية؛ بسبب المشكلات الداخلية والخارجية التي تتقاذف اليمن مثل: انتشار تنظيم القاعدة، ونشاط الحوثيين، ومعضلة الحراك الجنوبي، والمشكلات الخارجية تتمثل في الهجرة وتهريب الأسلحة القارة الإفريقية.
- تناول المطيري (١٤٣٦هـ)، في دراسته التعرف على مفهوم التسلل ومكافحته، وبيان آثار التسلل على الأمن الداخلي للمملكة العربية السعودية وآثاره على المستوى السياسي والاقتصادي. واعتمد الباحث في دراسته على المنهج الوصفي القائم على الاستقراء والتحليل، وتوصّل إلى نتائج أضرار التسلل من سياسية، واجتماعية، واقتصادية، وجنائية. وأوصى الباحث بالتصدي لهذه الظاهرة وتوعية المواطنين بأضرار المتسللين وعدم التسرّع عليهم؛ لأنّ ذلك من شأنه أن يؤدي في النهاية إلى أضرار وجرائم تمس المجتمع.

مفهوم الهجرة والاتجار بالبشر:

أن تراجع الهجرة القانونية وظهور الهجرة غير القانونية بوتيرة عالية، إذ قدر أن ١٠٠ الي ٢٢٠ ألف مهاجر غير قانوني دخلوا الاتحاد الأوروبي من خلال خدمات تقدم بواسطة مهربي المهاجرين وتجار البشر عام ١٩٩٣م فقط وأن ٨٠% من المهاجرين الذين يطلبون اللجوء داخل الدول الأوروبية يعتمدون على مساعدة المهربين، وفي عام ١٩٩٤م قدر أن ما بين ١٥-٣٠% من كل المهاجرين أتوا إلى الاتحاد الأوروبي عبر هؤلاء المهربين والتجار الذين يستهدفون مجموعات مختلفة من البشر، وفقاً لأغراضهم: عمالة، دعارة، تهريب أدوية، نشالين، استغلال الأطفال جنسياً... إلخ، مستغلين الضعف الطبيعي للإناث والأطفال، ومشروع حرية التنقل والتجارة والخدمات في سوق واحدة في الاتحاد الأوروبي، وضعف القوانين والعقوبات التي يتعرض لها تجار البشر ومهربيهم والتي لا تزيد عن سنتين سجن، وقد لا تنفذ في العديد من الدول الأوروبية، مما أدى إلى تزايد شبكات الاتجار بالبشر وتهريبهم (بدر، ٢٠٠٧، ص ١٢).

ويذكر فولكر تورك، مساعد المفوض السامي لشؤون الحماية في المفوضية: "نريد تمكين اللاجئين ليأخذوا قرارات مستنيرة بشأن مستقبلهم. أولئك الذين قرروا الفرار بحاجة إلى معرفة المخاطر التي تنتظرهم. يجب ألا نسمح لمهربي البشر والتجار العديمين الضمير باستدراج الناس إلى المخاطر والتهديدات حيث يأملون أن يجدوا الحماية"، ويضيف أن المفوضية تلقت تقارير عن اعتداءات جسدية وجنسية وعن حرمان من الطعام والماء وخطف وابتزاز وتعذيب وإجبار على العمل القسري من قبل المهربين والشبكات الإجرامية. وكان هنالك أيضاً زيادة في عمليات الاعتقال والاحتجاز وإعادة القسرية. والنساء-اللواتي يشكلن تقريباً ثلث اللاجئين والمهاجرين من الصومال، و١٣% من اللاجئين والمهاجرين من إثيوبيا-معرضات للخطر بشكل خاص، لأنهن قد يكنّ أهدافاً للعنف الجنسي والاتجار (المفوضية السامية للأمم المتحدة لشؤون اللاجئين، ٢٠١٧م).

يأتي الاتجار بالبشر وتهريبهم بين أكبر مصادر الربح غير المشروع في العالم بعد الاتجار بالأسلحة والمخدرات. فبين عامي ٢٠٠٧ و ٢٠١٠، وقع ضحيته أشخاص من ١٣٦ جنسية في ١١٨ بلداً، ٥٥ إلى ٦٠ في المائة منهم نساء (تقرير التنمية البشرية، ٢٠١٥م، ص ٦). وانتشرت في العالم مؤخراً ظاهرة الاتجار بالمهاجرين غير النظاميين. وتنقاضي شبكات المتاجرين المال من المهاجرين اليائسين الذين يحاولون عبور البحار والأراضي بطريقة غير نظامية إلى بلدان أخرى (تقرير التنمية البشرية، ٢٠١٥م، ص ٦). والمقصود بالتهريب هو مساعدة المهاجرين على دخول الدول المعنية بشكل غير مشروع ومساعدتهم في وسائل النقل وعبور الحدود، وتتضمن منظمات تهريب الناس أحياناً مهاجرين وموظفين سابقين من الدول

المستقبل والدول المرسله وكذلك الوسطاء على طول الطريق. وقد يكون الحافز لهذه المنظمات مساعدة المهاجرين وأيضاً الربح المادي. أما عن الاتجار فهو يتضمن استخدام العنف أو الإكراه أو الخداع لاستغلال المهاجرين، فهم يعاملون الناس وكأنهم سلع للإتجار بهم. (كاستلز، ميللر، ٢٠٠٧م، ص ٤٥٤)

وتتكون شبكات تهريب المهاجرين في ليبيا من قبل عسكريين سابقين أو على رأس العمل في القوات المسلحة حالياً وضباط الأمن العام والذين يشكلون تركيبة هرمية وتنظيم إجرامي صارم. كما تلقت بعثة الأمم المتحدة للدعم في ليبيا معلومات موثوقة تفيد أن أفراداً من مؤسسات الدولة وقوات الأمن الوطني ومسؤولين محليين أيضاً قد انضموا في عمليات التهريب وعملية الإتجار بالبشر (Frontex, 2015, p. 28).

ووفقاً للمفوضية السامية لشؤون اللاجئين بالأمم المتحدة، مثل هذه التحركات تتضمن الهجرة السرية وغير النظامية، وتعرض الأشخاص إلى الاستغلال وسوء المعاملة من قبل المهربين والمتاجرين بالبشر ووضع حياتهم في خطر (UNHCR, 2009, p. 1). وغالبية التحركات من اليمن والقرن الإفريقي تتم بمساعدة أو تحت سيطرة المهربين للمهاجرين (RMMS, 2013, p.11).

أشارت مراقبة حقوق الإنسان "هيومن رايتس ووتش" حسب تقريرها لعام ٢٠١٤م أن تهريب البشر والمتاجرة بهم من اليمن إلى المملكة العربية السعودية يتم على طول الحدود بالتعاون مع بعض المسؤولين اليمنيين حيث يقومون بتوفير الحماية لتلك العصابات الإجرامية التي تقوم باحتجاز المتسللين عند وصولهم إلى الشاطئ ونقلهم تحت تهديد السلاح إلى معسكرات أطلق عليها من قبل المهاجرين "معسكرات التعذيب"، حيث يتم أخذ المهاجرين غير النظاميين إلى هذه المخيمات حيث يتم احتجازهم فيها ويتم تعذيبهم إلى أن يتم دفع الفدية لهم ليتم إطلاق سراحهم أو القيام ببيعهم إلى عصابة أخرى ويتم نفس السيناريو السابق (Human Rights Watch, 2014).

تركز الدراسة على الأهداف التالية:

١. معرفة الخصائص الاجتماعية والاقتصادية للمتسللين إلى المملكة العربية السعودية.
٢. حصر أهم أسباب ودوافع الهجرة غير المشروعة للمهاجرين من دول القرن الإفريقي واليمن إلى المملكة العربية السعودية.
٣. التعرف على مسالك الهجرة غير المشروعة من دول القرن الإفريقي والجمهورية اليمنية إلى المملكة العربية السعودية.

ولتحقيق أهداف الدراسة تم إعداد استبانة تتناول الخصائص الاجتماعية والاقتصادية وأسباب الهجرة والمسالك البرية والبحرية التي سلكها المتسللون إلى المملكة العربية السعودية. وقد طبقت استبانة الدراسة بطريقة المقابلة الشخصية على عينة عشوائية من المتسللين المقبوض عليهم في محافظة الدائر الحدودية بمنطقة جازان، في شهر رجب لعام ١٤٣٨هـ وكان عددهم ٤٠٠ متسللاً، منهم (٢٥٩) متسللاً يمينياً، و(١٤١) متسللاً من الجنسيات الإفريقية.

حجم الهجرة غير المشروعة إلى المملكة العربية السعودية

ويبين الجدول رقم (١)، عدد المتسللين الذين تم القبض عليهم من قبل الجهات الأمنية في منطقة جازان والمتمثلة في شرطة منطقة جازان، والإدارة العامة لحرس الحدود-قطاع منطقة جازان، والإدارة العامة للمجاهدين-فرع منطقة جازان، في الفترة من ١٤٣٤هـ حتى ١٤٣٧هـ، بلغ (١،٢٨٥،٨٥٣) متسللاً (انظر: الشكل رقم (١)).

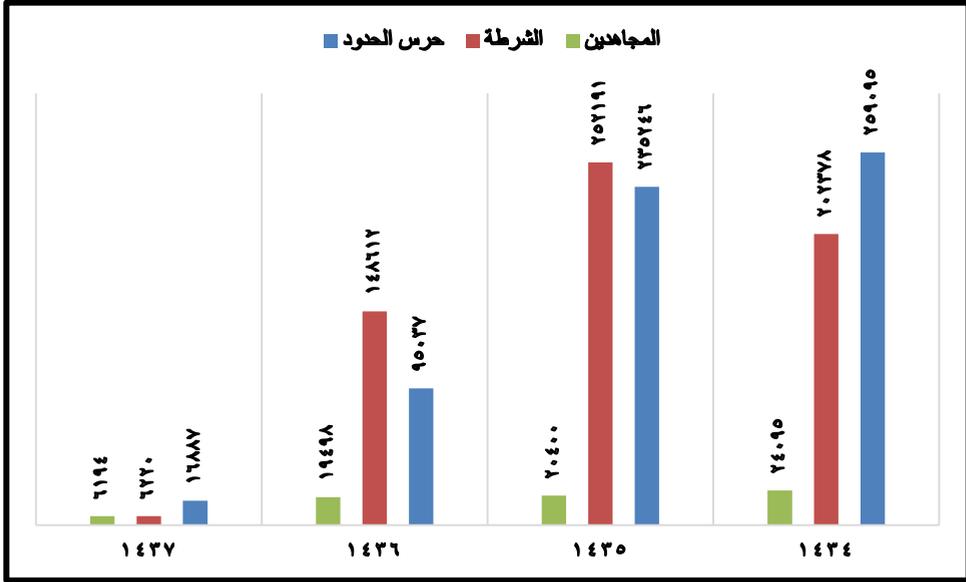
جدول رقم (١): أعداد ونسبة المتسللين الذين قبض عليهم من قبل الجهات الأمنية في منطقة جازان خلال الفترة (١٤٣٤هـ - ١٤٣٧هـ).

العام	العدد	حرس الحدود		شرطة منطقة جازان		المجاهدون فرع وزارة الداخلية	
		العدد	النسبة %	العدد	النسبة %	العدد	النسبة %
١٤٣٤هـ	٤٨٥٥٦٨	٢٥٩٠٩٥*	٥٣	٢٠٢٣٧٨*	٤٢	٢٤٠٩٥*	٥
١٤٣٥هـ	٥٠٧٨٣٧	٢٣٥٢٤٦*	٤٦	٢٥٢١٩١	٥٠	٢٠٤٠٠*	٤
١٤٣٦هـ	٢٦٣١٤٧	٩٥٠٣٧*	٣٦	١٤٨٦١٢	٥٧	١٩٤٩٨*	٧
١٤٣٧هـ	٢٩٣٠١	١٦٨٨٧*	٥٨	٦٢٢٠	٢١	٦١٩٤*	٢١
المجموع	١٢٨٥٨٥٣	٦٠٦٢٦٥*	٤٧	٦٠٩٤٠١	٤٧	٧٠١٨٧*	٦

المصدر: اعتماداً على بيانات متفرقة من الشرطة، وحرس الحدود، وفرع الإدارة العامة للمجاهدين بمنطقة جازان.

* هذا الرقم مضاف عليه متسللون آخرون ليسوا من اليمن ولا من دول القرن الإفريقي.

شكل رقم (١): أعداد المتسللين الذين قُبِضَ عليهم من قبل الجهات الأمنية في منطقة جازان خلال الفترة (١٤٣٤هـ - ١٤٣٧هـ).



المصدر: اعتماداً على بيانات متفرقة من الشرطة، وحرس الحدود، والإدارة العامة للمجاهدين بمنطقة جازان.

أما الجدول رقم (٢)، يبين أعداد المتسللين المقبوض عليهم من الجنسية اليمنية ومن دول القرن الإفريقي، إضافة إلى بعض المقبوض عليهم من بعض الدول الأخرى من قبل شرطة منطقة جازان، وحرس الحدود في قطاع منطقة جازان، ومجاهدي وزارة الداخلية فرع منطقة جازان من ١٤٣٤هـ إلى ١٤٣٧هـ، حيث تبين الأعداد زيادة المتسللين المقبوض عليهم في عامي ١٤٣٤هـ و ١٤٣٥هـ، وأن المتسللين مستمرين في تسللهم حتى مع بداية عمليات عاصفة الحزم، التي انطلقت في ٥ جمادى الثاني لعام ١٤٣٦هـ، وتلحظ أن أعداد المتسللين في عامي ١٤٣٦هـ و ١٤٣٧هـ انخفضت مقارنة مع أعداد المتسللين لعامي ١٤٣٤هـ، و ١٤٣٥هـ (انظر: الشكل رقم (٢)).

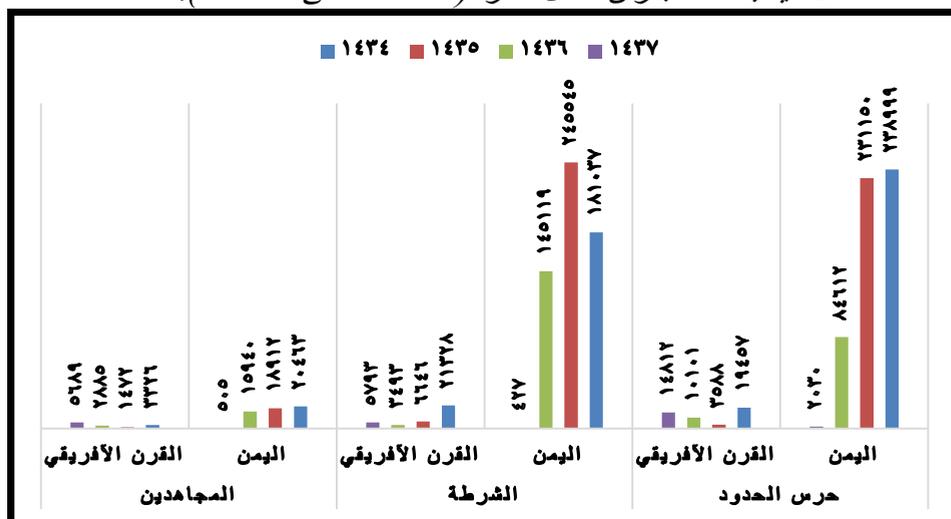
جدول رقم (٢): أعداد ونسبة المتسللين الذين قُبِض عليهم حسب الجنسية من قبل الجهات الأمنية بمنطقة جازان خلال الفترة (١٤٣٤ هـ - ١٤٣٧ هـ).

السنة	حرس الحدود				الشرطة				المجاهدون				
	العدد	اليمينون	%	نول القرن الإفريقي	العدد	اليمينون	%	نول القرن الإفريقي	العدد	اليمينون	%	نول القرن الإفريقي	
													المجموع
١٤٣٤ هـ	٢٥٩٠٩٥*	٢٣٨٩٩٩	٩٢	١٩٤٥٧	٧,٥	٢٠٢٣٧٨*	١٨١٠٣٧	٨٩	٢١٢٣٨	١١	٢٤٠٩٥*	٢٠٤٦٣	٨٥
١٤٣٥ هـ	٢٣٥٢٤٦*	٢٣١١٥٠	٩٨	٣٥٨٨	١,٥	٢٥٢١٩١	٢٤٥٥٤٥	٩٧	٦٦٤٦	٣	٢٠٤٠٠*	١٨٩١٢	٩٢,٧
١٤٣٦ هـ	٩٥٠٣٧*	٨٤٦١٢	٨٩	١٠٠١	١,٦	١٤٨٦١٢	١٤٥١١٩	٩٨	٣٤٩٣	٢	١٩٤٩٨*	١٥٩٤٠	٨٢
١٤٣٧ هـ	١٦٨٨٧*	٢٠٣٠	١٢	١٤٨١٢	٨٧,٧	٦٢٢٠	٤٢٧	٧	٥٧٩٣	٩٣	٦١٩٤	٥٠٥	٨
المجموع	٦٠٦٢٦٥*	٥٥٦٧٩١	٩١,٨	٤٧٩٥٨	٧,٩	٦٠٩٤٠١*	٥٧٢١٢٨	٩٣,٨	٣٧٢٦٠	٦,١	٧٠١٨٧*	٥٥٨٢٠	٧٩,٥

* هذا الرقم مصنف عليه مثلثون أخرون ليعوا من اليمين ولا من نول القرن الإفريقي.

المصدر: اعتماداً على بيانات متفرقة من الشرطة، وحرس الحدود، والإدارة العامة للمجاهدين بمنطقة جازان.

شكل رقم (٢): أعداد المتسللين الذين قُبِض عليهم حسب الجنسية من قبل الجهات الأمنية بمنطقة جازان خلال الفترة (١٤٣٤ هـ حتى ١٤٣٧ هـ).



المصدر: اعتماداً على بيانات متفرقة من الشرطة، وحرس الحدود، والإدارة العامة للمجاهدين بمنطقة جازان.

خصائص عينة المتسولين الاجتماعية والاقتصادية - الجنسية:

انحصرت جنسيات عينة الدراسة من المتسولين في ٤ جنسيات، أغلبهم من الجنسية اليمنية وعددهم ٢٥٩ متسلاً، وتشكل نسبتهم حوالي ٦٥% من إجمالي حجم العينة جدول رقم (٣). أمّا المتسولون من جنسيات الدول الإفريقية فكانوا من الجنسية الأثيوبية، وعددهم ١٠٤ متسولين، ونسبتهم حوالي ٢٦% من مجموع أفراد عينة الدراسة، ومن الجنسية الصومالية ٣٤ متسلاً، أمّا الإرتيريون فشكّلوا أقل من ١%.

جدول رقم (٣): التوزيع العددي والنسبي للمتسولين حسب الجنسية

الجنسية	التكرار	النسبة المئوية
يمنى	٢٥٩	٦٤,٧٥
أثيوبي	١٠٤	٢٦
صومالي	٣٤	٨,٥
إريتيري	٣	٠,٧٥
المجموع	٤٠٠	١٠٠

المصدر: عمل ميداني، ١٤٣٨هـ.

- الجنس والعمر:

كشفت نتائج عينة الدراسة أنّ الفئات العمرية للمتسولين كانت متفاوتة، فمعظمهم من الفئة العمرية التي تقع ما بين ١٩ إلى ٣٥ سنة، حيث بلغت نسبتهم حوالي ٧٥%. كما أنّ شريحة من صغار السن الذين لا تتجاوز أعمارهم ١٨ سنة كانوا من ضمن المتسولين الذين قبضَ عليهم من الجهات الأمنية ونسبتهم ١٤%، وهي نسبة ليست بقليلة (انظر: الجدول رقم (٢٠)، والجدول رقم (٤) والجدول رقم (٥).

جدول رقم (٤): توزيع عينة المتسولين حسب العمر

الفئة العمرية	التكرار	النسبة المئوية
أقل من ١٨ سنة	٥٦	١٤
١٩-٢٥	١٥٤	٣٨,٥
من ٢٦-٣٥	١٤٧	٣٦,٧٥
من ٣٦ سنة فأكثر	٤٣	١٠,٧٥
المجموع	٤٠٠	١٠٠

المصدر: عمل ميداني، ١٤٣٨هـ.

الجدول رقم (٥): المتسللون حسب الجنسية والعمر

المجموع		الجنسية								العمر
		إريتري		صومالي		أثيوبي		يمني		
%	العدد	%	العدد	%	العدد	%	العدد	%	العدد	
١٤	٥٦	٠	٠	٠	٠	٧	٤	٩٣	٥٢	أقل من ١٨ سنة
٣٨	١٥٤	١	٢	١٠	١٥	٤٠	٦١	٤٩	٧٦	٢٥-١٩
٣٧	١٤٧	١	١	٩	١٣	٢٣	٣٤	٦٧	٩٩	٣٥-٢٦
١١	٤٣	٠	٠	١٤	٦	١٢	٥	٧٤	٣٢	٣٦ فأكثر
١٠٠	٤٠٠	١٠٠	٠,٧٥	٨,٥	٣٤	٢٦	١٠,٤	٦٤,٧٥	٢٥٩	المجموع

المصدر: عمل ميداني، ١٤٣٨ هـ.

يوضح الجدول رقم (٦)، أنَّ نسبة المتسللين الذين تتراوح أعمارهم ما بين ١٨ سنة فأقل و ٣٥ سنة بلغت حوالي ٨٩% من إجمالي العينة، وكانت نسبة اليمنيين هي الأعلى، حيث بلغت ٦٤%، في حين بلغت نسبة دول القرن الإفريقي ٣٦%.

جدول رقم (٦): مقارنة بين المتسللين اليمنيين ودول القرن الإفريقي حسب العمر

المجموع		الجنسية				العمر
		من دول القرن الإفريقي		يمني		
%	العدد	%	العدد	%	العدد	
١٤	٥٦	٧	٤	٩٣	٥٢	أقل من ١٨ سنة
٣٨	١٥٤	٥١	٧٨	٤٩	٧٦	٢٥-١٩
٣٧	١٤٧	٣٣	٤٨	٦٧	٩٩	٣٥-٢٦
١١	٤٣	٢٦	١١	٧٤	٣٢	٣٦ فأكثر
١٠٠	٤٠٠	٣٥,٢٥	١٤١	٦٤,٧٥	٢٥٩	المجموع

المصدر: عمل ميداني، ١٤٣٨ هـ.

- الحالة التعليمية:

يبين الجدول رقم (٧) أنَّ المتسللين الذين لا يقرأون ولا يكتبون يشكلون حوالي ما نسبته ٣٦%، ويبلغ عددهم ١٤٤ متسللاً من إجمالي حجم العينة. أمَّا الذين يقرأون ويكتبون من المتسللين فتُشكل نسبتهم حوالي ٣٣,٢٥%، ويبلغ عددهم ١٣٣ متسللاً من إجمالي حجم العينة. أمَّا الحاصلون على الشهادة الابتدائية فتبلغ نسبتهم نحو ٢٥,٥%، وبلغ عددهم ١٠٢ من المتسللين من إجمالي حجم العينة. والمتسللون الذين حصلوا على الشهادة المتوسطة فيشكلون نحو ٣,٧٥% من إجمالي حجم العينة، وعددهم ١٥ متسللاً. وتبلغ نسبة المتسللين الذين يحملون مؤهلات ثانوية ١,٢٥% من إجمالي حجم العينة، وعددهم ٥ متسللين. أمَّا حملة المؤهلات الجامعية فتبلغ نسبتهم ٠,٢٥% من إجمالي حجم العينة وعددهم متسلل واحد. ويلاحظ من الجدول رقم (٨) أنَّ نسبة كبيرة من المتسللين لا يحملون شهادات دراسية، حيث بلغت نسبة المتسللين

الذين لا يقرأون ولا يكتبون، والذين يقرأون ويكتبون والذين حصلوا على الشهادة الابتدائية ٩٤,٧٥% وتمثل أكثر من ثلاثة أرباع حجم العينة. وكانت نسبة الذين لا يقرأون ولا يكتبون من اليمينيين أكبر من دول القرن الإفريقي حيث بلغت نسبتهم حوالي ٦٠%، أما النسبة المتبقية فهي من نصيب دول القرن الإفريقي بلغت نسبتهم ٣٤%، و٦% من الجنسية الأثيوبية والصومالية على التوالي.

جدول رقم (٧): توزيع عينة المتسللين حسب الحالة التعليمية

النسبة المئوية	التكرار	الحالة التعليمية
٣٦	١٤٤	أمي (لا يقرأ ولا يكتب)
٣٣,٢٥	١٣٣	يقرأ ويكتب
٢٥,٥	١٠٢	ابتدائي
٣,٧٥	١٥	متوسط
١,٢٥	٥	ثانوي
٠,٢٥	١	جامعي
١٠٠	٤٠٠	المجموع

المصدر: عمل ميداني، ١٤٣٨ هـ

الجدول رقم (٨): المتسللون حسب الجنسية والحالة التعليمية

المجموع	الجنسية								الحالة التعليمية	
	إريتري		صومالي		أثيوبي		يمني			
%	العدد	%	العدد	%	العدد	%	العدد	%	العدد	
٣٦	١٤٤	٠	٠	٦	٩	٣٤	٤٩	٦٠	٨٦	أمي (لا يقرأ، ولا يكتب)
٣٣,٢٥	١٣٣	١	٢	١١	١٤	٣٢	٤٢	٥٦	٧٥	يقرأ ويكتب
٢٥,٥	١٠٢	١	١	٩	٩	٨	٨	٨٢	٨٤	ابتدائي
٣,٧٥	١٥	٠	٠	١٣,٣	٢	٣٣,٣	٥	٥٣,٤	٨	متوسط
١,٢٥	٥	٠	٠	٠	٠	٠	٠	١٠٠	٥	ثانوي
٠,٢٥	١	٠	٠	٠	٠	٠	٠	١٠٠	١	جامعي
١٠٠	٤٠٠	٠,٧٥	٣	٨,٥	٣٤	٢٦	١٠٤	٦٤,٧٥	٢٥٩	المجموع

المصدر: عمل ميداني، ١٤٣٨ هـ.

يُلاحظ من الجدول رقم (٩)، أنَّ عدد الذين لا يقرأون ولا يكتبون والذين حصلوا على الشهادة الابتدائية بلغت نسبتهم حوالي ٩٥% من إجمالي العينة، وأنَّ اليمينيين يمثلون النسبة الأعلى بينهم، حيث بلغت نسبتهم حوالي ٦٥%، في حين دول القرن الإفريقي شكّلوا ٣٥% من إجمالي العينة الدراسة.

جدول رقم (٩): مقارنة بين المتسللين اليمنيين ودول القرن الإفريقي حسب الحالة التعليمية

المجموع		الجنسية				الحالة التعليمية
		أفريقي		يمني		
%	العدد	%	العدد	%	العدد	
٣٦	١٤٤	٤٠	٥٨	٦٠	٨٦	أمي (لا يقرأ، ولا يكتب
٣٣,٢٥	١٣٣	٤٤	٥٨	٥٦	٧٥	يقرأ ويكتب
٢٥,٥	١٠٢	١٨	١٨	٨٢	٨٤	ابتدائي
٣,٧٥	١٥	٤٧	٧	٥٣	٨	متوسط
١,٢٥	٥	٠	٠	١٠٠	٥	ثانوي
٠,٢٥	١	٠	٠	١٠٠	١	جامعي
١٠٠	٤٠٠	١٠٠	١٤١	١٠٠	٢٥٩	المجموع

المصدر: عمل ميداني، ١٤٣٨هـ.

- الحالة الزوجية:

أمَّا الحالة الزوجية للمتسللين فتشير النتائج الموضحة في جدول رقم (١٠)، أن معظم المتسللين هم من العُزَّاب، حيث بلغت نسبتهم ٦٨,٥%، وبلغ عددهم ٢٧٤ متسلاً من إجمالي العينة، أمَّا نسبة المتزوجين فبلغت ٣١,٥%، وبلغ عددهم ١٢٦ متسلاً.

جدول رقم (١٠): توزيع عينة المتسللين حسب الحالة الزوجية

النسبة المئوية	التكرار	الحالة الزوجية
٦٨,٥	٢٧٤	أعزب
٣١,٥	١٢٦	متزوج
١٠٠	٤٠٠	المجموع

المصدر: عمل ميداني، ١٤٣٨هـ.

يبين الجدول رقم (١١)، أن نسبة العُزَّاب من المتسللين تشكل الغالبية العظمى، إذ مثَّلت ما نسبته ٦٨,٥% من إجمالي العينة.

جدول رقم (١١): الحالة الزوجية للمتسللين حسب الجنسية

المجموع		الجنسية								الحالة الاجتماعية
		إريتري		صومالي		أثيوبي		يمني		
%	العدد	%	العدد	%	العدد	%	العدد	%	العدد	
٦٨,٥	٢٧٤	١	٢	١٠	٢٩	٣٢	٨٧	٥٧	١٥٦	أعزب
٣١,٥	١٢٦	١	١	٤	٥	١٣	١٧	٨٢	١٠٣	متزوج
١٠٠	٤٠٠	٠,٧٥	٣	٨,٥	٣٤	٢٦	١٠٤	٦٤,٧٥	٢٥٩	المجموع

المصدر: عمل ميداني، ١٤٣٨هـ.

يبين الجدول رقم (١٢)، أنَّ أغلب المتسولين هم من العُزَّاب، إذ بلغت نسبتهم ٦٨,٥% من إجمالي العينة، أمَّا البقية فهم متزوجون. ويمثل اليمينيون النسبة الأعلى من العُزَّاب إذ بلغت نسبتهم ٥٧% من إجمالي عينة المتسولين العُزَّاب، أمَّا نسبة العُزَّاب من دول القرن الإفريقي فبلغت ٤٣%. أمَّا المتزوجون فيمثل اليمينيون فيها النصيب الأكبر حيث بلغت نسبتهم ٨٢%، في حين بلغت نسبة المتزوجين من الجنسية الأفريقية حوالي ١٨% من إجمالي عينة المتزوجين.

جدول رقم (١٢): مقارنة بين المتسولين اليمينيين ودول القرن الإفريقي حسب الحالة الزوجية

المجموع		الجنسية				الحالة الاجتماعية
		دول القرن الإفريقي		يمنى		
%	العدد	%	العدد	%	العدد	
٦٨,٥	٢٧٤	٤٣	١١٨	٥٧	١٥٦	أعزب
٣١,٥	١٢٦	١٨	٢٣	٨٢	١٠٣	متزوج
١٠٠	٤٠٠	١٠٠	١٤١	١٠٠	٢٥٩	المجموع

المصدر: عمل ميداني، ١٤٣٨ هـ.

- قطاع العمل في بلده:

تبين من تحليل خصائص نتائج عينة الدراسة، أن معظم المهاجرين غير النظاميين هم عاطلون عن العمل ولا يزالون أي مهنة في بلدانهم، إذ بلغت نسبتهم حوالي ٨٩%، أمَّا الذين يشغلون وظائف حكومية ووظائف في القطاع الخاص فلا تتجاوز نسبتهم ٢% من مجموع العينة، وأمَّا الذين يعملون أعمالاً حرة فبلغت نسبتهم ٩% فقط، فكانت البطالة تمثل النسبة الأعلى في تلك الدول، لذا كانت البطالة من الأسباب الرئيسة للهجرة غير المشروعة في تلك البلدان (انظر: جدول رقم (١٣)).

جدول رقم (١٣): توزيع عينة المتسولين حسب قطاع العمل في بلده

النسبة المئوية	التكرار	المهنة
٨٩,٢٥	٣٥٧	عاطل
١	٤	موظف بالقطاع العام (الحكومة)
٠,٧٥	٣	موظف بالقطاع الخاص
٩	٣٦	أعمال حرة
١٠٠	٤٠٠	المجموع

المصدر: عمل ميداني، ١٤٣٨ هـ.

يتبين من الجدول رقم (١٤)، أنَّ نسبة العاطلين عن العمل من اليمنيين وهي الأعلى حيث بلغت نسبتهم حوالي ٦٣% من إجمالي عدد العاطلين، وبلغ عددهم ٢٢٤ عاطلاً، أما نسبة العاطلين عن العمل من دول القرن الإفريقي فبلغت نسبتهم حوالي ٣٧%، حيث بلغت نسبتهم ٢٨%، و٨%، و١% من الجنسية الأثيوبية، والصومالية، والإريتريّة. جدول رقم (١٤): المتسللون حسب الجنسية والمهنة في بلده

المهنة	الجنسية								
	إريتري		صومالي		أثيوبي		يمني		
	العدد	%	العدد	%	العدد	%	العدد	%	العدد
عاطل	٢٢٤	٦٣	١٠٢	٢٨	٢٨	١٠٢	٢٨	٦٣	٢٢٤
موظف حكومي	٤	١٠٠	٠	٠	٠	٠	٠	١٠٠	٤
موظف بالقطاع الخاص	٣	١٠٠	٠	٠	٠	٠	٠	١٠٠	٣
أعمال حرة	٢٨	٧٨	٢	٥	٦	١٧	٠	٣٦	٩
المجموع	٢٥٩	٦٤,٧٥	١٠٤	٢٦	٣٤	٨,٥	٣	٠,٧٥	٤٠٠

المصدر: عمل ميداني، ١٤٣٨ هـ

مسالك الهجرة من دول القرن الإفريقي إلى الجمهورية اليمنية والمملكة العربية السعودية:

أولاً: المنافذ البحرية لكلٍ من دول القرن الإفريقي والجمهورية اليمنية:
(١): المنافذ البحرية (من دول القرن الإفريقي):

تستخدم عصابات التهريب الممرات البرية والبحرية، التي لا تخضع للرقابة والتفتيش من قبل رجال الحدود، مقابل مبالغ مالية دون تقديم ضمانات أمنية وصحية خلال رحلة التهريب، التي يتعرضون فيها أحياناً إلى الغرق في وسط البحر بسبب الأعداد الكثيرة التي تحملها القوارب والتي تعرضهم للإرهاق والمرض، ويؤدي المهربون دوراً كبيراً في ابتزاز واستغلال المهاجرين، نظراً للظروف الاقتصادية المتردية التي يعانون منها (عمر، ٢٠٠٤م، ص ١٣-١٤). وتعدُّ مدن وموانئ ساحل القرن الإفريقي أو شبه الجزيرة الصومالية أحد أهم المنافذ الرئيسية في تهريب المهاجرين بطريقة غير مشروعة من دول إفريقيا إلى اليمن والسعودية. ويكتسب القرن الإفريقي أهميته الاستراتيجية من كون بعض دوله تُطل على المحيط الهندي من ناحية، وتتحكم في المدخل الجنوبي للبحر الأحمر، حيث مضيق باب المندب من ناحية أخرى مثل: الصومال، وجيبوتي، وإريتريا. ومن ثمَّ فإنَّ دوله تتحكم في طريق

التجارة العالمي، خصوصاً تجارة النفط القادمة من دول الخليج والمتوجهة إلى أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية (العاني، ٢٠١٢م، ص ٢٤-٢٥).

أمّا أهم المدن والموانئ الرئيسة لعبور المهاجرين فهي على النحو الآتي:

١ - مدينة بوساسو (بندر قاسم سابقاً):

هي مدينة تقع في شمال الصومال في إقليم بونتلاندا، وبالتحديد على الساحل الجنوبي لخليج عدن، مما جعل ميناءها البحري يكتسب أهمية كبيرة في إنعاش الحركة التجارية لهذا الإقليم، وترتبط مدينة بوساسو بشبكة من الطرق أهمها الطريق السريع الذي يربط بوساسو وجروي عاصمة الإقليم ولاس عنود وجالكعيو، ومنها إلى مقديشو وبربرة.

مدينة بوساسو فيها ميناء يُطلق عليه ميناء بوساسو ويعدُّ ثاني أكبر ميناء ازدحاماً في الصومال. كما يُوجد بالمدينة مطار رئيس، ويُطلق عليه مطار بندر قاسم الدولي، وفيها جامعات مثل: جامعة شرق إفريقيا وجامعة بوساسو، وتعدُّ مدينة بوساسو مركزاً تجارياً مهماً تطور كثيراً أثناء الحرب الأهلية. ويعدُّ إقليم بونتلاندا ومدينة بوساسو إقليمياً مستقراً نسبياً مقارنة بالأجزاء الجنوبية من الصومال، مما ساعد هذا الاستقرار على النمو السكاني والعمراني للإقليم مقارنة بالأقاليم الأخرى، وجعلها منطقة جاذبة لهجرة السكان في السنوات الأخيرة وبصورة واضحة في أثناء فترة الحرب الأهلية (سوفي، ٢٠١٧م).

تشير التقديرات السكانية إلى أنّ عدد سكان مدينة بوساسو في عام ٢٠٠٨م بلغ حوالي (٩٥٠) ألف نسمة، في حين كان لا يتجاوز عدد سكانها في عام ١٩٩٠م (٣٠) ألف نسمة (الجبالي، ٢٠١٢م، ص ٢٦٧). وقد أسهمت حركة نشاط المهريين والمهاجرين غير النظاميين الذين ينقلون بواسطة القوارب عبر خليج عدن، وبحر العرب، والبحر الأحمر، إلى السواحل اليمنية، ومنه إلى المملكة العربية السعودية ودول الخليج إسهاماً كبيراً في زيادة عدد السكان وتحريك النشاط الاقتصادي لمدينة بوساسو (ميو، ٢٠١٦م).

٢ - مدينة بربرة:

تقع مدينة بربرة في شمال غرب الصومال على ساحل خليج عدن في إقليم يطلق عليه إقليم ساحل والذي يتبع إقليم صومالي لاند (أرض الصومال) وهو إقليم شبه مستقل ذاتياً، والذي تبلغ مساحته حوالي ١٣٧,٦٠٠ كم^٢، وعدد سكانه حوالي (٣,٥٠٠,٠٠٠) نسمة حسب تعداد ٢٠٠٨م (Somaliland Government Website).^١ ويتمتع إقليم صومالي لاند بالأمن والاستقرار، مما جعل هذا الإقليم

^١ <http://somalilandgov.com/somaliland-geography/>

منطقة جذب سكاني، كما أنّ وجود المطار والمقرات التجارية الكبيرة وعدد من الجامعات عزّز الحركة الاقتصادية والعمرانية لهذه المدينة. مدينة بربرة يقع فيها ميناء رئيس للإقليم يحمل اسمها، وهو ميناء على شكل لسان رملي، واشتهر هذا الميناء منذ القدم بأنّه ميناء السفن الشراعية والسفن الصغيرة، التي تعمل بين الموانئ القريبة، خصوصاً الواقعة على الساحل اليمني، كما تُصدّر عن طريقه الثروة الحيوانية (جاد الرب، ٢٠١١م، ص ٢٩٤).

يشكل هذا الميناء حالياً العمود الفقري لاقتصاد الصومال، وشريان حيوي لاقتصاديات منطقة القرن الإفريقي، بوصفها أهم ميناء لتصدير المواشي لدول الخليج العربية وشمال إفريقيا عبر البحر الأحمر، وممر للبضائع المختلفة المستوردة من الأسواق الإقليمية والعالمية. ولم يعد ميناء بربرة منفذاً بحرياً للصومال فحسب، بل تستخدمه دول مجاورة لأغراض تجارية أبرزها أثيوبيا والتي بدأت باستخدام ميناء بربرة للتصدير اعتباراً من يناير لعام ٢٠١٥م. وقد أصبح الميناء حالياً يستقبل المراكب والسفن التجارية من شتى بقاع العالم ليلاً ونهاراً، وتزدهر الملاحة البحرية في بربرة في أوقات معينة تكون أمواج البحر هادئة نسبياً (مركز مقديشو للبحوث والدراسات، ٢٠١٥م). ونظراً لقرب ميناء بربرة من السواحل اليمنية والذي يبعد عن جنوب عدن حوالي ٢٤٠ كيلومتراً (الجمهورية للخدمات التعليمية، ٢٠١٤م)، لذا فقد أُستُخدم هذا الميناء في عملية تهريب المهاجرين بطريق غير مشروعة من دول القرن الإفريقي إلى اليمن ومن ثم إلى دول الخليج العربية.

٣ - مدينة أوبوك:

أمّا المنفذ الثالث الرئيس في تهريب المهاجرين غير النظاميين فهي مدينة أوبوك، والتي تقع في إقليم أوبوك في شمال جيبوتي، وإلى الشمال من خليج تاجورا، وتطل على البحر الأحمر، والذي يبعد عن السواحل اليمنية حوالي ٣٠ كم، وتبلغ مساحة أوبوك حوالي ٥,٧٠٠ كم^٢، وعدد سكانها حوالي ٢٥,٢٥٠ نسمة، يعني بما يعادل ٥,٤% من إجمالي سكان جمهورية جيبوتي حسب تعداد ٢٠٠٣م (نجهان، ٢٠٠٩م، ص ٣٠٠). وتفصل الجبال مدينة أوبوك عن بقية جيبوتي، وهي مرتفعة نوعاً ما ومستوية مع هضبة أوبوك التي تقع شمالاً منها (Singh, 2016).

قامت فرنسا في عام ١٨٦٢م بتطوير هذا الميناء، بعد أن نقلت تجارتها من ميناء زيلع، والذي يقع في الساحل الصومالي، إلى ميناء أوبوك. وكانت فرنسا مهتمة بهذه المنطقة، نظراً لأهميتها الاستراتيجية، مما جعلها تتعاقد مع سلطان إقليم أوبوك باستئجار الميناء، فجعل التجارة البرية والبحرية وهجرة السكان تنشط في مدينة أوبوك (Shillington, 2005, p613). واستمر نشاط وازدهار مدينة أوبوك اقتصادياً حتى الوقت الحاضر بوجود قاعدة عسكرية صينية في المدينة (Singh, 2016, p7). (انظر: الشكل رقم (٣)).

شكل رقم (٣): المنافذ البحرية التي يستغلها المهربون لنقل المهاجرين غير النظاميين من دول القرن الإفريقي إلى الجمهورية اليمنية.



المصدر: بتصريف اعتماداً على بيانات، UNHCR, IDMC and RMMS (٢): المنافذ البحرية اليمنية:

يوجد في اليمن ستة موانئ بحرية دولية، مجهزة لاستقبال البضائع والسفن، وتقديم خدمات الشحن والتفريغ والتخزين، وثلاثة موانئ نفطية، وثمانية موانئ تجارية^٢، ويستقبل اليمن المهاجرين بطريقة غير نظامية من دول القرن الإفريقي عبر عدّة موانئ وهي: موانئ عدن، وحضرموت، وشبوة، وتعز، ولحج، والحديدة.

١- مدينة عدن:

تعدُّ مدينة عدن المركز الاقتصادي والتجاري لمحافظة عدن، والتي تقع على ساحل خليج عدن الذي بدوره ينفّث على المحيط الهندي، وتبلغ مساحتها حوالي ٧٥٠ كيلومتر مربع، وتتوزّع على ثمان مديريات. ويبلغ عدد سكانها حوالي ٦٠٠ ألف نسمة حسب تعداد ٢٠٠٤م، ويمثلون نسبة ٣% من إجمالي سكان الجمهورية اليمنية (الجهاز المركزي للإحصاء، ٢٠٠٤م). وتبعد مدينة عدن عن العاصمة صنعاء مسافة تصل إلى حوالي ٣٦٣ كم (المركز الوطني للمعلومات اليمني، أرقام وحقائق، محافظة عدن).

تعدُّ محافظة عدن العاصمة الاقتصادية والتجارية للجمهورية اليمنية، وهي أول منطقة حرة تجارية وصناعية في الجمهورية اليمنية. ويوجد فيها العديد من المراكز التجارية وعدد من الفنادق السياحية، لما تحتويه هذه المحافظة من معالم سياحية عديدة، والتي أنعشت المحافظة وجعلتها تزدهر تجارياً وعمراً. ويوجد بها مطار عدن الدولي ويقع على بعد ٦ كم من وسط مدينة عدن، وثاني أكبر مطار في اليمن بعد مطار العاصمة صنعاء. ويوجد فيها جامعة عدن والتي تعدُّ ثاني جامعة بعد جامعة صنعاء على مستوى اليمن. وتنقسم تضاريس محافظة عدن بين سهل ساحلي وبعض المرتفعات في الجزء الجنوبي منها (المركز الوطني للمعلومات اليمني، أرقام وحقائق، محافظة عدن).

يقع ميناء عدن على ساحل مدينة عدن في المعلا في الطرف الجنوبي الغربي من الجمهورية اليمنية، في موقع جغرافي حيوي على طريق الملاحة العالمية، إذ كان أول ميناء في طريق السفن القادمة من البحر الأحمر بعد عبورها مضيق باب المندب، كما أنه أول ميناء في طريق السفن الداخلة إلى البحر الأحمر، وقد تميّز موقع هذا الميناء بحصانته الطبيعية التي توفر الأمان للسفن الراسية في مرفأه من تأثير العواصف والرياح الموسمية العاتية والتي كان هبوبها يعرقل حركة السفن (الشمري، ٢٠٠٤م، ص ٩٨). ويعدُّ ميناء عدن من أكبر الموانئ الطبيعية في العالم وأحد الموانئ البحرية الرئيسية، ومن أهم المراكز التجارية البحرية بمنطقة خليج عدن، ويبعد نحو ٩٥ ميلاً بحرياً شرقي باب المندب^١. وموقع المطار المتميز بالقرب من الميناء يجعل هذه المدينة ذات موقع فريد للشحن البحري-الجوي. ويمثل موقعه نقطة تحكّم في الطرق الدولية البحرية في اتجاهاتها المختلفة بين الشرق والغرب، والشمال والجنوب. ويعدُّ ميناء عدن مفتاحاً للبوابة الجنوبية للبحر الأحمر، مثل: ميناء السويس الذي يعدُّ مفتاحه الشمالي. ومما زاد من أهمية موقعه الجغرافي قُربه من منابع النفط

٣ المصدر السابق (http://www.arab-army.com/t106175p125-topic)

في دول الخليج العربي وشبه جزيرة العرب (العديني، ٢٠٠٣م، ص ٦٥). وقد وصل الميناء إلى أوج ازدهاره في فترة أواخر الخمسينات وأوائل الستينات من القرن العشرين عندما كانت ترسو فيه أكثر من نصف عدد السفن العابرة لقناة السويس وباب المنذب (العديني، ٢٠٠٣م، ص ٢٠١).

استمر الميناء يؤدي وظائفه دون إدخال أية تحسينات أو توسعات جديدة، ولكن مع مرور الوقت واندلاع حرب الانفصال في عام ١٩٩٤م بين الشطرين سابقاً أدى إلى تدهور نشاطه مقارنة بما كان عليه في فترة الستينات (العديني، ٢٠٠٣م، ص ١٧٣). وبعد حرب الانفصال التي انتهت باستعادة دولة الوحدة طُور ووسّع الميناء، وأصبح يقع على مساحة ٣٥ هكتاراً وتم إنشاء رصيفين يبلغ طولهما ٧٠٠ متراً بعمق بحري ١٦ متراً، ويستوعب ما يقارب تسعمائة ألف حاوية سنوياً (العديني، ٢٠٠٣م، ص ٣٥١).

٢- مدينة المخاء:

تقع مدينة المخاء على ساحل البحر الأحمر، وتبعد عن باب المنذب ٧٥ كم تقريباً إلى الشمال (العديني، ٢٠٠٣م، ص ١٨)، وعن مدينة تعز بمسافة ١٠٠ كم غرباً. وهي المدينة الرئيسية لمديرية المخاء والتي يبلغ عدد سكانها حوالي ٦٥ ألف نسمة حسب تعداد ٢٠٠٤م، أما مدينة المخاء فيقدر عدد سكانها حوالي ٢٠ ألف نسمة. ومديرية المخاء تتبع محافظة تعز ضمن ٢٣ مديرية، والتي يبلغ عدد سكان محافظة تعز حوالي ٢,٥ مليون نسمة وفقاً لنتائج تعداد ٢٠٠٤م. وتحتل محافظة تعز المرتبة الأولى من حيث عدد السكان في الجمهورية اليمنية (المركز الوطني للمعلومات اليمني، أرقام وحقائق، محافظة تعز).

كان ميناء المخاء هو الميناء الوحيد والقديم في الجمهورية اليمنية إلى أن حلت الحديدية بمينائها الحديث الذي أنشئ في سنة ١٣٧٨هـ-١٩٥٩م (الويس، ١٩٩١م). وبعد ميناء المخاء المحرك الاقتصادي لمدينة المخاء والظهير الرئيس لمحافظة تعز. وكان الميناء هو السوق الرئيس منذ القدم، لتصدير القهوة من اليمن. وفي عام ١٩٧٨م أكتمل تشييد الميناء الحالي وتزويده بمعدات وأرصفت جديدة تسمح بوصول السفن الكبيرة للميناء، مما جعل ميناء المخاء يحتل المركز الثالث بين الموانئ اليمنية من حيث حجم البضائع الصادرة والواردة بعد مينائي عدن والحديدة (العديني، ٢٠٠٣م، ص ٢١).

تنبع أهمية هذا الميناء نتيجة لقربه من خط الملاحة الدولي، إذ يبعد عنه حوالي ٦ كيلومترات فقط، وهو أقرب ميناء يمني إلى مضيق باب المنذب، وقربه من دول القرن الإفريقي، التي تعدُّ بوابة قارة إفريقيا على خليج عدن والبحر الأحمر واليمن، إذ

لا يبعد عن الساحل الإريتيري سوى ٣٥ كم (العديني، ٢٠٠٣م، ص ٢٠). وهذا القرب من سواحل القرن الإفريقي ساعد على الهجرة غير المشروعة إلى اليمن، خصوصاً في السنوات الأخيرة بسبب الاضطرابات الأمنية والسياسية في الجمهورية اليمنية.

٣ - مدينة الحديدية:

تقع مدينة الحديدية على ساحل البحر الأحمر، وتبعد عن العاصمة صنعاء بمسافة تصل إلى حوالي ٢٢٦ كم. وهي مركز محافظة الحديدية، ويطلق عليها عروس البحر الأحمر، وتتبع مدينة الحديدية التي يبلغ سكانها حوالي ٩٢ ألف نسمة مديرية الحديدية التي يبلغ عدد سكانها حوالي ٥٥٠ ألف حسب تعداد عام ٢٠٠٤م. ومديرية الحديدية تتبع محافظة الحديدية ضمن ستة وعشرين مديرية ويبلغ عدد سكانها حوالي ٢,٢ مليون نسمة وفقاً لنتائج التعداد العام للسكان والمساكن لعام ٢٠٠٤م. وهي تأتي في المرتبة الثانية من حيث عدد السكان بعد محافظة تعز. وتنقسم تضاريس محافظة الحديدية إلى ثلاثة أقسام هي، السهول الساحلية، والمرتفعات الجبلية، ومجموعة الجزر (المركز الوطني للمعلومات اليمني، أرقام وحقائق، محافظة الحديدية).

أما ميناء الحديدية فيقع في مدينة الحديدية، والذي أنشئ في عام ١٩٥٩م (الويسبي، ١٩٩١م، ص ٤٨) بالتعاون مع الاتحاد السوفيتي سابقاً (العديني، ٢٠٠٣م، ص ٢٦). ويعد ميناء الحديدية من أهم موانئ صيد الأسماك في الوقت الحاضر، ويحتل موقعاً متميزاً لتوسطه على الساحل الغربي للبحر الأحمر ولوقوعه على مسافات شبه متساوية بين بعض المحافظات والتي يعد ظهيراً له، ولا سيما المحافظات الشمالية والغربية والوسطى من اليمن. وهذه الميزة سهّلت ارتباطه بجميع المدن اليمنية بطرق معبّدة، أدت إلى وصول خدماته إلى نواحي اليمن كافة (العديني، ٢٠٠٣م، ص ٦٦). ويعد الميناء الممر الأول إلى الجزر اليمنية كافة ذات العمق الاستراتيجي، ومن أهمها جزر حنيش الكبرى والصغرى. كما يُمثل الميناء موقعا استراتيجياً للملاحة البحرية في باب المنذب الذي يمثل ممرأ استراتيجياً (نجدي، ٢٠١٧م).

بسبب عدم وجود حماية طبيعية لمنشآت الميناء والسفن الراسية في عرض البحر، لذلك نُقل إلى موضعه الحالي في خور الكثيب، حيث يبعد ٥ كيلومترات إلى الشمال من مدينة الحديدية، كما يتمتع الميناء بحماية طبيعية كافية يوفرها لسان رأس الكثيب الرملي الذي يمتد من جنوب الميناء نحو شماله الغربي داخل مياه البحر بطول ١٤ كم وينتهي برأس الكثيب، حيث المياه العميقة. ومن مزايها بُعد المناسبات عن العمران لمدينة الحديدية (العديني، ٢٠٠٣م، ص ٦٦)، ونظراً لقرب الميناء من دول القرن الإفريقي فإنه يُستخدم في تهريب البشر من هذه الدول إلى الجمهورية اليمنية.

٤ - مدينة المكلا:

تقع مدينة المكلا على ساحل البحر العربي إلى الشرق من عدن، وتبعد عنها بنحو ١٠٨٠ كم، وتبعد عن صنعاء مسافة ٧٩٤ كم. وهي المدينة الأكبر وتعد مدينة المكلا

عاصمة محافظة حضرموت، كما تعدُّ مدينة المكلا ثالث أهم مدينة يمنية بعد صنعاء وعدن (المركز الوطني للمعلومات اليمني، أرقام وحقائق، محافظة حضرموت). كلمة المكلا في اللغة العربية تعني المرسى أو الميناء. ويوجد في المدينة مطار ويُطلق عليه مطار المكلا، ويعدُّ ثالث أكبر مطار في الجمهورية اليمنية. ويبلغ عدد سكان مديرية المكلا حوالي ١٩٠ ألف نسمة حسب تعداد ٢٠٠٤م. ومديرية المكلا تتبع محافظة حضرموت التي تقع في الجزء الشرقي للجمهورية اليمنية على ساحل البحر العربي، وهي أكبر محافظات الجمهورية اليمنية، والتي يتبعها ٣٠ مديرية، ويبلغ عدد سكانها وفقاً لنتائج التعداد السكاني لعام ٢٠٠٤م حوالي ١,١ مليون نسمة. وتتميز المحافظة بتنوع تضاريسها إلى أربعة أقسام هي: السهل الساحلي، والجبال والهضاب، ووادي حضرموت، والسهل الصحراوي (المركز الوطني للمعلومات اليمني، أرقام وحقائق، محافظة حضرموت).

يقع ميناء المكلا في مدينة المكلا، ويعدُّ من أهم الموانئ في البحر العربي، وهو المنفذ البحري الوحيد في محافظة حضرموت اليمنية المطلة على بحر العرب، وأنشئ عام ١٩٨٤م كميناء متعدد الأغراض يخدم الحركة التجارية، والسفينة، ومشتقات النفط للمحافظة وكظهير للمحافظات الأخرى. وأصبح هذا الميناء البوابة الرئيسية للمحافظات الشرقية من اليمن للاستيراد والتصدير (العديني، ٢٠٠٣، ص ٣٠م).

٥- مدينة قنا (بئر علي):

مدينة بئر علي تُطل على البحر العربي والمحيط الهندي، وتقع إدارياً ضمن مديرية رضوم ويبلغ عدد سكانها حوالي ٢٤ ألف نسمة حسب تعداد ٢٠٠٤م. وتقع مديرية رضوم في محافظة شبوة ضمن ١٧ مديرية، والتي يبلغ عدد سكانها نحو ٥٠٠ ألف نسمة وفقاً لنتائج التعداد العام للسكان، والمساكن، والمنشآت لعام ٢٠٠٤م. وتعدُّ المدينة الواجهة الساحلية الشرقية، التي تربط محافظة شبوة بمحافظة حضرموت. وتبعد عن العاصمة صنعاء مسافة ٤٧٤ كم. و٣٨٥ كم إلى الجهة الشرقية من عدن، ومسافة ٣٠٠ كم إلى الجهة الغربية من المكلا. وتضم محافظة شبوة أراضي متنوعة التضاريس بين جبال، وسهول، وصحاري تمتد شمالاً باتجاه الربع الخالي، وسواحل واسعة الأطراف على البحر العربي (المركز الوطني للمعلومات اليمني، أرقام وحقائق، محافظة شبوة).

^٤ مؤسسة موانئ البحر العربي اليمنية

يوجد في المدينة ميناء يُطلق عليه ميناء بير علي (ميناء قنا قديماً). يقع ميناء قنا (ببير علي)، على مرتفع من الأرض بالقرب من مدينة ميفعة، إلى الشرق من ميناء عدن ويُعرف أيضاً بـ (حصن الغراب)، وهو ميناء حضرموت الرئيس في السابق وحلّ مكانه ميناء الشحر بمحافظة حضرموت (الشمري، ٢٠٠٤م، ص ١٠٥). ويقع الميناء على ساحل شبوة في البحر العربي على بُعد ١٢٠ كم غرب المكلا، و١٤٠ كم جنوب عتق المركز الإداري لمحافظة شبوة. وتشتهر مدينة بير علي بكثرة الأسماك، حيث يتوافد إليها المئات من القوارب وأفواج الصيادين من كل حدب وصوب. وبدأت المدينة في التوسع والتكاثر السكاني، وهي تحتل أهمية اقتصادية، وتعدّ المرفأ الأول في محافظة شبوة. وتعدّ مدينة بير علي من أهم المناطق الاقتصادية في اليمن عموماً، والجنوب خصوصاً، لأنها تضم أكبر منشأة اقتصادية باليمن "ميناء بلحاف لتصدير الغاز المسال"، حيث بلغت تكلفته ٤,٥ مليار دولار (صحيفة عدن الغد، ٢٠١٦م). ويعدّ ميناء بير علي ميناء صيد واقع في منطقة في نهاية خليج عدن، ويُستخدم لتصدير نفط محافظة شبوة أيضاً، وهو نقطة وصول خط أنابيب "شبوة-ببير علي" الذي تبلغ قدرته ١٣٥ ألف برميل يومياً (يمن برس، ٢٠١٥م). وكذلك يُستخدم كمنطقة استقبال للمهاجرين غير النظاميين من قبل دول القرن الإفريقي.

٦- مدينة رأس العارة

تقع مدينة رأس العارة على بحر العرب، وهي تتبع مديرية المضاربة والعارة والتي تقع في محافظة لحج، ويحدها من الشمال تعز، ومن الشرق محافظة عدن، ومن الغرب باب المندب، ومن الجنوب البحر العربي، وتبعد عن العاصمة صنعاء بحوالي ٣٢٠ كم. وتوجد فيها مناطق جبلية وساحلية، ويعتمد سكانها على الزراعة، وتربية النحل، وعلى الثروة السمكية، وتعدّ المديرية المصدرة الأولى للأسماك على مستوى المحافظة، لكونها المديرية الوحيدة الساحلية (الصبيحي، ٢٠١١م). يبلغ عدد سكان مديرية المضاربة ورأس العارة ٤٦ ألف نسمة وفقاً لتعداد عام ٢٠٠٤م. كما يبلغ عدد سكان محافظة لحج بحسب تعداد ٢٠٠٤م حوالي ٧٣٠ ألف نسمة. وتنقسم تضاريس المحافظة إلى أربعة أقسام هي، المناطق الجبلية، والمناطق السهلية والصحراوية، والمناطق الساحلية، والأودية (المركز الوطني للمعلومات اليمني، أرقام وحقائق، محافظة لحج).

يقع ميناء رأس العارة في شمال وشرق منطقة رأس العارة، وإلى الشرق من باب المندب على البحر العربي. ويتميز ساحل رأس العارة بالعديد من المميزات منها موقعه الاستراتيجي المهم بحكم قربيه من باب المندب، مما جعلها على الأرجح منطقة استراحة للسفن قديماً، كما أنه بطبيعتها الطبوغرافية كانت ملجئاً للسفن أثناء العواصف البحرية في بعض فصول السنة. وكانت السفن تجعل منه محطة ترانزيت حتى انتهاء الرياح الموسمية ومن ثمّ تواصل سيرها إلى ميناء عدن كون الشاطئ يقع

بالقرب من خط الملاحة البحرية، الذي يربط عدن بدول العالم المختلفة في كلِّ من قارات آسيا، وإفريقيا، وأوروبا، والواقعة على البحر الأحمر (المركز الوطني للمعلومات اليمني، أرقام وحقائق، محافظة لحج).

بسبب طول ساحل مديرية المضاربة والعارة وانخفاض الكثافة السكانية فيها، وإضافة إلى قربها من السواحل الإفريقية، كل ذلك ساعد على القيام بعملية التهريب للبضائع الممنوعة والغير مرخصة، وتهريب البشر، والمتاجرة بهم عن طريق هذه المنطقة (العمراتي، ٢٠٠٨م). ويذكر أن سواحل العارة أصبحت وكرًا للتهريب بأنواعه من مشتقات نفطية، وأدوية، وخمور، ومخدرات، وأسلحة، وسجائر، من المكلا، وعدن، إلى ميناء المخاء والعكس (الصيحي، ٢٠١٦م). وأن ميناء رأس العارة أستخدم في تهريب الأسلحة، والذخائر المرسله من حزب الله لمليشيا لحوثي في تعز (إقليم عدن، ٢٠١٥م).

٧- مدينة شقرة

تقع هذه المدينة على ساحل البحر العربي، في مديرية خنفر والتي يبلغ عدد سكانها نحو ١١٠ آلاف نسمة حسب تعداد ٢٠٠٤م، وتعدُّ من أكبر مديريات محافظة أبين والتي يبلغ عدد مديرياتها ١١ مديرية، وتعدُّ مدينة زنجبار مركز المحافظة. ويبلغ عدد سكان محافظة أبين وفقاً لإحصائيات عام ٢٠٠٤م حوالي ٤٥٠ ألف نسمة. وتقع مدينة شقرة على بُعد ٥٧ كم من مدينة زنجبار باتجاه الشمال الشرقي. وهي أهم ميناء لاصطياد الأسماك، ويوجد فيها أول مصنع لتعليب الأسماك ويبلغ عدد سكانها ٤,٢٨٨ نسمة حسب تعداد ٢٠٠٤م. وتتوزع تضاريس محافظة أبين بين جبال في أطرافها الشمالية، وهضاب في وسطها وسهول ساحلية طويلة في أطرافها الجنوبية، ويقع ميناء شقرة إلى الجنوب الشرقي للعاصمة صنعاء، وتبعد عنها بمسافة تصل إلى ٤٢٧ كم. ويبعد الميناء حوالي ١٠٠ كم إلى الشرق من محافظة عدن، (المركز الوطني للمعلومات اليمني، أرقام وحقائق، محافظة أبين) (انظر: الشكل رقم (٤)).

° الدليل الشامل، دليلك الشامل إلى اليمن

شكل رقم (٤): مواقع المنافذ البحرية لليمن ودول القرن الإفريقي



المصدر: اعتماداً على بيانات: UNHCR, MMTF, 2008, and Ministry of Interior-Punt land, 2016.

الجدول رقم (١٥) يلخص الخصائص الجغرافية للمنافذ البحرية المُصدرة والمستقبلية للمهاجرين غير النظاميين لكل من دول القرن الإفريقي واليمن.

جدول رقم (١٥)، الخصائص الجغرافية للمنافذ البحرية المُصدرة والمُستقبلة للمهاجرين غير النظاميين في القرن الإفريقي واليمن.

تسلسل	اسم الميناء	الموقع	السكان
١	ميناء بوساسو (بندر قاسم سابقاً)	يقع على الساحل الجنوبي لخليج عدن، في مدينة بوساسو التي تقع في إقليم بونتلاند الذي يقع في شمال جمهورية الصومال.	يبلغ عدد سكان الإقليم حوالي مليون نسمة، في حين يبلغ سكان مدينة بوساسو حوالي ٣٠ ألف نسمة حسب تعداد ٢٠٠٨م.
٢	ميناء بربرة	تقع على الساحل الجنوبي لخليج عدن، في مدينة بربرة، التي تقع في إقليم صومالي لاند (أرض الصومال)، في شمال غرب جمهورية الصومال.	يبلغ عدد سكان الإقليم حوالي ٣,٥ مليون نسمة، في حين يبلغ عدد سكان مدينة بربرة حوالي ٢٠٠ ألف حسب تعداد ٢٠٠٨م.
٣	ميناء أوبوك	يطل الميناء على البحر الأحمر، ويقع في مدينة أوبوك، التي تقع في إقليم أوبوك، في شمال جمهورية جيبوتي.	يبلغ عدد سكان إقليم أوبوك حوالي ٤١ ألف نسمة، ويبلغ عدد سكانها حوالي ١٨ ألف نسمة حسب تعداد ٢٠١٢م.
٤	ميناء عدن	يقع ميناء عدن على ساحل خليج عدن، في المدينة نفسها التابعة لمحافظة عدن.	ويبلغ عدد سكان محافظة عدن حوالي ٦٠٠ ألف نسمة، ويبلغ سكان عدد مدينة عدن حوالي ٣٨ ألف نسمة حسب تعداد ٢٠٠٤م.
٥	ميناء المخاء	يقع ميناء المخاء على ساحل البحر الأحمر، في مديرية المخاء التابعة لمحافظة تعز.	ويبلغ عدد سكان محافظة تعز حوالي ٢,٥ مليون نسمة، أما مدينة المخاء فحوالي ٢٠ ألف نسمة حسب تعداد ٢٠٠٤م.
٦	ميناء الحديدية	يقع ميناء الحديدية على ساحل البحر الأحمر، ومدينة الحديدية، تتوزع على ثلاث مديريات، وهي: (الحوك، والميناء، والحالي).	ويبلغ عدد سكان محافظة الحديدية ٢,٢ مليون نسمة، ومدينة الحديدية التي تتوزع على ثلاث مديريات يبلغ عدد سكانها حوالي ٥٠٠ ألف حسب تعداد ٢٠٠٤م.
٧	ميناء المكلا	يقع على ساحل بحر العرب، في مديرية المكلا، التابعة لمحافظة حضرموت.	ويبلغ عدد سكان محافظة حضرموت ١,١ مليون نسمة، في حين عدد سكان مدينة المكلا حوالي ١٩٠ ألف نسمة حسب تعداد ٢٠٠٤م.
٨	ميناء بئر علي (ميناء قنا سابقاً)	يطل ميناء بئر علي على بحر العرب، ويقع في مديرية رضوم، التابعة لمحافظة شبوة.	ويبلغ عدد سكان محافظة شبوة حوالي ٥٠٠ ألف نسمة، ويبلغ عدد سكان مديرية رضوم حوالي ٢٤ ألف نسمة حسب تعداد ٢٠٠٤م.
٩	ميناء رأس العارة	يقع على بحر العرب في مدينة رأس العارة، وتتبع مديرية المضارة والعاره، في محافظة لحج.	ويبلغ عدد سكان محافظة لحج حوالي ٧٥٠ ألف نسمة، ويبلغ عدد سكان مديرية المضارة ورأس

السكان	الموقع	اسم الميناء	تسلسل
العارة حوالي ٤٦ ألف نسمة حسب تعداد ٢٠٠٤م.			
ويبلغ عدد سكان محافظة أبين حوالي ٤٥٠ ألف نسمة، في حين يبلغ عدد سكان مديرية خنفر حوالي ١١٠ آلاف نسمة حسب تعداد ٢٠٠٤م.	يقع على ساحل بحر العرب، في مدينة شقرة التابعة لمديرية خنفر، في محافظة أبين.	ميناء شقرة	١٠

ثانياً: المسالك البرية إلى المنافذ البحرية للمهاجرين غير النظاميين في القرن الإفريقي:

نظراً للارتباط الجغرافي المكاني بين دول القرن الإفريقي، فإن المدن الحدودية والمراكز السكانية الواقعة على الحدود بين دول القرن الإفريقي تعدُّ مركز تجمع للمهاجرين، وتنتشر بها شبكات التهريب. على سبيل المثال مدينة جيجيكا على الحدود الأثيوبية ومدينة توق واجال على الجانب الصومالي، ومدينة ودر في أثيوبيا القريبة من الحدود الصومالية، ومدينة غودي الأثيوبية القريبة من الحدود الصومالية (MMTF Somalia, 2008)، ومدينتا فالافيي، وبالهو الجيبوتيتين الحدوديتين مع أثيوبيا، ومدينتا علي صابح، ودكيل الجيبوتيتين القريبتين من الحدود الأثيوبية، ومدينة لوياده الصومالية الحدودية مع جيبوتي، ومن هذه المدن تتفرع عدة مسالك برية للوصول إلى سواحل القرن الإفريقي (Sturridge, et al, 2017, p37-38).
توجد عدة مسالك برية يسلكها المهاجرون من دول القرن الإفريقي للوصول إلى الموانئ البحرية التي تكثر من خلالها الهجرة من دول القرن الإفريقي إلى الجمهورية اليمنية وهي على النحو الآتي:
المسالك البرية التي تؤدي إلى الصومال:

المسلك البري الأول: وهو أكثر شيوعاً ويسلكه المهاجرون الفقراء الذين ليس لديهم قدرة مالية على الدفع للمهربين من أديس أبابا حتى هراري ومنها إلى مدينتي جيجيكا الحدودية على الجانب الأثيوبي ومدينة توق واجال الحدودية على الجانب الصومالي، حيث يكثر المهربون في هذه المناطق الحدودية حتى مدينة توكاراق في (إقليم سول) مروراً بمدينة غاروي، ومدينة قرطو ومنها إلى مدينة بوساسو، حيث يوجد ميناء بوساسو (Ministry of Interior-Puntland, 2016).

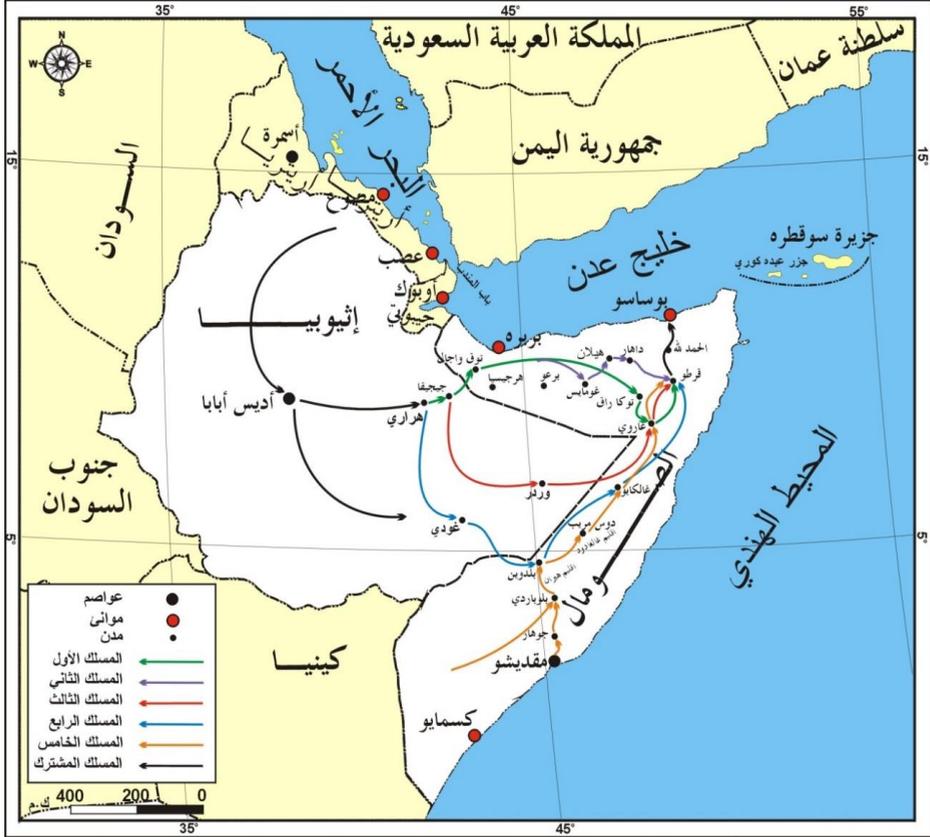
المسلك البري الثاني: وهو طريق موازي للطريق الرئيس الأول حتى مدينة غومايس، ويسلكه المهاجرون، لتجنب نقاط التفتيش المتواجدة بكثرة على طول هذا الطريق، مروراً بمدن، هيلان، داهار، وقرطو، والحمد لله جنوب مدينة بوساسو حتى مدينة بوساسو في إقليم بونتلاندا (Ministry of Interior-Puntland, 2016).

المسلك البري الثالث: أمّا هذا المسلك البري فيفضله المهاجرون من منطقة الأراضي المنخفضة في أثيوبيا، وخصوصاً الذين ينتمون إلى قبيلة أوغادن، لوجود قبيلة دارود المسيطرة على هذه المنطقة، والتي توفر لهم الحماية بسبب العلاقات الوطيدة بين القبيلتين. حيث يسلك المهاجرون الطريق من مدينة وردر في إثيوبيا القريبة من الحدود الصومالية ويقطعون الحدود الصومالية ما بين مدينتي غاروي وجالكعيو، ويسافرون عبر مدينة غاروي إلى مدينة بوساسو في إقليم بونتلاندا (MMTF) (Somalia, 2008, p5).

المسلك البري الرابع: وهو الذي يسلكه المهاجرون الأثيوبيون وتستخدمه العوائل بصورة كبيرة عبر مدينة غودي الأثيوبية القريبة من الحدود الصومالية. ويعبر المهاجرون الإثيوبيون الحدود الصومالية إلى إقليم هيران وإقليم غالغادود في جمهورية الصومال، ويقطعون طريقهم باتجاه مدينة جالكعيو. ومعظم مستخدمي هذا الطريق من المهاجرين لا يعتمدون عادةً على شبكات التهريب. وعند وصول المهاجرين إلى مدينة بوساسو، يُفضل البعض منهم الإقامة مع أقاربهم، والبعض الآخر، يقيمون في مناطق إقامة النازحين في كلٍّ من مدن: بوش، بالاد، تواكل، وأبو بانتظار المهريين (MMTF, Somalia, 2008, p5).

المسلك البري الخامس: أمّا هذا المسلك فيسلكه المهاجرون القادمون من جنوب وسط الصومال ومن مقديشو، فإنّه يبدأ من الطريق الرئيس المتجه شمالاً من جنوب وسط الصومال حتى ملتقى الطرق من وسط جنوب الصومال، مع مدينة هيران في إقليم هيران، ومن ثمّ يسلك المهاجرون الطريق الرئيس الذي يمرُّ ببلدوين وطوس مريب، عبر مدن جالكعيو، غاروي، الحمدلله حتى مدينة بوساسو في إقليم بونتلاندا. ويعدُّ هذا الطريق الشريان الرئيس للمواصلات الذي يربط معظم أقاليم الصومال، وقد سهل في عملية تنقل المهاجرين بوسائل نقل مختلفة منها: سيارات الأجرة، والحافلات، والشاحنات للوصول إلى ميناء بوساسو (MMTF, Somalia, 2008, p5) (انظر: الشكل رقم (٥)).

شكل رقم (٥): المسالك البرية للمهاجرين غير النظاميين إلى موانئ الجمهورية الصومالية.



المصدر: اعتماداً على UNHCR, MMTF, 2008, Ministry of Interior- Puntland, 2016.

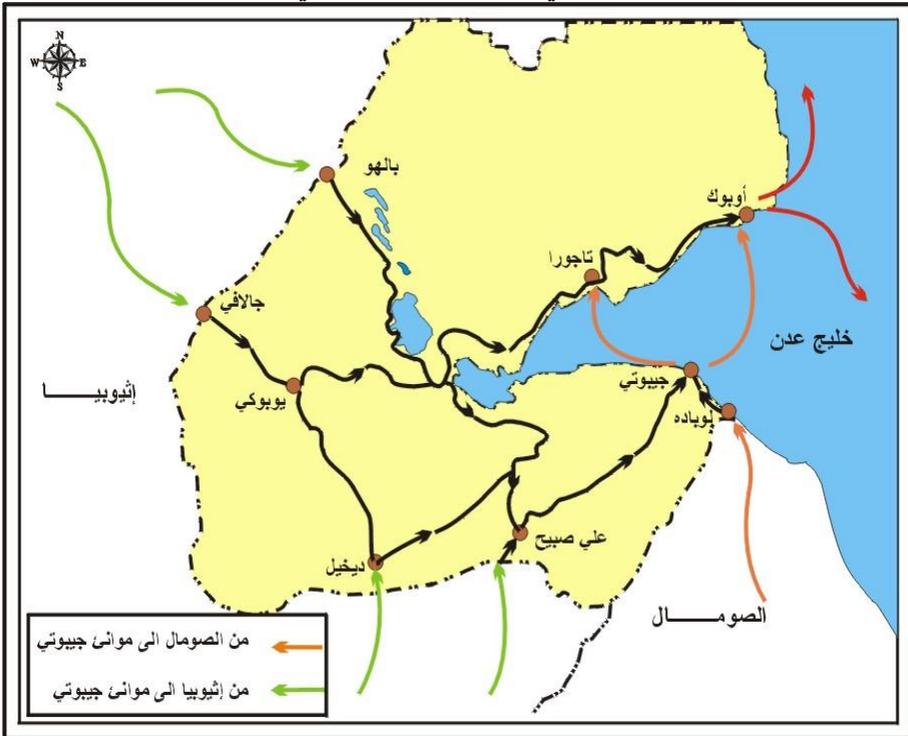
المسالك البرية التي تؤدي إلى جيبوتي:

المسلك البري الأول: وأغلب من يستخدم هذا المسلك هم المهاجرون الأثيوبيون. وينقسم إلى قسمين، القسم الأول ويعبر المهاجرون الأثيوبيون الحدود الجيبوتية عبر مدينتي جالافي، وبالهو الجيبوتيتين الحدوديتين مع أثيوبيا، حيث يتمركز المهربون الأثيوبيون الذين يقومون بعملية التنسيق مع المهربين الجيبوتيين؛ لتسهيلهم إلى جمهورية جيبوتي ومنها إلى الجمهورية اليمنية (MMTF, Somalia 2008, p5). والقسم الثاني، حيث يقطع المهاجرون الأثيوبيون الحدود الجيبوتية إلى الهضاب المرتفعة في جمهورية جيبوتي عبر مدن علي صبيح، ودخيل القريبة من الحدود

الأثيوبية باتجاه مدينة تاجورا، ومنها إلى مدينة أوبوك، حيث يوجد ميناء أوبوك، (Sturridge, et al, 2017, p37-38).

المسلك البري الثاني: وهذا المسلك يستخدمه كل من الأثيوبيين والصوماليين. ويعدُّ الممر الرئيس للمهاجرين الأثيوبيين من الجزء الشرقي لأثيوبيا عن طريق العبور للحدود أثيوبيا إلى صومالي لاند (أرض الصومال)، في الصومال، ومنه يعبر المتسللون عن طريق البر، عبر مدينة لوياده الصومالية الحدودية مع جيبوتي. وعند الوصول إلى جيبوتي، يستخدم المهاجرون واللاجئون مدينة أرهب كنقطة عبور، والبعض يمكث بها مدة من الزمن حتى يستطيع جمع المال المطلوب للهجرة إلى اليمن (MMTF, Somalia, 2008) (انظر: الشكل رقم (٦)).

شكل رقم (٦): المسالك البرية والبحرية للمهاجرين غير النظاميين من دول القرن الإفريقي عبر جمهورية جيبوتي.



المصدر: اعتماداً على بيانات كَلِّ (Sturridge, et al, 2017) and (MMTF,) (2008).

ثالثاً: رحلة عبور المهاجرين غير النظاميين من المنافذ البحرية في القرن الإفريقي إلى اليمن:

يقطع المهاجرون من دول القرن الإفريقي، على مدى سنوات طويلة، هذه الرحلة المحفوفة بالمخاطر من موانئ دول القرن الإفريقي إلى الجمهورية اليمنية، بحثاً عن حياة أفضل في الخارج، وهرباً من الصراعات والقمع، والمصاعب الاقتصادية في بلادهم. وينطلق المهاجرون الصوماليون والأثيوبيون عبر سواحل دول القرن الإفريقي من مناطق قريبة من موانئ بوساسو، وبربرة في الصومال، وميناء أوبوك في جمهورية جيبوتي، باتجاه السواحل الجنوبية والغربية لليمن، حيث ترسو سفن المهاجرين على هذه السواحل. ويميل المهربون لتهرب المهاجرين عبر البحر لقصر الرحلة وتفضّل للمهاجرين الذين ليس لديهم المصدر الكافي لتمويل الهجرة (Majidi and Oucho, 2016, p60).

ويوجد منفذان بحريان رئيسان يسلكهما المهاجرون من دول القرن الإفريقي، للوصول إلى الموانئ البحرية للجمهورية اليمنية وهذه المسالك البحرية هي على النحو الآتي:

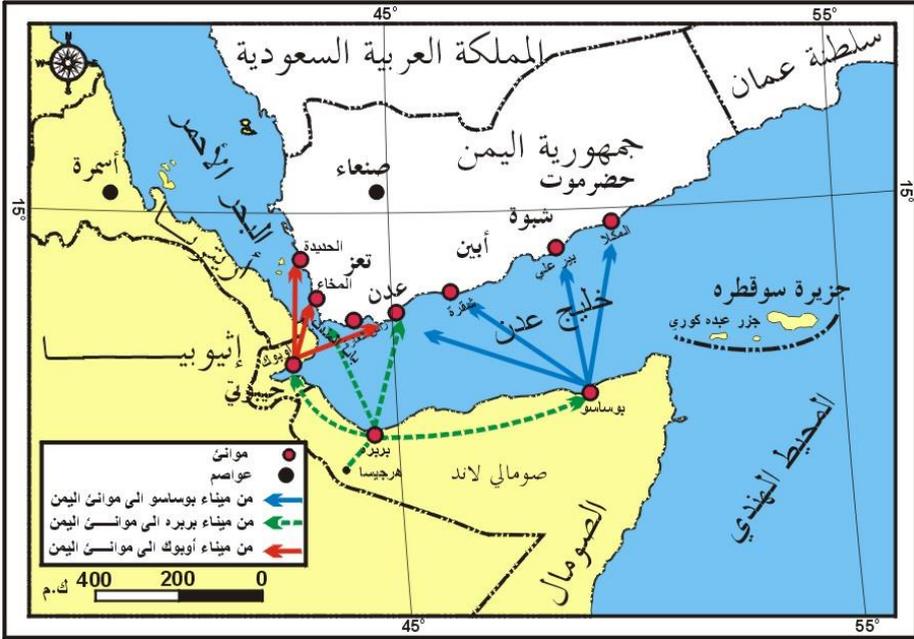
المنفذ البحري الأول:

يبدأ المهاجرون رحلتهم من قرى قريبة من ميناء بوساسو بسبب وجود القاعدة العسكرية البحرية لصومالي لاند على ساحل بوساسو بين مدينة زيلا ومدينة لوقايا، والتواجد الفعّال لدوريات خفر السواحل والتي تحجز القوارب التي تنقل المهاجرين غير النظاميين، وكذلك تحتجز المهاجرين غير النظاميين، حيث تقوم بسجنهم وترحيلهم إلى بلدانهم إن لم يكونوا من الجنسية الصومالية. وتنتقل القوارب التي حملت المهاجرين إلى الجمهورية اليمنية (في المساء)، من نقاط خاصة للمغادرة تقع على القرى الساحلية من ماريرو، شيمبرو، سيلايو ولاسقوري. وأغلبها ينطلق من قرية معزولة اسمها ماريرو وهي تحت سيطرة ميليشيا مسلحة، ويدفع المهربون لها المال لتأمين الحماية لأعمالهم وأنشطتهم الإجرامية. وتستغرق الرحلة عبر خليج عدن من حوالي ١٨ إلى ٢٤ ساعة. وتصل القوارب التي انطلقت من ميناء بوساسو إلى السواحل الجنوبية للجمهورية اليمنية باتجاه محافظات حضرموت، وشبوة، وأبين، وعدن، ولحج، وتغز (Sturridge, et al, 2017, p69).

المنفذ البحري الثاني:

أمّا هذا المسلك فيستخدمه المهاجرون للانطلاق بقواربهم عبر البحر الأحمر أو خليج عدن من مناطق ساحلية معزولة، وعادة ما تكون قريب من ميناء أوبوك باتجاه الشمال منه مثل: جويهر، غوره، انقر، وقودويا، وذلك لتفادي حرس الحدود الجيبوتي والسلطات الأمنية في المنطقة. وتستغرق الرحلة إلى سواحل الجمهورية اليمنية ما بين سبع وثمان ساعات، على الرغم من إمكانية قطع الرحلة بوقت أقل من ذلك والتي

قد تصل إلى أربع ساعات، (Sturridge, et al, 2017, p68) (انظر: الشكل رقم (٧)).
شكل رقم (٧)، المسالك البحرية التي يسلكها المهاجرون من دول القرن الإفريقي إلى اليمن.



المصدر: اعتماداً على UNHCR, MMTF, 2008, Ministry of Interior- على Puntland, 2016.

رابعاً: المسالك البرية للمهاجرين من الجمهورية اليمنية إلى الأراضي الحدودية للمملكة العربية السعودية:

تعدُّ الجمهورية اليمنية منطقة عبور للمهاجرين غير النظاميين من دول القرن الإفريقي إلى المملكة العربية السعودية خصوصاً، وبعض دول الخليج العربي عموماً. ويقيم بعض المهاجرين من دول القرن الإفريقي بصورة مؤقتة في اليمن والبعض الآخر يتجه مباشرة إلى الأراضي الحدودية للمملكة.

ويسلك المهاجرون غير النظاميين عدة مسالك برية أهمها ما يلي:
المسلك البري الأول: ينطلق المهربون ومعهم المتسللون من الموانئ الساحلية الجنوبية لليمن إلى العاصمة صنعاء، حيث يتم توزيع المهاجرين على المهريين، ومن

ثمَّ يتحركون باتجاه الحديدة شمالاً حتى يصلون إلى حرض، ولكن بسبب إجراء التشديدات الأمنية على الحدود السعودية ووجود القوات العسكرية بكثرة في هذه المناطق، يُعزَّرُ المهربون وجهتهم إلى مدينة الملاحيز في محافظة صعدة، وهي قريبة من الحدود السعودية اليمنية من الجهة الشمالية الشرقية. وتبدأ المرحلة الثانية من عملية التهريب بالتنسيق مع المهربين السعوديين لمحاولة تسهيل دخولهم إلى الأراضي السعودية.

المسلك البري الثاني: يسلكه المهربون ومعهم المهاجرون من موانئ عدن وأبين باتجاه مدينة رداغ في محافظة البيضاء. ومنها يتولى مهمة التهريب مجموعة أخرى تنقل المهاجرين من مدينة رداغ إلى مدينة مأرب في محافظة مأرب ومنها إلى العاصمة، حيث تكون نقطة التجمع للمهربين والمهاجرين؛ ليتم توزيع المهاجرين على الآليات وتنسيق عملية تهريبهم من صنعاء إلى محافظة الجوف عبر الطريق الرئيس الذي يربط العاصمة صنعاء بمحافظة الجوف من خلال مواقع في مديرية خب الشعف مثل: منطقة الحاسر، والمهامشة، ومنها إلى محافظة صعدة عبر مدينة الملاحيز أو باقم بمحافظة صعدة قرب الحدود السعودية، وتتم هذه الرحلة بعيداً عن المدن الرئيسية. وهناك مسار آخر يبدأ من العاصمة باتجاه مديرية حرف سفيان بمحافظة عمران ومنها إلى محافظة صعدة، أو مباشرة من مدينة مأرب إلى محافظة الجوف عبر مناطق أم شداد وسوق الثلوث، أو مدينة الحزم إلى محافظة صعدة، حيث مدينة باقم أو الملاحيز.

المسلك البري الثالث: أمَّا هذا المسلك فيسلكه المهربون والمهاجرون من المناطق القريبة من ميناء بير علي في محافظة شبوة إلى مدينة مأرب في محافظة مأرب، حيث تكون نقطة التجمع للمهربين والمهاجرين، ويتم توزيع الأدوار بوجود مهربين جدد يقومون بعملية التهريب من مدينة مأرب باتجاه مدينة الحزم في محافظة الجوف، ومنها إلى مدينة الملاحيز أو باقم أو قرية آل ثابت بصعدة، أو من مدينة مأرب إلى صنعاء ومنها عبر محافظة عمران.

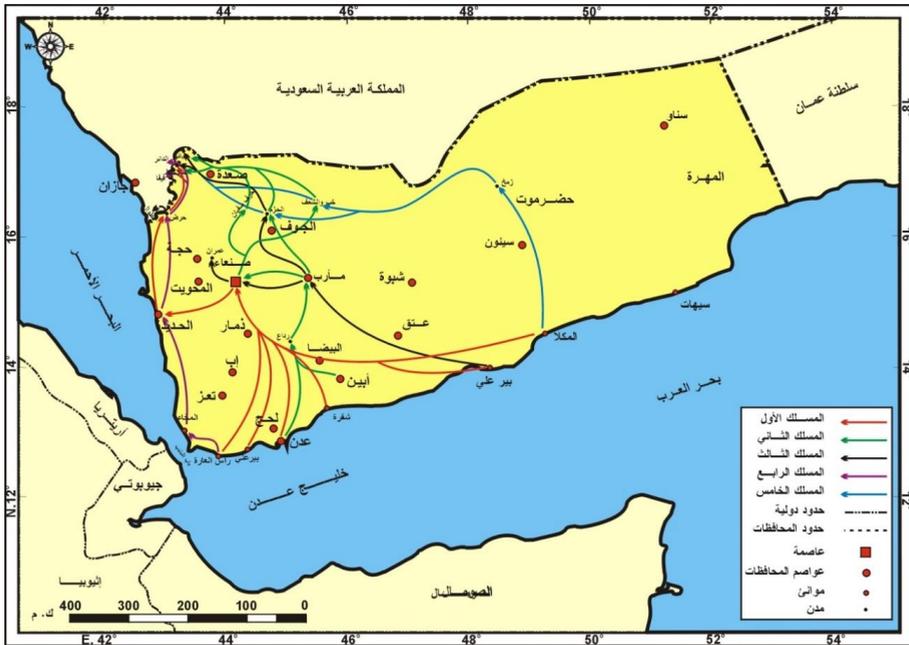
والقصد من عمليات تغيير المهربين من مدينة لأخرى، هو أن المهربين يكونون على دراية بمدخل ومخارج مدنهم وقراهم أكثر من غيرهم، ويتمتعون بمقدرة عالية في سرعة التنقل في شوارعها، فضلاً عن قدرتهم في تقادي نقاط التفتيش الأمنية والتعامل معها.

المسلك البري الرابع: أمَّا المهاجرون الذين تَرَسُّوا قواربهم في ميناء رأس العارة والذي يقع في محافظة لحج فإنَّ المهربين يتجهون بهم إلى مدينة المخاء بمحافظة تعز، ومنه إلى مدينة الحديدة باتجاه مدينة حرض الحدودية التابعة إلى محافظة حجة، ومنهم من يغامر في الدخول مع المهربين في التسلل إلى الحدود السعودية عبر محافظة الطوال وهم يشكلون نسبة قليلة جداً، والبعض الآخر يسلك الطريق المتعارف

عليه حالياً باتجاه محافظة صعدة عبر طريق الملاحيط وباقم، حيث يتم بعدها تهريبهم عبر محافظات فيفاء والداير في منطقة جازان.

المسلك البري الخامس: أمّا عن المهاجرين الذين ترسّوا قواربهم بالقرب من ميناء المكلا في محافظة حضرموت، فينطلق بهم المهربون من الميناء إلى مديرية زمخ ومنوخ في محافظة حضرموت، ومن ثمّ إلى مدينة الحزم أو إلى مديرية الخب والشعف بمحافظة الجوف ذات الطبيعة الصحراوية، ومنها إلى مديرية حرف سفيان بمحافظة عمران، حيث تنطلق شمالاً إلى محافظة صعدة، حيث يتم التنسيق مع المهربين السعوديين؛ لتسهيل مهمة دخولهم إلى أراضي المملكة العربية السعودية عبر مدن الملاحيط وباقم (انظر: الشكل رقم (٨)).

شكل رقم (٨): مسالك الهجرة البرية من السواحل اليمنية إلى حدود المملكة العربية السعودية.



المصدر: اعتماداً على المقابلة مع المَهْرَبِين السعوديين واليمنيين والمتسللين، UNHCR, and RMMS.

الخاتمة والتوصيات

تناولت هذه الدراسة المسالك غير المشروعة من دول القرن الإفريقي واليمن إلى المملكة العربية السعودية، وقد طبقت الدراسة على عينة عشوائية من المتسللين المقبوض عليهم في محافظة الدائر بمنطقة جازان، وتبين من خلال الدراسة أن الطبيعة الجغرافية والتضاريس بين الحدود السعودية واليمنية أدت دوراً مهماً في عملية الهجرة غير المشروعة، فضلاً عن اتساع الحدود البرية بين المملكة العربية السعودية والجمهورية اليمنية ووعورة التضاريس للمناطق الحدودية لكلٍ من البلدين، كل ذلك انعكس سلباً على الجانب الأمني في عدم قدرته على تعقب المتسللين والمهربين، مما أدى إلى زيادة أعداد المتسللين، وخصوصاً في محافظة الدائر حيث التضاريس الوعرة والأودية العميقة التي توفر الأمن والحماية من الدوريات والوحدات الأمنية في عدم مقدرتها على ملاحقتهم بسبب وعورة المنطقة، إضافة إلى تقارب القرى وتداخلها مع بعضها البعض بالرغم من ترسيم الحدود الذي فصل القرية إلى قسمين، وهم من قبيلة واحدة وقد يكون بينهم علاقات عائلية.

واتضح تنوع دوافع المتسللين القادمين من اليمن ومن دول القرن الإفريقي ما بين أسباب اقتصادية، وسياسية، واجتماعية، وأمنية، والتي تعدُّ جميعها من العوامل الطارئة. ويشكل الوضع الاقتصادي الصعب الذي تعاني منه اليمن ودول القرن الإفريقي من أكبر التحديات والتي تساعد على استمرار الهجرة غير المشروعة، حيث قلة الفرص الوظيفية، وارتفاع معدلات البطالة، وازدياد معدلات الفقر في تلك المجتمعات وقلة الأجور، وارتفاع معدل النمو السكاني، كل هذه التحديات تسهم في عملية التسلل والهجرة غير المشروعة.

اتضح من نتائج الدراسة أن نسبة المتسللين من اليمن يشكلون حوالي ٦٥% من مجموع المتسللين إلى المملكة العربية السعودية، و٣٥% من دول القرن الإفريقي. وقد تنوعت طبيعة الطرق التي سلكها المتسللون لتجاوز الحدود السعودية اليمنية. فبعضهم سلكوا في أثناء تسللهم طرقاً جبلية وعرة، ومنهم من تسلل عبر الأودية، وآخرون سلكوا طرقاً ترابية. فالذين سلكوا الطرق الجبلية هم الغالبية حيث بلغت نسبتهم حوالي ٨٠% من إجمالي حجم العينة.

كما تبين من نتائج الدراسة أن نسبة كبيرة من المتسللين لم يحصلوا على فرصة تعليم أو عمل في بلدانهم، فقد بلغت نسبة العاطلين عن العمل الذين تسللوا إلى محافظة الدائر بمنطقة جازان عبر الحدود البرية من اليمن حوالي ٨٩% وغالبيتهم من فئة الشباب، إذ أن ٧٥% من عينة الدراسة أعمارهم تقع ما بين ١٩ إلى ٣٥ سنة. وقد أشارت نتائج الدراسة أن العامل الاقتصادي كان السبب الرئيس في هجرة وتسلل الكثير من هؤلاء إلى المملكة، حيث بلغت نسبتهم نحو ٨٢% وهي الأعلى، في حين مثل العامل السياسي والأمني حوالي ١٨% من مجموع المتسللين.

توصي الدراسة بضرورة بناء سياج أمني أو جدار عازل أو إقامة خنادق عميقة وعريضة، بحيث لا يستطيع الأفراد أو المركبات تجاوزها، وعند بناء الحواجز في مناطق مفتوحة ينبغي أن تكون مجهزة بأحدث تقنيات المراقبة والتي يمكن التحكم بها عن بُعد؛ لمراقبة التحركات حول الحدود ولمنع كل من يريد أن يتحرك أو ينوي التقدم إلى الحد الفاصل بين السعودية واليمن. إضافة إلى وضع أجهزة مسح ليلية متطورة على قمم الجبال لمراقبة المنطقة. وضرورة تشديد العقوبات على المهربين وكل من يُسهم في جريمة تهريب المتسللين.

تفعيل الاتفاقيات المشتركة بين الجانب السعودي والجانب اليمني لحماية ومراقبة حدودهما، وذلك من خلال تشكيل لجنة مشتركة للتنسيق الأمني بينهما، ومنع أي مخاطر من شأنها أن تؤدي إلى زعزعة الأمن وعدم الاستقرار في أيٍّ منهما، ولن يتأتى ذلك إلا بالتعاون بين الدولتين بوضع خطط وبرامج لتحقيق ذلك، إضافة إلى تعاون المملكة مع اليمن لتوفير الإمكانيات اللازمة لتساعدها في القيام بتلك المهام والواجبات. وكذلك ضرورة التنسيق الأمني مع دول القرن الإفريقي لإيجاد حلول عملية للحدّ من الهجرة غير المشروعة من هذه الدول إلى اليمن ومنها إلى المملكة العربية السعودية.

يجب أن يتم التعاون بين المملكة العربية السعودية والجمهورية اليمنية في مكافحة الهجرة غير النظامية والإتجار بالبشر وحماية أولئك المتسللين من الشبكات الإجرامية التي قد تستغل ضعفهم وحاجتهم ولذلك لا بد لهذه الدول من بذل المزيد من الجهد لحماية هذه الفئات الضعيفة. وتوفير البرامج والمعدات التي تهدف إلى تعزيز قدرات مراقبة الحدود في مجال مكافحة الإتجار بالبشر.

المراجع والمصادر

١- المراجع العربية:

إقليم عدن نت. ٢٠١٥م. اليمن ضبط أسلحة مرسلة من حزب الله لميليشيا الحوثيين في تعز. عبر الموقع:

<http://adenprovince.net/NDetails.aspx?contid=11059>

بدر، عزيزة محمد علي. ٢٠٠٧م. تيارات الهجرة إلى أوروبا وملامح التركيب الديموغرافي للمغتربين: حالة شمال أفريقيا الدلالات والنتائج، ورقة بحثية مقدمة لندوة المغتربون العرب من شمال أفريقيا في المهجر الأوروبي، المنعقدة بمقر جامعة الدول العربية: القاهرة خلال الفترة من ٢٣-٢٤ أبريل ٢٠٠٧م.

تقرير التنمية البشرية. ٢٠١٥م. برنامج الأمم المتحدة الإنمائي. عبر الموقع:

<https://www.un.org/ar/esa/hdr/pdf/hdr15.pdf>

جاد الرب، حسام الدين. ٢٠١١م. جغرافية الوطن العربي، ط٢، الدار المصرية اللبنانية للنشر، القاهرة، مصر.

الجبالي، نبيل موسى. ٢٠١٢م. جغرافيا الوطن العربي، ط١، مكتبة المجتمع العربي للنشر والتوزيع، عمان، الأردن.

الجمهورية للخدمات التعليمية. ٢٠١٤م. بربرة-أهم موانئ الصومال، الجمهورية أون لاين، من الموقع:

http://gomhuriaonline.com/main.asp?v_article_id=162722#

Wks8hknfqP8

الجهاز المركزي للإحصاء. ٢٠٠٤م. التعداد العام للسكان، والمسكن، والمنشآت، اليمن.

حافظ، سحر مصطفى. ٢٠١٣م. الهجرة غير الشرعية المفهوم والحجم والمواجهة التشريعية، مجلة هرمس، المجلد الثاني، العدد ٢، جامعة القاهرة، ص٤٥-١١٤).

الخريف، رشود محمد. ٢٠١٣م. الهجرة "غير القانونية" مشكلة دولية وليست خاصة بالمملكة، جريدة الاقتصادية، ٢٠١٣م. عبر الموقع:

http://www.aleqt.com/2013/11/20/article_801126.html

الدليل الشامل، دليلك الشامل إلى اليمن:

<http://www.yemenna.com/m/index.php?go=guide&op=show>

&link=abin

السراني، عبدالله سعود. ١٤٣١هـ. العلاقة بين الهجرة غير المشروعة وجريمة تهريب البشر والاتجار بهم، مكافحة الهجرة غير المشروعة، ص٩٥-١٣٣، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض.

سوفي، عبدالرحمن أحمد. ٢٠١٧م. بوصاصو مدينة العلم والقيم والاقتصاد، مركز مقديشو للبحوث والدراسات.
 الشمري، محمد حمزة جارالله. ٢٠٠٤م. موانئ شبة جزيرة العرب وأثرها في النشاط التجاري البحري قبل الإسلام، أطروحة دكتوراه، كلية التربية (ابن رشد)، جامعة بغداد.

الشهري، محمد عبدالله. ٢٠١٧م. تطوير إجراءات أمن ومراقبة وضبط الحدود البرية والبحرية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض.
 شوية، بدر فيصل. ١٤٣٦هـ. تقويم استراتيجي لخطط مواجهة الهجرة غير المشروعة من دول القرن الأفريقي الى المملكة العربية السعودية، رسالة مقدمة لنيل درجة الماجستير، قسم الدراسات الاستراتيجية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض.

الصبيحي، أحمد عاطف حسن. ٢٠١٦م. ضبط ١٠٠٠ قطعة سلاح في سواحل رأس العارة بلحج، عبر الموقع:

<https://www.al-omana.com/news38378.html>

الصبيحي، فضل. ٢٠١١م. نبذة عن المضاربة. عبر الموقع:

https://www.khbarbladi.com/theme_vstpart-1467

صحيفة عدن الغد. ٢٠١٦م. بير علي، تاريخ وجغرافيا في كهوف النسيان. عبر الموقع: <http://adengd.net/news/222121>

العاني، فارس مظلوم. ٢٠١٢م. الأهمية الجيوبوليتكية حيال القرن الإفريقي: دراسة في الجغرافيا السياسية، دار صفاء للطباعة والنشر والتوزيع، ط١، عمان الأردن.

العبدالمحسن، فيصل بن عبدالعزيز. ١٤٣٦هـ. مدى الأهمية الاستراتيجية لموقع اليمن الجغرافي وأثره على إمكانية انضمامها لمجلس التعاون لدول الخليج العربية، أطروحة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في قسم الجغرافيا، كلية الآداب، جامعة الملك سعود، الرياض، المملكة العربية السعودية.

العديني، مارش أحمد سعيد. ٢٠٠٣م. جغرافية الموانئ اليمنية، مركز عبادي للدراسات والنشر، ط١، صنعاء، اليمن.

عمر، معن خليل. ٢٠٠٤م. الآثار الاجتماعية لظاهرة تهريب المهاجرين غير الشرعيين، ورقة غير منشورة قدمت في الحلقة العلمية "أثر تهريب المهاجرين غير الشرعيين" قسم البرامج التدريبية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض، المملكة العربية السعودية.

- العمراتي. ٢٠٠٨م. التوزيع الجغرافي لسكان محافظة لحج للمدة (١٩٩٤-٢٠٠٤م). عبر الموقع: <http://shanaway.ahlamontada.com/t5076>
- كاستلز، ستيفن وميلر، مارك. ٢٠٠٧م. ترجمة: منى الدروبي، عصر الهجرة، المركز القومي للترجمة، ط٤، ٢٠١٣م القاهرة، مصر. (كتاب).
- المجول، محمد ماضي. ١٤٣٥هـ. تقييم استراتيجي لتجربة السياج الأمني في الحد من ظاهرة التسلل والتهريب (دراسة تطبيقية على منطقة الحدود الشمالية بالمملكة العربية السعودية)، رسالة مقدمة لنيل درجة الماجستير، كلية العلوم الاستراتيجية- قسم الامن الانساني، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض.
- المحمدي، ماجد بن صلاح. ٢٠١٥م. تصور استراتيجي لتدريب منسوبي حرس الحدود على استخدام أنظمة المراقبة الساحلية في المملكة العربية السعودية، رسالة مقدمة لنيل درجة الماجستير في العلوم الاستراتيجية، كلية العلوم الاستراتيجية، قسم الدراسات الإقليمية والدولية، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض.
- المركز الوطني للمعلومات اليمني، أرقام وحقائق، محافظة أبين. عبر الموقع: <http://www.yemen-nic.info/gover/apyan/brife>
- المركز الوطني للمعلومات اليمني، أرقام وحقائق، محافظة تعز. عبر الموقع: <http://www.yemen-nic.info/gover/taiz/brife>
- المركز الوطني للمعلومات اليمني، أرقام وحقائق، محافظة الحديدة. عبر الموقع: <http://www.yemen-nic.info/gover/hodiada/brife>
- المركز الوطني للمعلومات اليمني، أرقام وحقائق، محافظة حضرموت. عبر الموقع: <http://www.yemen-nic.info/gover/hathramoot/brife>
- المركز الوطني للمعلومات اليمني، أرقام وحقائق، محافظة شبوة. عبر الموقع: <http://www.yemen-nic.info/gover/shabwaa/brife>
- المركز الوطني للمعلومات اليمني، أرقام وحقائق، محافظة عدن. عبر الموقع: <http://www.yemen-nic.info/gover/aden/brife>
- المركز الوطني للمعلومات اليمني، أرقام وحقائق، محافظة لحج. عبر الموقع: <http://www.yemen-nic.info/gover/lahj/brife>
- مركز مقديشو للبحوث والدراسات. ٢٠١٥م. عبر الموقع: <http://mogadishucenter.com>
- المطيري، عبدالعزيز بن عوض. ١٤٣٦هـ. مكافحة التسلل عبر الحدود في النظام السعودي (دراسة تأصيلية تطبيقية)، رسالة مقدمة لنيل درجة الماجستير في الشريعة والقانون، كلية العدالة الجنائية، قسم الشريعة والقانون، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، الرياض.

المفوضية السامية للأمم المتحدة لشؤون اللاجئين. ٢٠١٧م. انعدام الأمن في اليمن يهدد آلاف اللاجئين والمهاجرين، ٧ فبراير ٢٠١٧م. عبر الموقع:

<https://www.unhcr.org/ar/news/latest/2017/2/589b5f6f4.html>

مؤسسة موانئ البحر العربي اليمنية:

http://www.portofmukalla.com/arabic/index.php?option=com_content&view=article&id=84&Itemid=99

ميو، أنور أحمد. ٢٠١٦م. المدن الصومالية، مدينة بوصاصو، عبر الموقع:
<http://www.somalitimes.net/2016/05/17/%D8%A7%D9%84%D9%85%D8%AF%D9%86>

<http://www.somalitimes.net/2016/05/17/%D8%A7%D9%84%D8%B5%D9%88%D9%85%D8%A7%D9%84%D9%8A%D8%A9-15>

نبهان، يحيى محمد. ٢٠٠٩م. أطلس الوطن العربي: الجغرافي والطبيعي والسياسي، يافا العلمية للنشر والتوزيع، عمان، الأردن.

النجار، باقر سليمان. ١٩٨٦م. "الهجرة وانتقال الأيدي العاملة في المنطقة العربية". مجلة عالم الفكر (مجلة دورية محكمة تصدر عن المجلس الوطني للثقافة والفنون والآداب، الكويت): المجلد السابع عشر، العدد (٢) يونيو ١٩٨٦م: ص ص ٤٢-٢٣.

نجدي، ياسر. ٢٠١٧م. كيف تستخدم إيران المنافذ اليمنية في تهريب الأسلحة والصواريخ للمليشيات الحوثية؟ عبر الموقع: <https://sabq.org/VK2yGZ>

الهيئة العامة للإحصاء. ١٤٣٧هـ. إحصاءات الحج لعام ١٤٣٧هـ/ ٢٠١٦م، عبر الموقع: <https://www.stats.gov.sa/ar/news/113>
الويسبي، حسين بن علي. ١٩٩١م. اليمن الكبرى، ط٢، صنعاء، مكتبة الإرشاد، ١٩٩١م.

يمن برس. ٢٠١٥م. تعرف على خريطة موانئ اليمن والأطماع الإيرانية (تقرير). عبر الموقع: <https://yemen-press.com/news47945.html>
ب- قائمة المراجع غير العربية:

Browning, Joseph W. (2008): **The Secure Fence Act: The Expected Impact on Illegal Immigration and Counterterrorism**, Naval Postgraduate School

Frontex. 2015. Africa-Frontex Intelligence Community Joint Report. At site:

http://www.google.com.sa/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&frm=1&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwjXt fOPlv_SAhVJPxoKHdojBloQFggfMAA&url=http%3A%2F%2Ffrontex.europa.eu%2Fassets%2FPublications%2FRisk_Analysis%2FAFIC%2FAFIC_report_2015.pdf&usq=AFQjC NH7w9oMgAwJbTVbARJmmZLobcvY5w

Horwood, Christopher. 2015. **Irregular Migration Flows in the Horn of Africa: challenges and implications for source, transit and destination countries**. At site:

<https://www.border.gov.au/ReportsandPublications/Documents/research/horn-of-africa.pdf>.

Human Rights Watch. 2014. **Yemen's Torture Camps Abuse of Migrants by Human Traffickers in a Climate of Impunity**. At site:

<https://www.hrw.org/report/2014/05/25/yemens-torture-camps/abuse-migrants-human-traffickers-climate-impunity>

Lee, Everett S. 1966. **A Theory of Migration, Demography**, Vol. 3, No. 1, (1966), pp. 47-57.

Lutterbeck, Derek. 2006. **policing Migration in the Mediterranean**, Mediterranean Politics, Vol. 11, No. 1, 59-82, March 2006.

Majidi, Nassim; Oucho, Linda. 2016. **Migrant Smuggling Data and Research: A global review of the emerging evidence base**, pp55-84 edited by M.L. McAuliffe and F. Laczko, publisher, International Organization for Migration, Geneva, Switzerland.

McCaul, Michael T. 2006. **A line in the sand: Confronting the threat at the southwest border**, House Committee on Homeland Security.

Ministry of Interior-Puntland. 2016. Department of Refugees, Returnees & Mixed Migrants, RAD Operation Office, Bosaso Puntland Somalia, updated December 2016.

- MMTF. 2008. **Mixed Migration Task Force Somalia 2008**, Mixed Migration through Somalia and across the Gulf of Aden.
- Rice, S. E, 2007, **Poverty Breeds Insecurity**, from book Too Poor for Peace? Global Poverty, Conflict, and Security in the 21st Century, Lael Baidard, Dereck Chollet, Brookings Institution Press, Washington, D.C.
- RMMS. 2013. (Regional Mixed Migration Secretariat), **Migration Smuggling in the Horn of Africa and Yemen, the political economy and protection risks**, June 2013, Swiss. At site:
http://www.regionalmms.org/images/ResearchInitiatives/Migrant_Smuggling_in_the_Horn_of_Africa_and_Yemen._report.pdf
- Shillington, Kevin. 2005. **Encyclopedia of African History**, volume1 A-G, published by Fitzroy Dearborn Taylor & Francis Group, New York.
- Singh, Mandip. 2016. **Port de Djibouti: China's First Permanent Naval Base in the Indian Ocean**, Published by Institute for Defence Studies and Analyses, New Delhi, India.
- Sohrakoff, Karen A. 2010. **Immigrant integration: a missing component of Homeland Security strategy and policy**, Naval Postgraduate School Monterey.
- Somaliland Government Website, at site:
<http://somalilandgov.com/somaliland-geography>
- Sturridge, Caitlin; Bakewell, Oliver; Hammond, Laura. 2017. **Migration Between the Horn of Africa and Yemen A Study of Puntland, Djibouti and Yemen**, Submitted by staff of the Research & Evidence Facility EU Emergency Trust Fund for Africa, University of Oxford.

UNHCR. 2009. “**Refugee Protection and Mixed Migration: the 10-Point Plan in action**, revision 1, January 2007. At site: <https://www.refworld.org/pdfid/45b0c09b2.pdf>