

## **الفصل السادس**

**الآثار الاجتماعية والاقتصادية للبطالة**

**في الوطن العربي**



## الفصل السادس

### الآثار الاجتماعية والاقتصادية للبطالة في الوطن العربي

البطالة مشكلة اقتصادية، كما هي مشكلة نفسية، واجتماعية، وأمنية، وسياسية. وجيل الشباب هو جيل العمل والانتاج، لأنه جيل القوة والطاقة والمهارة والخبرة. و إن تعطيل تلك الطاقة الجسدية بسبب الفراغ، لاسيما بين الشباب، يؤدي الى أن تترد عليه تلك الطاقة لتهدمه نفسياً مسببة له مشاكل كثيرة. وتتحول البطالة في كثير من بلدان العالم الى مشاكل أساسية معقدة، ربما أطاحت ببعض الحكومات، فحالات التظاهر والعنف والانتقام توجه ضد الحكام وأصحاب رؤوس المال فهم المسؤولون في نظر العاطلين عن مشكلة البطالة. وتؤكد الاحصاءات أن هناك عشرات الملايين من العاطلين عن العمل في كل أنحاء العالم من جيل الشباب، وبالتالي يعانون من الفقر والحاجة والحرمان، وتخلف أوضاعهم الصحية، و عجزهم عن تحمل مسؤولية أسرهم. كما تفيد نفس الاحصاءات العلمية أن البطالة آثارها السيئة على الصحة النفسية، كما لها آثارها على الصحة الجسدية.

#### ١. تعريف البطالة

لا شك أنه من المنطقي قبل التوصل لإعطاء تعريف شامل للبطالة لابد أولاً تحديد مفهوم من هو العاطل عن العمل Unemployed. إن من أهم صفات العاطل أنه لا يعمل. لكن هذا المفهوم يعتبر غير كاف حيث هناك أفراد لا يعملون لأنهم غير قادرين على العمل و بالتالي لا يمكن اعتبارهم عاطلين عن العمل مثل الأطفال و المرضى والعجزة و كبار السن و اللذين أحيّلوا على التقاعد و هم الآن يقبضون المعاشات. كما أن هناك بعض الأفراد القادرين على العمل و لكنهم لا يعملون فعلاً و مع ذلك لا يجوز اعتبارهم عاطلين لأنهم لا يبحثون عن العمل not seeking work، مثل الطلبة اللذين يدرسون في الثانويات و الجامعات و المعاهد العليا ممن بلغوا سن العمل و لكنهم لا يبحثون عن عمل بل يفضلون تنمية قدراتهم و مهاراتهم بالدراسة،

و لهذا لا يصح ادراجهم ضمن العاطلين. كذلك هناك بعض الأفراد القادرين عن العمل لكن لا يبحثون عنه لأنهم أحبطوا تماما discouraged، لأن جهودهم في البحث عن العمل في الفترة الماضية لم تُجِدْ، كما أن الاحصاءات الرسمية لا تدرجهم ضمن العاطلين. و بالمقابل هناك أفراد آخرين قادرين على العمل و لكنهم لا يبحثون عن عمل لأنهم في درجة من الثراء تجعلهم في غنى عن العمل، فهؤلاء أيضا لا يعتبرون عاطلين.

و من ناحية أخرى هناك بعض الأفراد اللذين يعملون فعلا، غير أنهم مع ذلك يبحثون عن عمل أفضل و بالتالي لا يمكن ادراجهم ضمن العاطلين. و هكذا نستنتج أنه ليس كل من لا يعمل عاطلا، و في الوقت نفسه ليس كل من يبحث عن عمل يعد ضمن دائرة العاطلين. فحسب الاحصاءات الرسمية فإن العاطل عن العمل يجب أن يكون عمره يتراوح ما بين ١٥ و ٦٤ عاما و أن يتوفر فيه شرطان أساسيان، و هما:

- أن يكون قادرا على العمل.
- أن يبحث عن فرصة للعمل.

كما يجمع الاقتصاديون و الخبراء، و حسب توصيات منظمة العمل الدولية على تعريف العاطل بأنه " كل من هو قادر على العمل، و راغب فيه، و يبحث عنه، و يقبله عند مستوى الأجر السائد، و لكن دون جدوى".

إن العاطلين عن العمل بدورهم لا يشكلون فئة متجانسة، بل عدة فئات تتفاوت فيما بينها من حيث مدى ارتفاع معدل البطالة و طول فترة البطالة و مدى المعانات من البطالة نفسها. و بالتالي فهناك أسس عديدة يمكن الاستناد إليها لتقسيم العاطلين. فمنها ما يعتمد على الجنس، أو على أساس الريف و الحضر أو على أساس العمر أو على أساس العرق، إلى غير ذلك من الأسس.

و مما سبق يمكن القول بأن البطالة بالمفهوم الاقتصادي، يقصد بها التوقف عن العمل أو عدم توافر العمل لشخص قادر عليه و راغب فيه، وقد تكون بطالة حقيقية أو بطالة مقنعة، كما قد تكون بطالة دائمة أو بطالة جزئية و موسمية، و تتضاعف

تأثيراتها الضارة إذا استمرت لمدة طويلة، وخاصة في أوقات الكساد الاقتصادي، وكان الشخص عائلاً أو رباً لأسرة، حيث تؤدي إلى تصدع الكيان الأسري، وتفكك العلاقات الأسرية، وإلى إشاعة مشاعر البلادة والاكتئاب.

## ٢. أنواع البطالة

هناك عدة أنواع للبطالة خاصة تلك التي عرفتها البلدان الرأسمالية و التي نذكر منها:

- البطالة الدورية
- البطالة الاحتكاكية
- البطالة الهيكلية

### البطالة الدورية

تنتاب النشاط الاقتصادي بجميع متغيراته في الاقتصاديات الرأسمالية فترات صعود و هبوط و التي يتراوح مداها الزمني بين ثلاث و عشر سنين و التي يطلق عليها مصطلح الدورة الاقتصادية Business Cycle و التي لها خاصية التكرار و الدورية. و تنقسم الدورة الاقتصادية بصورة عامة على مرحلتين: مرحلة الرواج أو التوسع Expansion، و التي من مميزاتها الأساسية اتجاه التوظيف نحو التزايد، إلى أن تصل إلى نقطة الذروة Peak أو قمة الرواج، و التي تعتبر نقطة تحول ثم يتجه بعد ذلك النشاط الاقتصادي نحو الهبوط بما في ذلك التوظيف، وتسمى هذه المرحلة بمرحلة الانكماش Recession. و تبعا لدورية النشاط الاقتصادي، فإن البطالة المصاحبة لذلك تسمى بالبطالة الدورية.

### البطالة الاحتكاكية

تعرف البطالة الاحتكاكية Frictional Unemployment، على أنها تلك البطالة التي تحدث بسبب التنقلات المستمرة للعاملين بين المناطق و المهن المختلفة، و التي تنشأ بسبب نقص المعلومات لدى الباحثين عن العمل، و لدى أصحاب الأعمال اللذين تتوافر لديهم فرص العمل. و بالتالي فإن إنشاء مركز للمعلومات الخاصة بفرص

التوظيف من شأنه أن يقلل من مدة البحث عن العمل، و يتيح للأفراد الباحثين عن العمل فرصة الاختيار بين الامكانيات المتاحة بسرعة و كفاءة أكثر.

### البطالة الهيكلية

يقصد بالبطالة الهيكلية Structural Unemployment، ذلك النوع من التعطل الذي يصيب جانبا من قوة العمل بسبب تغيرات هيكلية تحدث في الاقتصاد الوطني، و التي تؤدي إلى إيجاد حالة من عدم التوافق بين فرص التوظيف المتاحة و مؤهلات و خبرات العمال المتعطلين الراغبين في العمل و الباحثين عنه. فهذا النوع من البطالة يمكن أن يحدث نتيجة لانخفاض الطلب عن نوعيات معينة من العمالة، بسبب الكساد الذي لحق بالصناعات التي كانوا يعملون بها، و ظهور طلب على نوعيات معينة من المهارات التي تلزم لانتاج سلع معينة لصناعات تزدهر. فالبطالة التي تنجم في هذه الحالة تكون بسبب تغيرات هيكلية طرأت على الطلب.

كما يمكن للتكنولوجيا أن تؤدي إلى بطالة هيكلية. حيث من النتائج المباشرة للتطور التكنولوجي تسريح العمال و بأعداد كبيرة مما يطرهم للاسفر إلى أماكن أخرى بعيدة بحثا عن العمل أو عادة التدريب لكسب مهارات جديدة. بالإضافة للأسباب السابقة يمكن أن تحدث بطالة بسبب تغير محسوس في قوة العمل و الناتج أساسا عن النمو الديمغرافي و ما ينجم عنه من دخول الشباب و بأعداد كبيرة إلى سوق العمل و ما يترتب عنه من عدم توافق بين مؤهلاتهم و خبراتهم من ناحية، و ما تتطلبه الوظائف المتاحة في السوق من ناحية أخرى.

بالإضافة إلى الأنواع السالفة الذكر للبطالة، هناك تصنيفات أخرى للبطالة

مثل:

### البطالة السافرة و البطالة المقنعة

يقصد بالبطالة السافرة، حالة التعطل الظاهر التي يعاني منها جزء من قوة العمل المتاحة و التي يمكن أن تكون احتكاكية أو هيكلية أو دورية. و مدتها الزمنية قد تطول أو تقصر بحسب طبيعة نوع البطالة و ظروف الاقتصاد الوطني. و آثارها

تكون أقل حدة في الدول المتقدمة منها في الدول النامية. حيث العاطل عن العمل في الدول المتقدمة يحصل على إعانة بطالة و إعانات حكومية أخرى، في حين تنعدم كل هذه المساعدات بالنسبة للعاطل في الدول النامية.

أما البطالة المقنعة Disguised Unemployment، فهي تمثل تلك الحالة التي يتكدس فيها عدد كبير من العمال بشكل يفوق الحاجة الفعلية للعمل، أي وجود عمالة زائدة و التي لا يؤثر سحبها من دائرة الانتاج على حجم الانتاج، و بالتالي فهي عبارة عن عمالة غير منتجة.

### البطالة الاختيارية و البطالة الاجبارية

تشير البطالة الاختيارية Voluntary Unemployment إلى الحالة التي يتعطل فيها العامل بمحض إرادته و ذلك عن طريق تقديم استقالته عن العمل الذي كان يعمل به. إما لعزوفه عن العمل أو لأنه يبحث عن عمل أفضل يوفر له أجراً أعلى و ظروف عمل أحسن، إلى غير ذلك من الأسباب. في كل هذه الحالات قرار التعطل اختياري.

أما في حالة إرغام العامل على التعطل رغم أنه راغب في العمل و قادر عليه و قابل لمستوى الأجر السائد، فهذه الحالة تكون أمام بطالة اجبارية و مثال على ذلك تسريح العمال كالطرد بشكل قسري... و هذا النوع من البطالة يسود بشكل واضح في مراحل الكساد. كما أن البطالة الاجبارية يمكن تأخذ شكل البطالة الاحتكاكية أو الهيكلية.

### ٣. آثار البطالة

تمثل البطالة أحد التحديات الكبرى التي تواجه البلدان العربية لآثارها الاجتماعية والاقتصادية الخطيرة، ومنذ سنوات والتحذيرات تخرج من هنا وهناك، تدق ناقوس الخطر من العواقب السلبية لهذه المشكلة على الأمن القومي العربي، ومع ذلك فإن معدلات البطالة تتراد يومًا بعد يوم.

و يمكن تلخيص هذه الآثار في النقاط التالية:

## الآثار النفسية والاجتماعية

لا يوجد شيء أثقل على النفس من تجرع مرارة الحاجة والعوز المادي فهي تنال من كرامة الإنسان ومن نظراته لنفسه وعلى الخصوص عندما يكون الفرد مسئولاً عن أسرة تعول عليه في تأمين احتياجاتها المعيشية، فعندما تشخص إليك أبصار الأطفال في المطالبة بمستلزمات العيش وترى في نظراتهم البريئة استفسارات كثيرة يقف المرء عاجزاً لا يدري كيف يرد عليها وبأي منطق يقنعهم بقبول واقعهم المرير، كيف تشرح لهم أن رب الأسرة عاطل لا عمل لديه ولا يقدر على الاستجابة لرغباتهم والجوع كافر كما هو معروف؟. . . في عالم الأطفال هناك الصفاء والذقاء والعدالة والإحسان وليس الإجحاف وهضم الحقوق، وخصوصاً عندما يتعلق ذلك بحق العيش الكريم واللحمة الشريفة دون مذلة مد اليد للآخرين .

وتؤكد الاحصاءات أنّ هناك عشرات الملايين من العاطلين عن العمل في كل أنحاء العالم من جيل الشباب، وبالتالي يعانون من الفقر والحاجة والحرمان، وتخلف أوضاعهم الصحية، أو تأخرهم عن الزواج، وانشاء الأسرة، أو عجزهم عن تحمل مسؤولية أسرهم. كما تفيد الاحصاءات العلمية أنّ البطالة آثارتها السيئة على الصحة النفسية، كما لها آثارها على الصحة الجسدية. إنّ نسبة كبيرة من العاطلين عن العمل يفتقدون تقدير الذات، ويشعرون بالفشل، وأنهم أقل من غيرهم، كما وجد أن نسبة منهم يسيطر عليهم الملل، وأنّ يقظتهم العقلية والجسمية منخفضة، وأنّ البطالة تعيق عملية النمو النفسي بالنسبة للشباب الذين ما زالوا في مرحلة النمو النفسي. كما وجد أن القلق والكآبة وعدم الاستقرار يزداد بين العاطلين، بل ويمتد هذا التأثير النفسي على حالة الزوجات، وأنّ هذه الحالات النفسية تنعكس سلبياً على العلاقة بالزوجة والأبناء، وتزايد المشاكل العائلية. وعند الأشخاص الذين يفتقدون الوازع الديني، يقدم البعض منهم على شرب الخمر و تعاطي المخدرات، بل ووجد أن ٦٩% ممن يقدمون على الانتحار، هم من العاطلين عن العمل. و نتيجة للتوتر النفسي، تزداد نسبة الجريمة، كالقتل والاعتداء، بين هؤلاء العاطلين. بالإضافة إلى ضعف الانتماء

للوطن، وكراهية المجتمع، وصولاً إلى ممارسة العنف والإرهاب ضده، فضلاً عما تمثله البطالة من إهدار للموارد الكبيرة التي استثمرها المجتمع في تعليم هؤلاء الشباب ورعايتهم صحياً واجتماعياً.

## الآثار الأمنية والسياسية

نلاحظ أحيانا بعض الفئات العاطلة و التي يكون قد نفذ صبرها ولم تعد تؤمن بالوعود والآمال المعطاة لها و هي ترفع شعار التملل والتمرد، و مع ذلك لا يمكن لومها ولكن لا يعني ذلك تشجيعها على المس بمتلكات الوطن وأمنه، ولكن لا بد أن نلتمس لهم العذر، فمقابل مرارة ظروفهم هناك شواهد لفئات منغمسة في ترف المادّة، ومن الطبيعي أن ينطق لسان حالهم متسائلا أين العدالة الاجتماعية والإنصاف؟ كما أن سياسة العنف المفرط في مقابل حركة العاطلين لا تخلق إلا المزيد من العنف والاضطراب وتفاقم الأزمة . فهناك حاجة إلى التعقل وضبط الموقف والنظر إلى القضايا من منظور واسع وبعين تقصي الأسباب في محاولة لتفهم موقف الآخرين، حيث أن مبدأ إرساء أركان الحكم الصالح والعدالة الاجتماعية تملّي على الجميع تكريس حق إبداء الرأي ورفع راية المطالبات بالوسائل السلمية المشروعة، كما أنها تلزم الأطراف المعنية متمثلة بالحكومة باحترام هذه الحقوق واتساع الصدر للآراء المختلفة، لأن المواطن في نهاية المطاف لا يطالب إلا بحق العيش الكريم والحفاظ على كرامته وإنسانيته في وطنه، وهي من جوهر حقوق المواطن والتي يجب على الحكومة أن تكفلها وتحرص عليها، لا أن تتكالب عليها فتكون هي والقدر مجتمعان على المواطن المستضعف.

## الآثار الاقتصادية

إحدى نتائج ظاهرة البطالة زيادة حجم الفقر، الذي يعتبر - أيضًا - من العوامل المشجعة على الهجرة. ويقول الخبراء بأن مشكلة الهجرة إلى أوروبا تكاد تكون مشكلة اقتصادية بالأساس، فبالرغم من تعدد الأسباب المؤدية إلى هذه الظاهرة، إلا أن الدوافع الاقتصادية تأتي في مقدمة هذه الأسباب. ويتضح ذلك من التباين الكبير في المستوى الاقتصادي بين البلدان المصدرة للمهاجرين، والتي تشهد - غالبًا - انتقارًا إلى عمليات التنمية، وقلة فرص العمل، وانخفاض الأجور ومستويات المعيشة، وما يقابله من ارتفاع مستوى المعيشة، والحاجة إلى الأيدي العاملة في

الدول المستقبلية للمهاجرين، حيث تقدر منظمة العمل الدولية حجم الهجرة السرية بما بين ١٠ - ١٥% من عدد المهاجرين في العالم.. البالغ عددهم - حسب التقديرات الأخيرة للأمم المتحدة - حوالي ١٨٠ مليون شخص.

أما فيما يتعلق بالآثار الاقتصادية للبطالة على المستوى الكلي فالكل يعرف أن أهم مؤشر في اتجاهات الطلب على العمل هو نموّ الانتاج، و بالتالي فإن تباطؤ النمو الاقتصادي يعني ارتفاعا في معدلات البطالة. و هكذا فإن الوضع في المنطقة العربية بصورة عامة و منذ التسعينات تلخص في ضعف أداء الانتاج مقارنة بدمو سريع في القوة العاملة. كما تبين الاحصائيات أن النمو في القوة العاملة قد فاق الزيادة التي طرأت على فرص التوظيف في المنطقة العربية.

#### ٤. البطالة في الوطن العربي

تعتبر البطالة إحدى أخطر المشكلات التي تواجه الدول العربية، حيث توجد بها أعلى معدلات البطالة في العالم. وحسب تقرير لمجلس الوحدة الاقتصادية التابع لجامعة الدول العربية، صدر عام ٢٠٠٤، قدّرت نسبة البطالة في الدول العربية ما بين ١٥ و ٢٠%. وكان تقرير منظمة العمل الدولية قد ذكر في عام ٢٠٠٣، أن متوسط نسبة البطالة في العالم وصل إلى ٦.٢%، بينما بلغت النسبة في العالم العربي في العام نفسه ١٢.٢%. وتزايد سنويا بمعدل ٣%. وما يجعل هذه القضية من أكبر التحديات التي تواجه المجتمعات العربية، هو أن ٦٠% تقريبا من سكانها هم دون سن الخامسة والعشرين.

ووصفت منظمة العمل العربية، في تقرير نشر في شهر مارس ٢٠٠٥، الوضع الحالي للبطالة في الدول العربية بـ"الأسوأ بين جميع مناطق العالم دون منازع"، وأنه "في طريقه لتجاوز الخطوط الحمراء". ويجب على الاقتصادات العربية ضخ نحو ٧٠ مليار دولار، ورفع معدل نموها الاقتصادي من ٣% إلى ٧%، واستحداث ما بين ٨٠ و ١٠٠ مليون فرصة عمل حتى العام ٢٠٢٠، حتى تتمكن من التغلب على هذه

المشكلة الخطيرة، ويتم استيعاب الداخلين الجدد في سوق العمل، بالإضافة إلى جزء من العاطلين.

ويؤكد تقرير منظمة العمل العربية أنه لم تعد هناك دول عربية محصنة ضد البطالة كما كان يعتقد قبل سنوات، وبخاصة في دول الخليج العربي، حيث يبلغ معدل البطالة في السعودية - أكبر هذه البلدان حجماً وتشغيلاً واستقبالاً للوافدين - نحو ١٥%، وفي سلطنة عُمان ١٧.٢%، وفي قطر ١١.٦%. أما في باقي الدول العربية، فلا يختلف الوضع كثيراً، حيث تقدر نسبة البطالة في الجزائر بنحو ٢٣.٧% - حسب المجلس الوطني الاقتصادي والاجتماعي. وتقدر بنسبة ١٥% في تونس. ويقول خبراء: إن دول المغرب العربي الثلاث تحتاج إلى خلق حوالي مليون فرصة عمل سنوياً من أجل الحد من ظاهرة الهجرة.

الواقع أن ظاهرة البطالة باتت تؤرق أغلب البلدان العربية، وتوضح إحصاءات منظمة العمل العربية مدى خطورة هذه الظاهرة على النحو التالي:

- ١ - تصل نسبة البطالة حالياً إلى ١٥% من إجمالي القوى العاملة العربية، أي ما يعادل حوالي ١٨ مليون عاطل يبحثون عن العمل وقادرون عليه ولا يجدونه، ويتوقع ارتفاع هذا العدد بالنظر إلى أن حجم القوى العاملة العربية في ازدياد مطرد. ففي الدول العربية فرادى يتراوح معدل البطالة في الفترة ٢٠٠٣-٢٠٠٠ ما بين ١.١% و ٣.٩% من إجمالي القوى العاملة في الكويت، و الامارات و البحرين و قطر، و ما بين ٢٦% و ٢٨% في الجزائر و العراق و فلسطين. و تعاني فئة خرجي التعليم العالي من أعلى معدل للبطالة مقارنة بالفئات التعليمية الأخرى، واستفحلت هذه الظاهرة في العديد من الدول العربية؛ حيث تبلغ معدلاتها الضعفين في الأردن، وثلاثة أضعاف البطالة بين الأميين في الجزائر، وخمسة أضعاف في المغرب، وعشرة أضعاف في مصر. مما دفع بأعداد متزايدة من هذه الفئة للعمل خارج تخصصهم. ويتوقع أن يصل عدد العاطلين عن العمل إلى ٢٥ مليوناً في العام ٢٠١٠، فيما يقدر حجم الداخلين

الجدد في سوق العمل العربية بنحو ٣ ملايين عامل سنوياً، وتقدر حجم الأموال اللازمة لتوفير فرص عمل لهم ١٥ مليار دولار سنوياً.

ب - غالبية عاطلين عن العمل من الداخلين الجدد في سوق العمل، أي من الشباب، ويمثل هؤلاء تقريباً ثلاثة أرباع العاطلين عن العمل في دولة البحرين و٨٤% في الكويت، وما يزيد على الثلثين في مصر والجزائر. أما معدلات البطالة بين الشباب نسبة إلى القوى العاملة الشابة فقد تجاوزت ٦٠% في مصر والأردن وسورية وفلسطين و٤٠% في تونس والمغرب والجزائر.

ج - تستحوذ دول اتحاد المغرب العربي على الجانب الأكبر من قوة العمل العربية بنسبة ٣٧.٨%؛ حيث يوجد بها حالياً ٣٣.٥ مليون عامل، من المتوقع زيادتها إلى ٤٧ مليوناً عام ٢٠١٠، ثم دول مصر والأردن واليمن والعراق، وبها ٢٥.٢ مليوناً تصل إلى ٣٥ مليوناً عام ٢٠١٠ بنسبة ٢٧.٧%، ودول مجلس التعاون الخليجي، وبها ٨.٣ ملايين تصل عام ٢٠١٠ إلى ١١.٤ مليوناً بنسبة ٩.٣% من قوة العمل، فيما يتوزع الباقي، وهم ٢٢.٦ مليوناً، على بقية الدول العربية، ومن المنتظر زيادتهم إلى ٣٠ مليوناً عام ٢٠١٠.

وتتفاوت معدلات البطالة من دولة عربية لأخرى؛ ففي الدول ذات الكثافة السكانية العالية، ترتفع حدة الظاهرة؛ حيث تبلغ ٢٠% في اليمن، و٢١% في الجزائر، و١٧% في السودان، و٩% في مصر، و٨% في سورية. وفي المقابل تنخفض في دول الخليج العربي ذات الكثافة السكانية المنخفضة؛ ففي سلطنة عمان يوجد نحو ٣٣٠ ألف عاطل عن العمل، وفي السعودية نحو ٧٠٠ ألف، وفي الكويت يصل العدد إلى ٣ آلاف فقط.

و كذلك ترتفع معدلات البطالة المقنعة في جميع الدول العربية، وتختلف دول مجلس التعاون الخليجي بالمقارنة مع بقية الدول العربية في كون أن معدلات البطالة المقنعة تتجاوز كثيراً معدلات البطالة السافرة بين المواطنين.

## ٥. كيفية مواجهة ظاهرة البطالة

لقد حلل الاسلام مشكلة الحاجة المادية والبطالة، تحليلاً نفسياً كما حللها تحليلاً مادياً:

منها ما روي عن رسول الله (ﷺ) قوله: «إِنَّ النَّفْسَ إِذَا أَحْرَزَتْ قُوَّتَهَا

اسْتَقَرَّتْ».

وهذا النص يكشف العلمية التحليلية للعلاقة بين الجانب النفسي من الانسان، وبين توفر الحاجات المادية، وأثرها في الاستقرار والطمأنينة، وأن الحاجة والفقر يسببان الكآبة والقلق وعدم الاستقرار، وما يستتبع ذلك من مشاكل صحية معقدة، كأمراض الجهاز الهضمي والسكر، وضغط الدم، وآلام الجسم، وغيرها.

والبطالة هي السبب الأول في الفقر والحاجة والحرمان، لذلك دعا الاسلام الى العمل، وكره البطالة والفراغ، بل وأوجب العمل من أجل توفير الحاجات الضرورية للفرد، لاعالة من تجب اعالته.

ولكي يكافح الاسلام البطالة دعا الى الاحتراف، أي الى تعلم الحرف؛ كالتجارة والميكانيك والخياطة وصناعة الأقمشة والزراعة... الخ

ولقد وجّه القرآن الكريم الأنظار الى العمل والانتاج، وطلب الرزق، فقال: ﴿فَامْشُوا فِي مَنَاكِبِهَا وَكُلُوا مِن رِّزْقِهِ وَإِلَيْهِ النُّشُورُ﴾. (الملك / ١٠) . وقال: ﴿فَإِذَا قُضِيَتِ الصَّلَاةُ فَانْتَشِرُوا فِي الْأَرْضِ وَابْتَغُوا مِن فَضْلِ اللَّهِ﴾. (الجمعة / ١٠).

بالإضافة إلى الشواهد الدينية سواء كانت من الكتاب أو السنة على كيفية مجابهة ومعالجة مشكلة البطالة. وباعتبار كون البطالة تعد بمثابة قنابل موقوتة تهدد الاستقرار في العالم العربي، فإن المطلوب وضع إستراتيجية عربية شاملة في هذا الشأن منها أخذة في الاعتبار عدة أمور منها:

١. تأهيل الشباب حديثي التخرج من أهم التحديات التي تواجه المؤسسات وأنظمة التعليم والتدريب في الدول العربية، حيث يفقر كثير منها إلى العمالة المتخصصة في المجالات التي يحتاجها سوق العمل، مما يساعد في سد الفجوة بين العرض والطلب على العمالة.

٢. خلق قاعدة معلوماتية قومية للوظائف المطروحة والباحثين عندها. و هنا يمكن الاستفادة من تجربة بعض الدول الغربية في إنشاء بنوك قومية للتوظيف توفر قواعداً معلومات ضخمة للوظائف الشاغرة في القطاعين العام والخاص، يتم تحديثها يوميا، وتكون متاحة من خلال مواقع إنترنت متخصصة أو دليل شهري يوزع بمقابل مادي رمزي على الباحثين عن العمل.

٣. يرى بعض المراقبين أنه لم يعد في مقدرة الدول العربية - كل على حده - معالجة مشكلة البطالة، بسبب الحاجة إلى فتح الأسواق وإلغاء الحواجز على التجارة البينية من جهة، والتكتل الاقتصادي العربي المشترك (السوق العربية المشتركة) من جهة أخرى، حيث سيساعد ذلك في تشجيع تبادل الأيدي العاملة، وانتقال رؤوس الأموال بين الدول العربية، بما يؤدي إلى التقليل من حدة الظاهرة.

٤. تعريب العمالة العربية، وهي مرحلة تالية للتوطين، ويتم ذلك من خلال إحلال العمالة العربية محل العمالة الأجنبية في الدول العربية التي تعاني من نقص في تخصصات ومهن معينة، مثل دول الخليج العربية.

٥. تحسين الأداء الاقتصادي العربي، وتحسين مناخ الاستثمار في الدول العربية، وإزالة القيود التنظيمية والقانونية التي تحول دون اجتذاب الأموال العربية في الخارج، والتي يقدرها بعض الخبراء بنحو ٨٠٠ مليار دولار، ولا شك أن عودة هذه الأموال للاستثمار في الدول العربية سوف يساهم في كبح جماح مشكلة البطالة، ويساعد على توفير فرص عمل لا حصر لها للشباب العربي.

وخلاصة القول يمكن تصنيف المقترحات الخاصة بمعالجة مشكلة البطالة في النقاط الثلاثة التالية:

- الارتفاع بمعدل النمو الاقتصادي

- تخفيض تكلفة العمل
- تعديل ظروف سوق العمل.

## تفاقم ظاهرة البطالة في المجتمعات العربية

المجتمعات العربية معوقات اجتماعية واقتصادية تؤدي إلى تفاقم ظاهرة البطالة، التي تعد من أكبر التحديات التي تواجه الاقتصاديات العربية حالياً، لذا يهدف هذا البحث إلى تحديد حجم البطالة في الوطن العربي و تحليل أسباب تفشي هذه الظاهرة، و ذلك من خلال توظيف البيانات الإحصائية عن مؤشرات التشغيل و البطالة بالدول العربية. حيث تم التوصل لتحديد الأسباب الرئيسية التي تدفع إلى تفاقم هذه الظاهرة، والتي اعتبر سوء التخطيط على المستوى القومي، عدم توجيه التنمية والاستثمار إلى المجالات المناسبة، عدم توافق خريجي المؤسسات التعليمية والتدريبية مع متطلبات سوق العمل، الوتيرة المتسارعة لنمو قوة العمل العربية و انخفاض الطلب عليها عربياً و دولياً و كذا التأثيرات السلبية للمتغيرات الدولية على وضع العملة العربية .

يعتبر مفهوم البطالة من المفاهيم التي أخذت أهمية كبرى في المجتمعات المعاصرة من حيث البحث والتحليل؛ لذا استحوذ موضوع البطالة بشكل رئيسي على عناية أصحاب القرارات السياسية، وكذلك على اهتمام الباحثين في المجالين الاجتماعي و الاقتصادي، باعتباره موضوعاً يفرض نفسه بشكل دائم وملح على الساحة الدولية عموماً و الاساحة العربية خصوصاً. لذا لا تكاد تصدر دورية علمية متخصصة ذات علاقة بعلم الاقتصاد والاجتماع إلا و تتعرض لموضوع البطالة بالتحليل والنقاش.

تمثل قضية البطالة في الوقت الراهن إحدى المشكلات الأساسية التي تواجه معظم دول العالم العربي باختلاف مستويات تقدمها وأنظمتها الاقتصادية والاجتماعية والسياسية، ولعل أسوأ وأبرز سمات الأزمة الاقتصادية التي توجد في الدول العربية

والنامية على حد سواء هي تفاقم مشكلة البطالة أي التزايد المستمر المطرد في عدد الأفراد القادرين على العمل والراغبين فيه والباحثين عنه دون أن يعثروا عليه. إن هذا الاهتمام القديم والحديث بموضوع البطالة لم يخلو من بعض الغموض الذي اكتنف هذا المفهوم كمصطلح علمي وذلك نتيجة لتعدد التعريفات الإجرائية لمفهوم البطالة وتنوعها. وبما أن الدراسات والبحوث العلمية تستلزم قدراً أكبر من الدقة والتحديد في تعريف متغير أو متغيرات الدراسة، وذلك حتى يمكن حصرها وقياسها بدقة تتناسب مع موضوع ومشكلة وأهداف دراستنا. لذا فإن المفاهيم الأساسية المتعلقة بموضوع البطالة في هذه الدراسة و المتعلقة بالوطن العربي، سيتم تحديدها من خلال النقاط التالية:

- تعريف البطالة، وأنواعها؛
- أسباب تفشي البطالة في الوطن العربي؛
- تراجع معدلات التشغيل في الوطن العربي و الآثار المترتبة عليها؛
- جهود ومقترحات لحل مشكلة البطالة في الوطن العربي.

#### أولاً: تعريف البطالة وأنواعها

تعد البطالة من أخطر و أكبر المشاكل التي تهدد استقرار الأمم و الدول، وتختلف حدتها من دولة لأخرى و من مجتمع لآخر، فالبطالة تشكل السبب الرئيسي لمعظم الأمراض الاجتماعية و تمثل تهديدا واضحا على الاستقرار السياسي.

#### تعريف البطالة

إن أي شخص يتعرض لهذا المصطلح يقر بإمكانية تعريف البطالة على أنها " عدم امتهان أي مهنة". و في حقيقة الأمر أن هذا التعريف غير واضح و غير كامل، إذ لا بد من إعطاء هذه الظاهرة حجمها الاقتصادي بعيدا عن التأويلات الشخصية. في التعريف الشاسع للبطالة الذي أوصت به منظمة العمل الدولية، والذي ينص على أن " العاطل عن العمل هو ذلك الفرد الذي يكون فوق سن معينة بلا عمل و هو قادر على العمل و راغب فيه و يبحث عنه عند مستوى أجر سائد لكنه لا

يجده". بإثراء التعريف السابق يمكن أن نحدد الحالات التي لا يمكن أن يعتبر فيها الأفراد عاطلين عن العمل فيما يلي

- العمال المحبطين و هم الذين في حالة بطالة فعلية و يرغبون في العمل، و لكنهم لم يحصلوا عليه و يؤسوا من كثرة ما بحثوا، لذا فقد تخلوا عن عملية البحث عن عمل. و يكون عددهم كبيرا خاصة في فترات الكساد الدوري.
- الأفراد الذين يعملون مدة أقل من وقت العمل الكامل و هم يعملون ببعض الوقت دون إرادتهم، في حين أنه بإمكانهم العمل كامل الوقت.
- العمال الذين لهم وظائف و لكنهم أثناء عملية إحصاء البطالة تغيبوا بصفة مؤقتة لسبب من الأسباب كالمرض العطل و غيرها من الأسباب.
- العمال الذين يعملون أعمالا إضافية غير مستقرة ذات دخول منخفضة، و هم من يعملون لحساب أنفسهم.
- الأطفال، المرضى، العجزة، كبار السن و الذين أحيلوا على التقاعد.
- الأشخاص القادرين عل العمل و لا يعملون مثل الطلبة، و الذين بصدد تنمية مهاراتهم.
- الأشخاص المالكين للثروة و المال القادرين عن العمل و لكنهم لا يحدثون عنه.
- الأشخاص العاملين بأجور معينة و هم دائمي البحث عن أعمال أخرى أفضل.
- و عليه يتبين أنه ليس كل من لا يعمل عاطلا، و في ذات الوقت ليس كل من يبحث عن عمل يعد ضمن دائرة العاطلين .

## أنواع البطالة

يمكن تحديد أنواع البطالة فيما يلي:

### البطالة الاحتكاكية

هي البطالة التي تحدث بسبب التنقلات المستمرة للعاملين بين المناطق و المهن المختلفة الناتجة عن تغيرات في الاقتصاد الوطني. يتمتع العمال المؤهلين المعاطلين بالالتحاق بفرص العمل المتاحة. و هي تحدث نتيجة لنقص المعلومات الكاملة لكل الباحثين عن فرص العمل و أصحاب الأعمال، كما تكون بحسب الوقت الذي يقضيه الباحثون عن العمل.

وقد تنشأ عندما ينتقل عامل من منطقة أو إقليم جغرافي إلى منطقة أخرى أو إقليم جغرافي آخر، أو عندما تقرر ربة البيت مثلاً الخروج إلى سوق العمل بعد أن تجاوزت مرحلة تربية أطفالها و رعايتهم

تفسر هذه البطالة استمرار بعض العمال في التعطل على الرغم من توفر فرص عمل تناسبهم مثل: صغار السن و خريجي المدارس و الجامعات... الخ. يمكن أن نحدد الأسباب التي تؤدي إلى ظهور هذا النوع من البطالة فيما يلي:

- الافتقار إلى المهارة و الخبرة اللازمة لتأدية العمل المتاح.
- صعوبة التكيف الوظيفي الناشئ عن تقسيم العمل و التخصص الدقيق
- التغير المستمر في بيئة الأعمال و المهن المختلفة، الأمر الذي يتطلب اكتساب مهارات متنوعة و متجددة باستمرار.

### البطالة الهيكلية:

إن هذه البطالة جزئية، بمعنى أنها تقتصر على قطاع إنتاجي أو صناعي معين، و هي لا تمثل حالة عامة من البطالة في الاقتصاد . يمكن أن ينتشر هذا النوع من البطالة في أجزاء واسعة ومتعددة في أقاليم البلد الواحد .

ينشأ هذا النوع من البطالة نتيجة للتحويلات الاقتصادية التي تحدث من حين لآخر في هيكل الاقتصاد كإكتشاف موارد جديدة أو وسائل إنتاج أكثر كفاءة، ظهور سلع جديدة تحل محل السلع القديمة

تعرف البطالة الهيكلية على أنها البطالة التي تنشأ بسبب الاختلاف و التباين القائم بين هيكل توزيع القوى العاملة و هيكل الطلب عليها .(8)يقترن ظهورها

بإحلال الآلة محل العنصر البشري مما يؤدي إلى الاستغناء عن عدد كبير من العمال، كما أنها تحدث بسبب وقوع تغيرات في قوة العمل كدخول المراهقين و الشباب إلى سوق العمل بأعداد كبيرة. قد عرفت البلدان الصناعية المتقدمة نوعاً جديداً من البطالة الهيكلية بسبب إفراتات النظام العالمي الجديد و الذي تسارعت وتيرته عبر نشاط الشركات المتعددة الجنسيات التي حولت صناعات كثيرة منها إلى الدول النامية بسبب ارتفاع معدل الربح في هذه الأخيرة . هذا الانتقال أفقد كثيراً من العمال الذين كانوا يشتغلون في هذه الدول مناصب عملهم وأحالهـم إلى بطالة هيكلية طويلة المدى

### ٣. البطالة الدورية أو الموسمية:

ينشأ هذا النوع من البطالة نتيجة ركود قطاع العمال و عدم كفاية الطلب الكلي على العمل، كما قد تنشأ نتيجة لتذبذب الدورات الاقتصادية . يفسر ظهورها بعدم قدرة الطلب الكلي على استيعاب أو شراء الإنتاج المتاح مما يؤدي إلى ظهور الفجوات الانكماشية في الاقتصاد المعني بالظاهرة .

تعاذل البطالة الموسمية الفرق الموجود بين العدد الفعلي للعاملين و عددهم المتوقع عند مستوى الإنتاج المتاح و عليه فعندما تعاذل البطالة الموسمية الأصفر فإن ذلك يعني أن عدد الوظائف الشاغرة خلال الفترة يساوي عدد الأشخاص العاطلين عن العمل

تعتبر البطالة الموسمية إجبارية على اعتبار أن العاطلون عن العمل في هذه الحالة هي على استعداد للعمل بالأجور السائدة إلا أنهم لم يجدوا عملاً. يتقلب مستوى التوظيف و الاستخدام مع تقلب الدورات التجارية أو الموسمية بين الانكماش و التوسع (يزيد التوظيف خلال فترة التوسع و ينخفض خلال فترة الكساد ) و هذا هو المقصود بالبطالة الدورية.

### تصنيفات أخرى للبطالة

إضافة لما تم تحديده من أنواع للبطالة، يضيف الباحثون في مجال الاقتصاد الكلي لذلك التصنيفات التالية للبطالة.

### البطالة الاختيارية و البطالة الإجبارية

البطالة الاختيارية هي الحالة التي يذسحب فيها شخص من عمله بمحض إرادته لأسباب معينة، أما البطالة الإجبارية فهي توافق تلك الحالة التي يجبر فيها العامل على ترك عمله أي دون إرادته مع أنه راغب و قادر على العمل عند مستوى أجر سائد، وقد تكون البطالة الإجبارية هيكلية أو احتكاكية.

### البطالة المقنعة و البطالة السافرة

تنشأ البطالة المقنعة في الحالات التي يكون فيها عدد العمال المشغلين يفوق الحاجة الفعلية للعمل، مما يعني وجود عمالة فائضة لا تنتج شيئاً تقريباً حيث أنها إذا ما سحبت من أماكن عملها فأن حجم الإنتاج لن ينخفض. أما البطالة السافرة فتعني وجود عدد من الأشخاص القادرين و الراغبين في العمل عند مستوى أجر معين لكن دون أن يجدوه، فهم عاطلون تماماً عن العمل، قد تكون البطالة السافرة احتكاكية أو دورية

## البطالة الموسمية وبطالة الفقر

تتطلب بعض القطاعات الاقتصادية في مواسم معينة أعدادا كبيرة من العمال مثل الزراعة، السياحة، البناء وغيرها و عند نهاية الموسم يتوقف النشاط فيها مما يستدعي إحالة العاملين بهذه القطاعات ما يطلق عليه بالبطالة الموسمية، ويشبه هذا النوع إلى حد كبير البطالة الدورية و الفرق الوحيد بينهما هو أن البطالة الموسمية تكون في فترة قصيرة المدى. أما بطالة الفقر فهي تلك الناتجة بسبب خلل في التنمية و تسود هذه البطالة خاصة في الدول المنهكة اقتصاديا.

## البطالة الطبيعية

تشمل البطالة الطبيعية كلا من البطالة الهيكلية و البطالة الاحتكاكية و عند مستوى العمالة الكاملة، و يكون الطلب على العمل مساويا لعرضه، أي أن عدد الباحثين عن العمل مساو لعدد المهن الشاغرة أو المتوفرة، أما الذين هم في حالة بطالة هيكلية أو احتكاكية فيحتاجون لوقت حتى يتم إيجاد العمل المناسب. وعليه فإن مستوى البطالة الطبيعي يسود فقط عندما يكون التشغيل الكامل.

عندما يبتعد الاقتصاد الوطني عن التوظيف الكامل فإن معدل البطالة السائد يكون أكبر أو أقل من معدل البطالة الطبيعي، أي أنه عندما تسود حالة الانتعاش يكون معدل البطالة السائد أقل من معدل البطالة الطبيعي، أما في حالة الانكماش فإن معدل البطالة السائد يكون أكبر من معدل البطالة الطبيعي و بذلك تعم البطالة الدورية.

## ثانيا: أسباب تفشي البطالة في الوطن العربي

تعتبر البطالة من اشد المخاطر التي تهدد استقرار و تماسك المجتمعات العربية، و ليس بخاف أن أسبابها تختلف من مجتمع عربي لآخر، و حتى أنها تتباين داخل نفس المجتمع من منطقة لأخرى. و يمكن في هذا الصدد أن نوعزها لأسباب اقتصادية، اجتماعية و أخرى سياسية. كل سبب من هاته الأسباب له أثره على المجتمع من حيث إسهامه في تفاقم مشكلة البطالة. بناء عليه على ما تقدم أمكن

حصر أهم الأسباب التي تقف وراء تنامي الظاهرة في البلدان العربية في النقاط التالية:

- إخفاق خطط التنمية الاقتصادية في البلدان العربية ؛
- مو قوة العمل العربية سنويا؛
- انخفاض الطلب على العمالة العربية عربيا و دوليا ؛
- المنعكسات السلبية للمتغيرات الدولية على العمالة العربية.

### إخفاق خطط التنمية الاقتصادية في البلدان العربية

لإمعان في تطور النمو الاقتصادي في البلدان العربية، نجد أنها قد جاءت مخيبة للأمال و لم تحقق ما كان منتظرا منها، فلم ترفع مستوى نصيب دخل الفرد العربي بدرجة محسوسة(12)، و أشد من هذا أن الفجوة بين الدول العربية و الدول الصناعية المتقدمة في تزايد مستمر لتباين معدلات النمو في كل منها(13)، و يمكن تحديد أشد العقبات التي تواجه الدول العربية في هاته المسألة من تأخرها عن مساعي التنمية، حيث يوعز ذلك إلى جمود الهيكل الاقتصادي للدول العربية إضافة إلى تأخرها في الجهود الإنمائية و الصناعية، حيث نجد أن صناعاتها الآن بالضرورة ناشئة لا تستطيع منافسة منتجات الدول الصناعية إلا إذا توافرت لها دفع من أنواع الحماية. و ما يزيد من العقبات التي تواجهها الدول العربية نتائج تباطؤها في تحقيق معدلات النمو الاقتصادي و فشل سياساتها الاقتصادية التي كان ينتظر منها تقلييل قلاقل تفـاقم أزمة البطالة بهـا. إن ما نبرزه في هذا المقام هو بعض الجوانب التي تعيق تقدم مخططات التنمية الاقتصادية في هاته الدول، حيث تبين هذه العقبات جانبا آخر من مساوئ الوضع الذي تواجهه الدول العربية نتيجة تأخرها في سلم التقدم الاقتصادي، و التي يمكن تحديدها وفقا للنسق الموالي:

### ١- فشل برامج التخطيط الاقتصادي و تفاقم أزمة المديونية الخارجية

إن إخفاق خطط التنمية الاقتصادية في البلدان العربية على مدار العقود الثلاثة الماضية، وخاصة بعد الوفرة النفطية التي شهدتها فترة مطلع السبعينات، فقد دلت دراسة أجراها مركز دراسات الوحدة العربية أن من أبرز مظاهر خطط التنمية الاقتصادية هو وقوع أغلب الدول العربية في مأزق المديونية الخارجية التي وصلت سنة ١٩٩٥ إلى نحو ٢٢٠ مليار دولار، وفي المقابل هروب رؤوس الأموال العربية إلى الخارج و التي تقدرها بعض المصادر بأكثر من ٨٠٠ مليار دولار أمريكي(16)، وكذا وجود أزيد من ٦٠ مليون أمي عربي و ٩ مليون طفل لا يتلقون التعليم الابتدائي(17)، و بالنظر لغالبية السكان في الدول العربية نجد أنها تقع ضمن شريحة الدخل المتدني وخاصة في الأرياف، وأكثر من ١٠ ملايين لا يحصلون على طعام كاف

هذا إضافة إلى غياب التخطيط الاقتصادي المنهجي و عدم تطابق برامج التعليم في معظم الدول العربية مع حاجات سوق العمل الفعلية، كما أن التكوين التعليمي في معظم الدول العربية لا يتجاوب مع التطورات التكنولوجية السريعة الجارية في عالم اليوم .

### تبعات تنفيذ برامج الخصخصة

أدى تطبيق هذه البرامج إلى تسريح أعداد كبيرة من العمال في شركات و مؤسسات القطاع العام. و في هذا الصدد يمكن الاستدلال بحالة الجزائر، فقد انتقل معدل البطالة من حدود ١٧% سنة ١٩٨٦ إلى ٣٠% خلال السداسي الأول لسنة ١٩٩٩ بسبب ما رافق الإصلاحات من تسريح للعمال و غلق للوحدات (19). كما نشير هنا أن الحكومات العربية تخلت عن دورها التخطيطي بعد أن أصبح دورها يتركز فقط على الإشراف أو التوجيه عن بعد، و بالتالي غابت الأدوات الفعالة لتنفيذ الخطط التنموية و على رأسها الحد من البطالة.

نتج عن خصخصة مشروعات القطاع العام موجة تسريح هائلة من العمالة الموظفة لديها، و خاصة العمالة ذات الأجور المرتفعة أو خفض رواتب العمال الذين

بقوا في وظائفهم. و قد أصبحت عمليات الخصخصة التي تجرى على نطاق واسع أكبر مصدر لدمو البطالة في البلدان العربية، و يضاعف من حرج الموقف قيام الشركات الأجنبية التي أصبحت تمتلك هذه المؤسسات بترحيل أرباحها للخارج مما يؤثر سلبا موازين المدفوعات و القدرة التراكمية للبلدان العربية

## ٣ - إخفاق برامج التصحيح الاقتصادي

باءت أغلب برامج التصحيح الاقتصادي التي طبقتها الدول العربية بالتعاون مع صندوق النقد الدولي في إحداث أي نمو اقتصادي حقيقي، و بنسب مقبولة تعمل على التخفيف من حدة البطالة في هذه الدول، بل على العكس من ذلك تماماً فقد وسعت هذه البرامج الفجوة و زادت من أعداد العاطلين عن العمل، و كذا إفقار قطاعات كبيرة من الشعب نتيجة لرفع الدعم على السلع و الخدمات الأساسية. انبثق عن تطبيق هذه البرامج سياسات نقدية و مالية و توجهات اجتماعية زادت من حدة البطالة في هذه الدول، و نذكر منها:

- تخلي الدولة عن الالتزام بتعيين الخريجين و تقليص التوظيف الحكومي؛
  - تقليص معدل الإنفاق العمومي الموجه للخدمات الاجتماعية أدى إلى خفض مواز في طلب الحكومة على العمالة المشتغلة بهذه الخدمات ؛
  - تقليص دور الدولة في النشاط الاقتصادي أدى إلى خفض الاستثمار الحكومي في خلق طاقات إنتاجية جديدة تستوعب الأيدي العاطلة.
- نشير في هذا الصدد أن الدول العربية خاصة النفطية منها قد عادت من جديد للاهتمام بقطاعات كانت قد تخلت عنها خلال فترة انهيار أسعار النفط لتعاود دعمها من جديد، و خير مثال تستدل به هو حالة الجزائر، حيث أنها عادت من خلال طرحها لمشروع الإنعاش الاقتصادي و الذي رصدت له مبالغ مالية ضخمة. ارتفعت معدلات البطالة في السنوات الأخيرة في البلدان العربية (21) بسبب أثر برامج التثبيت و التعديل الهيكلي التي تسارع تطبيقها. يؤكد التقرير الاقتصادي العربي الموحد لسنة ١٩٩٦ أن استمرار تطبيق برامج التثبيت الاقتصادي و التكيف الهيكلي أدى إلى استمرار تفاقم المشكلة.

## ٤ - التوجيه غير السليم للموارد المالية العربية

ذلك من خلال استنزاف معظم الموارد المالية العربية خلال فترة انتعاش أسعار النفط في الإنفاق على التسلح و تمويل الحروب التي اندلعت في المنطقة

العربية، مما أدى بها إلى الوقوع في شرك المديونية و خدمتها جد المكلفة. و قد بلغت حدة هذا التأثير السلبي ذروته حينما حدث الغزو العراقي للكويت و اندلاع حرب الخليج الثانية، ناهيك عن الأولى، حيث عادت أعداد كبيرة جدا من العمالة المهاجرة إلى بلدانها. حيث خرج في هذه الآونة مليونين و ٥١٠ ألف عامل عربي بنسبة ٧٧.٧% من جملة العمالة العائدة و في عامي ١٩٩٠ - ١٩٩١ و الشطر الأكبر من هؤلاء أضيف إلى رصيد البطالة المتراكم في بلدانهم

### انخفاض الطلب على العمالة العربية عربيا ودوليا

إن اخطر ما نتج عن تدهور أسعار النفط عالميا في سنوات ما قبل بداية الألفية الحالية في أوضاع العمالة العربية و التشغيل في البلدان العربية غير النفطية، هو ذلك الأثر المتمثل في انخفاض طلب دول الخليج العربية على العمالة العربية، و ذلك أن الطلب بدا يقل تدريجيا ابتداء من النصف الثاني من الثمانينات و زاد هذا الانخفاض مع اقتراب استكمال مشروعات البنية التحتية في نهاية الثمانينات و كذا تشهد دول الخليج العربية إحلالا للعمالة العربية بالعمالة الآسيوية خاصة، و ذلك لعدة أسباب منها انخفاض أجر هذه الأخيرة و الحد من الهجرة العربية نحو هذه الدول خاصة بعد أحداث ١١ سبتمبر ٢٠٠١، و كذا شروع بلدان مجلس التعاون الخليجي و التي تعد من أكبر المناطق استيعابا للعمالة العربية في تطبيق سياسات توطين العمالة، و هو ما تسبب في فقدان عشرات الآلاف من العمال العرب لوظائفهم، و في المقابل قامت الولايات المتحدة الأمريكية و الدول الغربية باتخاذ إجراءات صارمة بحق الداخلين إليها، إضافة لموجة العداء و الكراهية و الاستفزاز التي سادت منذ أحداث الحادي عشر من سبتمبر، و هو ما أثر سلبا على تحرك العمالة العربية في العالم و أدى إلى حدوث هجرة عكسية واسعة.

### نمو قوة العمل العربية

أصبحت اغلب الدول العربية تتحمل عبئا كبيرا في سبيل مواجهة تفاقم أزمة البطالة خصوصا بين الشباب و ذوي الشهادات العلمية و التقليل من آثارها السلبية،

و ذلك بسبب تداخل عدد من العوامل ذات العلاقة المباشرة بقضية التشغيل كالنمو السكاني، نمو القوى العاملة و مستويات مهارتها و إنتاجيتها، الأداء الاقتصادي و التطورات الاجتماعية.

على الرغم من تحقيق البلدان العربية تقدما في بعض المؤشرات الاجتماعية كانهخفاض معدل الوفيات، تحسن متوسط العمر المتوقع عند الولادة و في معدلات الأمية. لا تزال العديد من الدول تعاني من بعض هاته المشاكل و على رأسها نمو القوى العاملة بمعدل أكبر من معدلات نمو فرص العمل.

يقدر عدد السكان الإجمالي للدول العربية لسنة ٢٠٠٣ بحوالي ٣٠٢ مليون نسمة مع تباين كبير بين هذه الدول إذ يتراوح بين ٦٣٨ ألف نسمة في قطر و ٦٧ مليون في مصر يقدر النمو السكاني في البلدان العربية للفترة ١٩٩٥-٢٠٠٣ بحوالي ٢.٤ %، و يعتبر هذا المعدل الأعلى بين الأقاليم الرئيسية في العالم باستثناء دول إفريقيا جنوب الصحراء، كما يعتبر معدل النمو السكاني في الدول الخليجية و ليبيا مرتفعا مقارنة بباقي الدول العربية نتيجة زيادة عدد العمالة الوافدة إليها.

كما نشير إلى أن الفترة الممتدة بين ١٩٧٠-٢٠٠١ قد تميزت بزيادة أعداد المهاجرين من الأرياف إلى المدن، حيث تراوحت بين ٢٥% - ٥٠ % من سكان الريف، و ذلك بالنسبة لمعظم البلدان العربية نتيجة عدم توفر فرص العمل المناسبة و نقص الخدمات في المناطق الريفية مما أدى إلى اكتظاظ المدن و تزايد معدلا البطالة إن أهم ما يميز التوزيع السكاني في الدول العربية هو ارتفاع نسبة الفئة الأقل من ١٥ سنة مما يطرح مشكلة مستقبلية عويصة في الأجل القريب بسبب طلبهم المتوقع للعمل، حيث تتراوح هذه النسبة بين ٢٥ % في الكويت و ٤٦ % في اليمن، بينما تتراوح نسبة السكان في الفئة العمرية ١٥ - ٦٥ سنة بين حوالي ٥٠% في اليمن و ٧٤% في الكويت بسبب ارتفاع أعداد العمالة الوافدة إليها و التي تقع ضمن هذه الشريحة

قدر حجم القوى العاملة العربية حسب إحصائيات سنة ٢٠٠٣ بحوالي ١١٠ مليون مقابل ٣٠٠ مليون نسمة أي ما يعادل حوالي ٣٧% من إجمالي سكان الدول العربية. تعود هذه الظاهرة إلى مجموعة عوامل ديمغرافية و اجتماعية من أهمها التركيبة السكانية التي تتصف بالفتوة، حيث ترتفع نسبة السكان في الفئة العمرية ١٥ سنة فأكثر كما أسلفنا الذكر إلى ٥٠ %، إضافة إلى انخراط الشباب في مراحل التعليم المختلفة

أدى النمو السكاني السريع إلى ارتفاع معدلات نمو القوى العاملة العربية بنسبة ٣.١% خلال الفترة ١٩٩٥ - ٢٠٠١ و الذي تجاوز معدل النمو السكاني البالغ ٢.٥% خلال نفس الفترة الزمنية تتباين معدلات نمو القوى العاملة فيما بين الدول العربية، حيث يشير التقرير الاقتصادي العربي الموحد لسنة ٢٠٠٣ لارتفاعها عن المتوسط العام للدول العربية، وذلك في تسع دول هي الأردن، سوريا، اليمن، الجزائر، السعودية، العراق، عمان، لبنان و ليبيا، إذ تتراوح ما بين ٣.٢% و ٥.٥ % من المتوقع أن يستمر نمو معدلات القوى العاملة العربية لعدة عقود قادمة، مما يسمح بوصول أعداد كبيرة من العمالة لسوق العمل سنوياً، ورغم ارتفاع هذه المعدلات فلا تزال نسبة مشارك المرأة منخفضة، حيث لا يتجاوز ٢٩% من القوى العاملة باستثناء بعض الدول لعربية التي تتميز بمشاركة أكبر للمرأة خاصة في المجال الزراعية.

و ما يجب التنبيه إليه في هذا المقام هو ما تدور حوله مشكلة البطالة في الوطن العربي هو ذلك التباين الموجود بين النمو الحادث بين قوة العمل و النمو المتواضع الذي يذمو به الطلب على العمالة سنوياً، كما يمكن إيعاز هذا الاختلال أيضاً التباين الموجود بين نمو الناتج المحلي الإجمالي للدول العربية و معدل نمو قوة العمل بها .

**المنعكسات السلبية لمتغيرات الدولية على العمالة العربية**

تبقى كثير من الدول العربية بمنأى عن تأثيرات و اتجاهات العولمة و الاندماج الفعلي في نظام التجارة العالمي و الأسواق العالمية باستثناء الدول العربية النفطية التي تعتمد في علاقاتها مع الأسواق العالمية عل تصدير النفط إليها و استيراد احتياجاتها من السلع الاستهلاكية و الإنتاجية من هذه الأسواق. كما نعلم أنه خلال العقود الثلاثة الماضية اتجهت الاستثمارات الرأسمالية العالمية بصورة أساسية إلى دول شرق آسيا و بعض دول أمريكا اللاتينية عبر الشركات المتعددة الجنسيات، و لم يكن نصيب الأقطار العربية من هذه الاستثمارات بالقدر الذي يستحق الذكر، و على عكس ذلك من المفارقات العجيبة أن القسم الأكبر من الموارد المالية العربية و بصورة خاصة الفوائض المالية النفطية اتجهت صوب الأسواق و المصارف العالمية لتصب في دورة رأس المال العالمي و إعادة إنتاجه في غير الدول العربية، حيث يقدر مجلس الوحدة الاقتصادية العربية أنها بلغت حوالي ٨٠٠ مليار دولار أمريكي سنة ١٩٩١، بعد أن كانت أضعافا قبل حرب الخليج.

للتأكيد تأثير المتغيرات الدولية على العمالة العربية، تجدر الإشارة إلى أن تطور التقسيم الدولي الجديد للعمل، دفع بالشركات المتعددة الجنسيات للاهتمام بالدول الأكثر تقدما من الناحية التكنولوجية و تركيز استثماراتها في هذه الدول التي تدر أقصى ما يمكن من الأرباح، فمن أصل ٥٠٠ شركة دولية كبرى تركز ثلث عددها على الفروع الصناعية التي تتطلب استخداما عاليا لنتائج البحوث العلمية و التقنية(32)، و غالبا ما تحتفظ هذه الشركات بمراكز البحوث و التطوير في مقراتها الرئيسية، و ما يمكن قوله في هذا المجال و نتيجة لاتجاهات الشركات الدولية و خياراتها لمناطق الاستثمار في العالم التي تحقق مصالحها، فإن المنطقة العربية مازالت خارج اهتمام هذه الشركات باستثناء الشركات الدولية العاملة في مجالات النفط و مشتقاته و التي تستخدم تقنية عالية و أيدي عاملة عالية التأهيل، و قد تكون غير عربية في كثير من الأحيان. يقدر عدد العاطلين عن لعمل في الوطن العربي حوالي ١٢ مليون فرد و حسب تقرير التنمية البشرية الصادر عن البرنامج الإنمائي

للأمم المتحدة لسنة ١٩٩٩ فإن عددا من الدول العربية (السودان، اليمن، الصومال، موريتانيا) تقع في ترتيب الدول ذات التنمية المنخفضة أو ما يطلق عليه بلدان الفئة الثالثة، و التي يبلغ نصيب الفرد من الاستثمارات الإجمالية حوالي ٠٤ دولارات فقط، بينما يزيد نصيب الفرد من الاستثمارات في بعض الدول العربية ذات الفئة الثانية(33)، وحسب نفس التقرير ٣١ دولارا، في حين يقارب ٣٠٠ دولارا في الدول ذات الفئة الأولى.

لتبيان أثر الاتجاهات الدولية وأسواق العمل الدولية على العمالة العربية في ظل الأوضاع العربية الاقتصادية السائدة، يمكن الإشارة إلى بعض الأمثلة في بعض الدول العربية فعلى سبيل المثال بلغ عدد عاطلين عن العمل من الخريجين الجامعيين في مصر مليون وثمانمائة ألف عاطل عام ١٩٩٥، كما هو معروف بدأت مصر تجربة الانفتاح والخصخصة وتحرير التجارة والأسواق في العديد من القطاعات قبل غيرها من البلدان العربية.

أما في الجزائر فقد بدأت سياسات التصنيع الثقيل بواسطة الشركات الأجنبية العملاقة وانتشرت مشاريع تسليم المفتاح باليد منذ مطلع السبعينات وحيث تم التركيز على رفع إنتاجية العمل بالاعتماد على التقنيات الحديثة دون الاهتمام بالتشغيل واستيعاب قوة العمل الفائضة.

تعم البطالة في الجزائر بين الشباب والنساء، فالبطالة والفقر يمكن إرجاع سببهما لما شهدته الجزائر خلال العشرية الماضية من أعمال تخريبية. كما يمكن أيضا الاستدلال باليمن كمثال آخر عن التأثيرات السلبية الناجمة عن الخلافات العربية بالإضافة للعوامل الداخلية، فالبطالة والفقر تفاقما إلى حد خطير بعد عودة العمال اليمنيين من دول الخليج على إثر حرب الخليج الثانية ونتيجة لما يسمى بسياسات الإصلاح الاقتصادي التي تفرضها قوى العولمة التي أدت إلى التضخم الهائل وارتفاع الأسعار وعجز الحكومة عن دفع رواتب بعض فئات العمال والموظفين .

إن انخراط المنطقة العربية في اتجاهات النظام العالمي الجديد قد يؤدي في المستقبل إلى زيادة الاستثمارات في بعض القطاعات التي تختارها القوى الممثلة لهذه الاتجاهات وفي مقدمتها الشركات الدولية وإلى زيادة إنتاجية العمل في بعض المؤسسات الإنتاجية والخدمية المرتبطة بالأسواق العالمية، إلا أن النتيجة المتوقعة للعولمة من خلال سياسات المؤسسات والمنظمات الدولية والشركات متعددة النشاط هي زيادة معدلات البطالة وتعميق الفقر وتعميمه. إذ يستحيل التفكير بأن الرأسمالية العالمية وتيارات أسواق العمل الدولية ستكون قادرة على حل هذه المشاكل الحالية والمتفاقمة في المستقبل. ومن الملاحظ أن أسواق العمل في الدول المتقدمة تسعى فقط إلى جذب الكفاءات والأدمغة النادرة القادرة على التلاؤم مع معطيات التقنيات الحديثة في هذه الدول وذلك خلافاً لما كان عليه الحال في مرحلة ما بعد الحرب العالمية الثانية، حيث فتحت الدول الأوروبية أبوابها لليد العاملة الأجنبية ومنها العربية ومن مستويات مختلفة في المهارة لإعادة الإعمار وإصلاح ما خربته الحرب.

### ثالثاً: تراجع معدلات التشغيل في الوطن العربي والآثار المترتبة عليها

تمثل البطالة إحدى التحديات الكبرى التي تواجهها البلدان العربية لآثارها الاجتماعية والاقتصادية الخطيرة، حيث طرحت منذ سنوات التحذيرات بشأن ما ستفرزه البطالة في واقع الدول العربية، و دق ناقوس الخطر من جراء عواقبها السلبية على المن القومي العربي، و مع ذلك فإن معدلات البطالة في البلدان العربية تتزايد يوماً بعد يوم.

سيتم في الموضع بداية تناول معدلات التشغيل في البلدان العربية و ذلك بهدف إعطاء صورة واضحة للقارئ عن هذه الاقتصاديات، ثم تقديم تحليل للآثار التي تفرزها مشكلة البطالة بها.

#### ١. تراجع معدلات التشغيل في الدول العربية

تعد البطالة من الظواهر السلبية التي تهدد السلم و الاستقرار الاجتماعي، باعتبار أن دخل الفرد من عمله يمثل صمام الأمان و الاستقرار له و لمجتمعه، في حين أن البطالة و الحرمان من الدخل يولدان الاستبعاد و التهميش الاجتماعي علاوة على سائر العلل الاجتماعية الأخرى.

تعتبر معدلات البطالة في الوطن العربي الأسوأ في العالم حيث تجاوز معدلها ١٩.٥% سنة ٢٠٠١ مقارنة بالدول الإفريقية جنوب الصحراء (١٤.٤%) والبلدان الاشتراكية سابقا (١٣.٥%) و دول أمريكا اللاتينية (٩.٩%) وبعض المناطق الآسيوية (أقل من ٤.٢% (35)).

يجب أن ننوه في هذا المقام إلى تلاشي فكرة أن هناك دولا محصنة ضد البطالة كما كان يعتقد بالنسبة لحالة دول الخليج العربية، و ما يثير الدهشة أن معدل البطالة في أكبر دول الخليج العربي حجما و تشغيلا و استقبالا للوافدين و هي المملكة العربية السعودية تقارب ٩.٦% بين السعوديين وكذا الأمر بالنسبة لسلطة عمان حيث كان هذا المعدل يتجاوز ١٧.٢% سنة ١٩٩٦ أو قطر بنسبة تقدر ب ١١.٦% حسب إحصائيات سنة ٢٠٠١ و ليبيا بمعدل ١١.٢% لسنة ١٩٩٨، و هي بطالة ذات طبيعة خاصة أقرب ما تكون إلى البطالة الهيكلية. توغز أسبابها لسياسات التعليم و التدريب و الاستخدام المنتهجة في هذه الدول.

أصبح تفشي البطالة بين فئة الشباب خاصة، ظاهرة عالمية تعاني منها الدول النامية و المتقدمة على حد سواء تكاد تكون هذه الظاهرة محورا أساسيا لكثير من النقاشات الاقتصادية و القرارات السياسية داخل كل دولة، حيث بلغت معدلات البطالة بين الشباب مستويات مرتفعة و بشكل متفاوت فيما بين الدول العربية، حيث بلغ هذا المعدل أقصاه في البحرين ٦٥% سنة ١٩٩٧ و ٦١% في مصر سنة ١٩٩٨، و يتجاوز ذلك في حالة سوريا و تقارب النسبة ٤٠% في فلسطين و المغرب. أما بالنسبة للجنسين، فكان للذكور حظ ثلاثة إناث من البطالة في الجزائر و بالعكس في

حالة مصر، فإلانات حظ الذكرين و تقع لبنان بينهما، كما أن هذه النسبة تكاد تتساوى بين الجنسين في البحرين.

الأشد وقعا و إيلا ما في بطالة الشباب هم حملة الشهادات، حيث أن مؤسسات التعليم و التدريب تبدو و كأنها مولد للبطالة و الدخول المنخفضة وتعمل على هدر جهود التنمية البشرية. انتشرت هذه الظاهرة بداية في مصر و خاصة بالنسبة لحملة المؤهلات المتوسطة الذين يمثلون ما يزيد عن ٧٠% من المتعلمين المتعطلين، و بالمقابل فإن ٤.١% فقط من المتعطلين هم من الأميين و نسبة أقل بين من يعرف القراءة و الكتابة بنسبة تقدر بـ ٢.٥% و هي حالة متطرفة و غير أنها سرعان ما امتدت لتشيع بين الدول العربية الأخرى كالجزائر، المغرب، تونس، عمان، الأردن و سوريا...الخ.

## الآثار المترتبة عن البطالة في الوطن العربي

تشير المعطيات المتوافرة عن مشكلة البطالة في الوطن العربي إلى أن هذه المشكلة أخذت في التنامي سنة بعد أخرى، وأن جميع المعالجات التي رصدت لحل هذه المشكلة من قبل الدول العربية باءت بالفشل الذريع وذلك لعدة أسباب مختلفة. على الرغم من التأثيرات السلبية لمشكلة البطالة على الاقتصاديات العربية إلا أنها لم تبرز بشكل واضح حتى الآن رغم أن الحجم الحالي للبطالة تعتبر مثيراً للقلق، حيث أنه يسبب خسائر اقتصادية كبيرة ناهيك عن انعكاساته الاجتماعية.

## الآثار الاقتصادية

على الرغم من أن التأثيرات السلبية لظاهرة العولمة على الاقتصاديات العربية ومشكلاتها الكثيرة ومن ضمنها البطالة لم تظهر بشكل مباشر حتى الآن، إلا أن الحجم الحالي للبطالة يبعث على القلق أيضاً ويسبب خسائر اقتصادية كبيرة.

وفقاً للتقارير الرسمية العربية، ومن بينها التقارير الصادرة عن منظمة العمل العربية، أن هناك مؤشرات على اتساع هذه المشكلة وقصور العلاجات التي طرحت حتى الآن، سواء على المستوى القطري أو المستوى العربي؛ فتقارير المنظمة لسنة ١٩٩٩ تشير إلى أن عدد الشبان العرب العاطلين عن العمل يبلغ نحو ١٢ مليون شخص يشكلون ما نسبته ١٤% من القوة العربية العاملة التي تبلغ في الوقت الحاضر نحو ٩٨ مليون شخص. وقد أكد الأمين العام لمنظمة العمل العربية أن هناك ١٢ مليون شاب عربي عاطل عن العمل، في حين يعمل ٦ ملايين أجنبي في الوطن العربي، كما أشار إلى وجود أكثر من ٣٠٠ مليار دولار يستثمرها العرب خارج الأقطار العربية، مضيفاً أنه لو تم استثمار هذه الأموال في الوطن العربي لتم تشغيل نسبة كبيرة من اليد العاطلة، والحد من الخسائر السنوية التي تتكبدها الدول العربية.

توقع الأمين العام لمنظمة العمل العربية أن يصل عدد الباحثين عن فرص عمل في المنطقة العربية سنة ٢٠١٠ أكثر من ٣٢ مليون شخص، وأضاف أن عدد السكان النشطين اقتصادياً سيرتفع من ٩٨ مليون شخص حالياً إلى نحو ١٢٣ مليوناً

سنة ٢٠١٠. ومما يزيد في خطورة ظاهرة البطالة ارتفاع معدلاتها السنوية التي تقدرها الإحصاءات الرسمية بنحو ١.٥% من حجم قوة العمالة العربية في الوقت الحاضر، تشير نفس الإحصائيات إلى أن معدل نمو قوة العمل العربية كانت خلال الأعوام ١٩٩٥، ١٩٩٦ و ١٩٩٧ نحو ٣.٥%، ارتفع هذا المعدل إلى نحو ٤% في الوقت الحاضر، وإذا كانت الوظائف وفرص التشغيل تنمو بمعدل ٢.٥% سنوياً، فإن العجز السنوي سيكون ١.٥% وعليه فإن عدد العمال الذين سينضمون إلى العاطلين عن العمل سنوياً سيبلغ نحو ١.٥ مليون شخص.

يذكر أن منظمة العمل العربية تقدر أن كل زيادة في معدل البطالة بنسبة ١% سنوياً تنجم عنها خسارة في الناتج الإجمالي المحلي العربي بمعدل ٢.٥%، أي نحو ١١٥ مليار دولار، وهو ما يعني ارتفاع المعدل السنوي للبطالة إلى ١.٥%، سيرفع فاتورة الخسائر السنوية إلى أكثر ١٧٠ مليار دولار. وهذا المبلغ يمكن أن يوفر نحو ٩ ملايين فرصة عمل، وبالتالي تخفيض معدلات البطالة في الوطن العربي إلى ربع حجمها الحالي. ومما سيساهم في زيادة معدلات البطالة مستقبلاً، وخاصة في الدول العربية ذات الكثافة السكانية والمصدرة للعمالة (42).

كما أن إحالة الكفاءات العربية ذات التكوين العالي في بعض البلدان العربية و التي تشغل مناصب عمل سواء كانت غير مناسبة لتكوينهم أو لسبب أنهم يعتبرون بمثابة عاطلين يتلقون مقابلاً لا يتعدى ما تمنحه الدول المتقدمة كمحنة للعاطلين، من النتائج الخطيرة لهجرة الكفاءات العلمية في فقدان الوطن لإمكانات هذه الكفاءات العلمية والفكرية والتربوية التي انفق على تعليمها وإعدادها أموالاً وجهوداً كبيرة، حيث تؤدي هذه الهجرة لإعاقة عملية التقدم، وإبطاء حركة التنمية وإضعافها في هذه الدول.

تزايدت هجرة العقول العربية في العقود الثلاثة الأخيرة لأسباب كثيرة منها عدم توفير الظروف المادية والاجتماعية التي تؤمن مستوى لائقاً من العيش بالإضافة إلى ضعف الاهتمام بالبحث العلمي وعدم وجود مراكز البحث العلمي المطلوبة. تقدر

دراسة حديثة صدرت في دمشق إلى أن الخسارة الاقتصادية للدول العربية بسبب هجرة عقولها بـ ١.٥٧ مليار دولار سنوياً (43)، وجاء في ذات التقرير أنه وفي الوقت الذي تدفع فيه الأوضاع المعيشية والعلمية والاجتماعية إلى هجرة الأدمغة العربية، فإن دول الغرب والولايات المتحدة تسعى لاستقطاب هذه الأدمغة من خلال تقديم الإغراءات المادية والحياتية الكبيرة، لكي توظفها في خدمة البحث العلمي والصناعي، وتأتي الولايات المتحدة في مقدمة هذه الدول التي تسعى بجميع الوسائل للاحتفاظ باللامعين من العقول الأجنبية المتخرجة من جامعاتها، وإذا كانت الدول التي تشهد هذه الهجرة تحقق فائدة من تحويلات المغتربين في الخارج إلى ذويهم، وقد تصل هذه العائدات إلى مبالغ كبيرة كما هو الحال في اليمن ومصر ولبنان، فإن سلبيات هذه الهجرة تبقى أكبر بكثير.

### الآثار الاجتماعية

تبرز إلى السطح ظاهرة من أخطر الظواهر الاجتماعية في الدول العربية المتمثلة في البطالة وإفراقاتها الأممية وانعكاساتها النفسية على العاطلين، الأمر الذي يتطلب معالجة سريعة ووضع برامج قصيرة وطويلة الأجل لاستيعاب الأعداد المتزايدة من الخريجين قبل أن تستفحل الظاهرة ويستعصي حلها. إن أهمية هذه القضية تأتي بلا شك من أهمية ظاهرة البطالة نفسها وما يترتب عليها من آثار جسيمة ذات مساس ببنية المجتمع.

تشير الدراسات أنه يمكن للبطالة تؤثر في مدى إيمان الأفراد وقناعتهم بشرعية الامتثال للأنظمة والمبادئ والقواعد السلوكية المألوفة في المجتمع. وبذلك فإن البطالة لا يقتصر تأثيرها على تعزيز الدافعية والاستعداد للانحراف، إنما تعمل أيضاً على إيجاد فئة من المجتمع تشعر بالحرية في الانحراف. ووفقاً لهذه الفقاعة والإيمان فإن انتهاك الأنظمة والمعايير السلوكية العامة أو تجاوزها لا يعد عملاً محظوراً في نظرهم، لأنهم ليسوا ملزمين بقبولها أو الامتثال لها. واتساقاً مع هذه النتائج تشير دراسة أخرى إلى أن الفقر والبطالة يؤديان إلى حالة من شعور الرافض

والعداء تجاه المجتمع و عدم الإيمان بشرعية أنظمتها والامتنال لها، مما يؤدي إلى الانحراف والسلوك الإجرامي، وبخاصة فيما يتعلق بجرائم الاعتداء على النفس، ويعزز هذا الافتراض ما أشارت إليه دراسة عن حالة البطالة في المملكة العربية السعودية إلى أن الفرد العاطل قد يصاب بفقدان الشعور بالانتماء إلى المجتمع حيث يشعر بالظلم، الذي قد يدفعه إلى أن يصبح ناقماً على المجتمع. لذا فإن ضعف الضوابط الأسرية وتأثير القيم العامة الذي ينتج من ارتفاع نسبة البطالة في المجتمع يؤدي إلى ضعف الاستعداد والقبالية للامتنال والتكيف مع الأنظمة والضوابط الاجتماعية، وهذا الوضع يكون سبباً رئيساً في زيادة نسبة الجريمة خاصة جرائم الاعتداء على الأملاك .

كما أن البطالة تؤدي إلى انخفاض أواصر الروابط التي يحملها الناس تجاه المؤسسات الرسمية والأنظمة والقيم الاجتماعية السائدة في المجتمع، كما أنها تحد من فاعلية سلطة الأسرة بحيث لا تستطيع أن تقوم أو تمارس دورها في عملية الضبط الاجتماعي لأطفالها. أضف إلى ذلك أن حالة البطالة عند الفرد يمكن أن تخلق كثيراً من مظاهر عدم التوافق النفسي والاجتماعي، إضافة إلى أن كثيراً من العاطلين عن العمل يتصفون بحالات من الاضطرابات النفسية والشخصية. فمثلاً يتسم كثير من العاطلين بعدم السعادة و عدم الرضا والشعور بالعجز و عدم الكفاءة مما يؤدي إلى اعتلال في الصحة النفسية لديهم .

تعد البطالة المصدر الرئيسي لمشكلة الفقر وزيادة أعداد الفقراء، جاء في دراسة علمية أعدتها الجامعة العربية ونشرتها بعض الصحف، أن نسبة الفقر في الدول العربية تزداد بمعدل ١.٧%، سنوياً، بحيث يعيش ما نسبته ٣٦% من سكان الدول العربية تحت خط الفقر و أن نصيب الفرد من الدخل في الدول العربية لا يتعدى ١٥٠٠ دولاراً سنوياً

تؤكد الدراسات الاجتماعية إلى أهمية دور رأس المال العربي في القضاء على معدلات الفقر المتزايدة، مبينة أن استثمار جزء يسير من الأموال العربية

المهاجرة خارج البلاد العربية تكفل القضاء على الفقر العربي. تشير كافة التقارير والبيانات الإحصائية إلى أن أزمة البطالة بدأت التنامي والتوسع وسط مجتمعات عربية متعددة كالعراق، فلسطين، الجزائر، مصر وسورية، ولم تعد تنفع معها سياسات التجاهل والتغاضي السابقة. كما أن الأحداث والتطورات المتسارعة وحالة عدم الاستقرار التي تشهدها منطقة الشرق الأوسط ساعدت على زيادة تفاقم أزمة البطالة بالمنطقة. ناهيك عن مشكلة الهجرة الواسعة غير الشرعية التي تشهدها بعض الدول العربية بسبب عجزها عن توفير فرص عمل للأعداد المتزايدة الداخلة إلى سوق العمل. حسب تقديرات تقرير منظمة العمل الدولية، اتسعت ظاهرة الهجرة غير الشرعية بشكل ربما يفوق الهجرة المماثلة في التجارب الأخرى، وذلك على رغم شدة القيود المفروضة على الهجرة، مما ولد ظاهرة سميت بقوارب الموت التي تحمل المهاجرين خاصة من دول شمال إفريقيا إلى الضفة الأوروبية أملا في العثور على وظيفة في هذه الدول لكن هذه القوارب تحولت إلى مصدر للمآسي خاصة بعد الإنتشالات المتكررة لجثث المهاجرين غير الشرعيين من عرض البحر الأبيض المتوسط. ويُتوقع أن تستمر محاولات تهريب المهاجرين والإقامة غير الشرعية رغم القيود التي تزداد شدة.

#### رابعا: جهود ومقترحات لحل مشكلة البطالة في الوطن العربي

تجاه وضع البطالة في البلدان العربية تطرح جملة تساؤلات نفسها بإلحاح، وهي تشكل تحديات جدية في الوقت الحاضر والمستقبل أمام أسواق العمل العربية، وإذا كانت هذه التحديات قد أصبحت واضحة للعيان، فلا بد من التساؤل حول ما أنجزته الدول العربية للخروج من مأزق البطالة ومواجهة تيارات العولمة واتجاهاتها ضمن استراتيجيات علمية وواقعية لرفع مستوى العمالة الكمي والنوعي في الوطن العربي، سيتم ذلك من خلال تناول النقطتين التاليتين:

- الجهود العربية للتصدي لمشكلة البطالة؛

#### المقترحات المقدمة لحل مشكلة البطالة في الوطن العربي.

## ١ - الجهود العربية للتصدي لمشكلة البطالة

تعد ظاهرة البطالة و خاصة في أوساط الشباب العربي من التحديات الراهنة، لما يترتب عنها من نتائج سلبية، و هذا ما يتطلب التزاما سياسيا للقضاء على البطالة كأولوية وطنية و عربية، و هذا الصدد سنتناول نوعي الجهود العربية المبذولة في هذا الشأن للتصدي للظاهرة و المتمثلة فيما يلي:

- الجهود الفردية ؛

- جهود منظمة العمل العربية للنهوض بالتشغيل و الحد من البطالة.

## الجهود الفردية

تبذل الدول العربية جهودا منفردة للحد من تفاقم مشكلة البطالة، و لكنها في نظر المختصين تعتبر غير مجدية حتى الآن، ففي مصر (46) تركزت الجهود في تشغيل الشباب بتمويل من الصندوق الاجتماعي للتنمية، و رصدت له الدولة اعتمادات مالية كبيرة نصفها من موازنتها العامة، و انصب اهتمام الصندوق على دعم الصناعات الصغيرة و المتوسطة، إلى جانب تنفيذ مشاريع لصالح الخريجين بتمكينهم من أراض زراعية مستصلحة .

أما في الأردن، فقد بذلت الحكومة جهودا مضمينة لتشغيل الشباب رغم شح الموارد المالية و ذلك عن طريق صندوق التنمية و التشغيل، كما تعمل جهات أخرى على دعم هذا الاتجاه و منها صندوق المعونة الوطنية، صندوق الزكاة و صندوق الملكة عالية للعمل الاجتماعي و التطوعي، غير أن إسهاماتها بقيت محدودة للحد من اتساع حجم ظاهرة البطالة في هذا البلد

وفي تونس فتم اعتماد برنامج عمل منذ سنة ١٩٩٨ خاص بتنفيذ عقود تربط بين التدريب و التشغيل، و استفاد منه قرابة ٦٠% من ذوي التعليم المتوسط و ٣٨% من ذوي التعليم العالي. و في نفس السياق اعتمدت معظم دول الخليج العربي على إعادة تنظيم توظيف الوطنيين بجهود نشطة، و وضع إجراءات لتحفيز القطاع الخاص على تشغيل المواطنين بدلا من الأجانب، و التي تقدر الإحصائيات عددهم

بحوالي ٩ مليون عامل في الجزائر فقد اتخذت الدولة عديدا من الإجراءات للتخفيف من ضغوط سوق العمل، و التي تجسدت من خلال البرامج الخاصة بتشغيل الشباب التي ورثت عن نظام سابق له يسمى الإدماج المهني لسنة ١٩٩٠ و الهدف منه هو توفير منصب مؤقت للشباب العاطل و هذا لتخفيف ضغوط سوق العمل، تقليص البطالة، تخص الشباب العاطل و مساهمة الجماعات المحلية في خلق الوظائف. وكانت هذه الترتيبات ترمي إلى مساعدة الشباب البطالين في اكتساب خبرة مهنية خلال مدة تتراوح من بين ٣ إلى ١٢ شهر، ثم تتولى الجماعات المحلية توظيف هؤلاء الشباب على أن تتلقى المعونة المالية من الصندوق الخاص بالمساعدة على تشغيل الشباب منذ سنة ١٩٩٦ ثم الصندوق الوطني لدعم تشغيل الشباب. إضافة للصندوق الوطني للتأمين على البطالة الذي أنشأ سنة ١٩٩٤ وهدفه حماية العمال المسرحين لأسباب اقتصادية خلال فترة مؤقتة قدرها ثلاث سنوات، ناهيك عن اعتماد فكرة خلق المؤسسات المتوسطة و الصغيرة التي وضعت خصيصا لدعم فئة الشباب الراغبين في إنشاء مؤسسات، وكذا العمال الذين تعرضوا لتسريح لأسباب اقتصادية ووضع عمليا سنة ١٩٩٧، و يموله الصندوق الوطني لدعم تشغيل الشباب، وتسيره الوكالة الوطنية لدعم تشغيل الشباب، وخلال سنة ٢٠٠٣ تم توظيف ٥٣٨ ألف عامل وتم إنشاء حوالي ١٩٠ ألف مؤسسة مصغرة، وتساهم بـ ٧ % في القيمة المضافة.

كما تبنت الجزائر برنامجا خاصا بالتشغيل سنة ١٩٩٨ سمي بعقود ما قبل التشغيل و الذي وجه لحاملين الشهادات الجامعية والتقنيين السامين(50)، وكذا طالبي العمل بدون خبرة مهنية والذين يطلبون العمل لأول مرة، ويتلقى المستفيد من هذا البرنامج خلال فترة ١٢ شهرا مقابل من طرف الدولة قدرا بداية بـ ٦ آلاف دينار ثم عدل إلى ٨ آلاف دينار جزائري فيما بعد بالنسبة لخرجي الجامعات أما التقنيين السامين فيتقاضوا مبلغ قدر ٤٥٠٠ دينار ويستفيدون من التغطية الاجتماعية. و رغم أهميته إلا أن الشباب يعرف صعوبات كبيرة في سبيل الحصول على هذا النوع من

العقود وإن حصل على هذا العقد فإن هناك صعوبات في توظيفه بعد انتهاء العقد بصفة دائمة. إن الإجراءات المتخذة لتخفيف ضغوط سوق العمل في الجزائر تدخل في إطار اجتماعي تضامني من خلال منحة الشغل هذه والتي رغم أهميتها مقارنة بالظروف التي عرفت الجزائر المتسمة بطابع غير متوازن من حيث غلق المؤسسات وتسريح العمال إلا أنها في عمومها ظهرت عاجزة وغير دائمة إضافة إلى أن الدولة أنفقت عليها مبالغ طائلة في الوقت الذي ما تزال فيه البطالة تشكل تحدي اجتماعي كبير للاقتصاد الجزائري.

## ٢. جهود منظمة العمل العربية للنهوض بالتشغيل والحد من البطالة

إيماناً منها بما سيحققه التعاون و التكامل في ميدان العمل من ضمان حقوق الإنسان العربي، فقد بادرت المنظمة منذ نشأتها و ضماناً منها لتحقيق أهدافها القومية من خلال كافة الهياكل التابعة لها و بالأساليب و الوسائل المتاحة لها لأجل تفعيل أنشطتها و برامجها على المستويات القطرية، الإقليمية، العربية و الدولية. تعتبر منظمة العمل العربية القوى العاملة إحدى أهم مقومات التطور الاقتصادي لأي دولة بغض النظر عن نظامها السياسي، الاقتصادي، الاجتماعي و الثقافي، و بالتالي حري بها أن تستهدف خطط و برامج التنمية العربية تعبئة الموارد البشرية و تطوير كفاءتها و استغلالها بأفضل ما يمكن، و لا يتم ذلك إلا في إطار نظرة شاملة لعملية التنمية.

قد اتسع مفهوم تنمية القوى العاملة العربية من مجرد إعداد القوى العاملة وفقاً لاحتياجات سوق العمل ليشمل التأمينات الاجتماعية و الصحة و السلامة المهنية و الرعاية الاجتماعية و التثقيف العمالي، و قد احتلت المرتكزات السابقة أولوية متقدمة في اهتمامات و انجازات و نشاطات المنظمة و ذلك لأجل المساهمة في الحد من تفاقم معدلات البطالة

وتطوير أساليب التشغيل و تنقل العمالة بين البلدان العربية. باعتبار أن الموضوعات المتعلقة بتنمية الموارد بجميع أشكالها يمثل رافداً لقضايا التشغيل و مساعداً مهماً في ردم الفجوة بين الإختلالات الناشئة نتيجة وجود فوارق بين مخرجات التعليم و التكوين المهني من جانب و احتياجات سوق العمل من جانب آخر.

بدأت اهتمامات منظمة العمل العربية بوضع استراتيجيه عربية لتنمية القوى العاملة في وقت مبكر حيث كانت ضمن بنود جدول أعمال الدورة الرابعة لمؤتمر العمل العربي ( طرابلس ١٩٧٥ )، ثم جاءت كاستجابة مباشرة لإستراتيجية العمل الاقتصادي العربي المشترك ( قمة عمان ١٩٨٠ ) فناقش مؤتمر العمل العربي

موضوع إستراتيجية تنمية القوى العاملة على مدى ثلاثة دورات وصولاً إلى إقرارها في دورته الثالثة عشرة ( بغداد ( ١٩٨٥ ) .

ومع تفاقم مشاكل البطالة في الوطن العربي تزايدت عناية مؤتمر العمل العربي بالقضايا المتعلقة بالتشغيل(45)، حيث تم إقرار الإستراتيجية العربية للتشغيل في الدورة العشرين لمؤتمر العمل العربي (عمان ١٩٩٣) . تواصلت عناية منظمة العمل العربية بقضايا تنمية القوى العاملة العربية والتشغيل، وذلك من خلال إدراج موضوع " تنمية الموارد البشرية في مواجهة البطالة " ضمن بنود جدول أعمال الدورة السادسة والعشرين لمؤتمر العمل العربي (القاهرة ١٩٩٩ ) لاتخاذ ما يراه مناسباً في هذا الشأن. و قد نتج عن دراسة اللجنة الفنية التي تم تشكيلها من بين أعضاء المؤتمر العام للبند التاسع من جدول أعماله تحت عنوان " تنمية الموارد البشرية في مواجهة البطالة " التوصل إلى إصدار العديد من التوصيات بخصوص تنمية الموارد البشرية العربية .

تم إعداد مشروع الإستراتيجية العربية لتنمية القوى العاملة والتشغيل من خلال الخطوات التي اتخذها مكتب العمل العربي عبر عدة جولات ماراطونية(52) ، بدءاً بأعمال الدورة الثامنة والعشرين لسنة ٢٠٠١ و انتهاء بالدورة الثلاثين لمؤتمر العمل العربي بتونس سنة ٢٠٠٣ والذي تم فيه إقرار الإستراتيجية العربية لتنمية القوى العاملة والتشغيل واعتبارها إلزامية لمنظمة العمل العربية في إطار خطط وبرامج عملها المستقبلية، وعدت بمثابة قاعدة استرشادية مشتركة لخطط التنمية القطرية في المجال الاجتماعي خاصة و مرجعاً رئيسياً للجهود غير الرسمية والثنائية وشبه الجماعية في المجال الاجتماعي. و عموماً فقد تم التركيز من خلال الإستراتيجية العربية لتنمية القوى العاملة والتشغيل على ضرورة وأهمية تحقيق التوازن بين مخرجات التعليم الفني والتدريب المهني ومتطلبات واحتياجات سوق العمل.

## لمقترحات المقدمة لحل مشكلة البطالة في الوطن العربي

تعد البطالة بمثابة قنبلة موقوتة تهدد الاستقرار في العالم العربي، و أيا كانت التجارب العربية للتصدي لها فإن المطلوب هو وضع إستراتيجية وطنية و عربية شاملة آخذة بعين الاعتبار الإجراءين التاليين:

- إجراءات الأجل القصير و المتوسط،

- اجراءات الأجل الطويل .

### ١- إجراءات الأجل القصير و المتوسط

والهدف من هذه الإجراءات هو التحكم في أزمة البطالة أو الحد منها و التخفيف من آثارها السلبية، و عموما يمكن تحديدها فيما يلي:

- تشغيل الطاقات العاطلة الموجودة في مختلف قطاعات الاقتصاد الوطني، و

ذلك من خلال التوسع في برامج التدريب و إعادة التدريب في مجال المهن اليدوية و نصف الماهرة، خاصة أن مزاوله هذه المهن تعتمد أساسا على الكفاءة الشخصية و الخبرة، و تحتاج إلى قدر بسيط من رأس المال، و يمكن أن تستوعب أعدادا كبيرة من العمالة المحلية؛

- أن تضع الحكومات العربية برامج خاصة للنهوض بالخدمات الصحية والتعليمية و المرافق العامة، الأمر الذي سيجتنب عليه خلق فرص عمل

منتجة لآلاف الخريجين و المؤهلين للعمل في هذه القطاعات، مع أن هذا الاقتراح يحمل بين طياته حلا جزئيا للبطالة، إلا أنه سيسهم في نفس الوقت

في التنمية البشرية التي تمثل الآن إحدى الركائز المهمة للتنمية المتواصلة؛

- دعم حماية و تشجيع القطاع الخاص المحلي و خاصة في المجالات كثيفة

العمالة كالقطاع الزراعي، شريطة أن تتناسب المزايا و الحوافز المقررة له مع حجم ما يوفره من فرص للعمالة المحلية؛

- إحياء قطاعات مغيبة في برامج التنمية الاقتصادية في بعض الدول

العربية، خاصة التي وجدت في العوائد الربعية ملاذا لتنفيذ خططها في

المجالات المختلفة ألا هو قطاع الخدمات السياحية، حيث تمتلك أغلب الدول العربية فضاءات سياحية ستمتص كما هائلا من العاطلين لو أحسن استغلالها؛

- تعريب العمالة العربية و يتم ذلك من خلال إحلال العمالة العربية محل العمالة الأجنبية في الدول العربية التي تعاني من نقص في تخصصات و مهن معينة مثل دول الخليج العربية؛
- تبني فكرة المشروعات الصغيرة و المتوسطة التي تعتبر أحد أبرز الآليات الجيدة لمواجهة مشاكل البطالة في الوطن العربي من خلال ما توفره من فرص عمل جديدة للشباب، و تعتبر ملائمة جدا لظروف الدول العربية وذلك لعدة اعتبارات أبرزها زيادة معدلات نمو السكان وبالتالي حجم القوى العاملة وانتشار البطالة وبمعدلات متزايدة وخاصة بين الخريجين الجدد؛
- الربط بين أساليب ومناهج وسياسات التعليم والتدريب المهني ومتطلبات أسواق العمل وتقليل الفجوة بين مختلف مكونات هذه العناصر وذلك تماشياً مع قضايا الساعة المطروحة حول التصدي لمشكلات البطالة؛
- ربط شبكات معلومات التشغيل والتعليم والتدريب طبقاً لمستويات المهارة المحددة لرفع معدلات الاستفادة من القوى العاملة العربية والعمل على استقرارها داخل الوطن العربي.

## ٢ - إجراءات الأجل الطويل

يقصد بالأجل الطويل ذلك المدى الزمني الذي يسمح بحدوث تغييرات هيكلية في الظاهرة محل الدراسة، وعليه فإن اقتلاع جذور البطالة بالدول العربية على المد الطويل، سيتوقف على قدرة هذه الدول على خلق البيئة أو القواعد التي ستسمح بتوفير فرص إنتاجية متزايدة للتوظيف تتناسب مع أعداد الذين سيدخلون سنوياً لأسواق العمل العربية ولن يتحقق ذلك إلا من خلال إستراتيجية للنمو و العمالة، ومهما يكن من أمر فإن هذه الإستراتيجية يجب أن تتضمن تحقيق المساعي التالية:

- تحسين الأداء الاقتصادي العربي و تحسين مناخ الاستثمار في الدول العربية، و إزالة كافة القيود التنظيمية و القانونية التي تحول دون اجتذاب الأموال العربية في الخارج، و التي تقدر بحوالي ٨٠٠ مليار دولار أمريكي، و لاشك أن عودة هذه الأموال للاستثمار في الدول العربية من شأنه المساهمة في كبح جماح مشكلة البطالة في هذه الاقتصاديات .
- زيادة الاستثمار بمعدلات تفوق المعدلات السابقة، حتى تتمكن هذه الدول من تحقيق نمو يسمح لها بخلق فرص عمل تتناسب مع معدل نمو العمالة الجديدة الداخلة إلى سوق العمل واستيعاب نسبة من العاطلين إذا ما أرادت الحد من تفاقم معدلات البطالة.
- معالجة تشوهات الأسواق في الدول العربية، لأنه كثيرا ما تسيطر عليها العناصر الاحتكارية و الطفيلية التي تسيء إلى استخدام الموارد و توزيعها على المجالات المختلفة.
- ضرورة اعتماد و تنفيذ برامج عربية ملائمة للتنمية البشرية تنفذ على المدى الطويل، يتسنى من خلالها الارتقاء بمستويات التعليم و الصحة و الإسكان و الرعاية الاجتماعية، حيث بات ذلك حتمية للارتقاء بمستويات إنتاجية العمل الإنساني العربي، و في ذات الوقت تمثل أحد المصادر الرئيسية للنمو و التنمية في الوقت الراهن.
- تتوافر في الوطن العربي العديد من المقومات الأساسية لقيام التكامل الاقتصادي وإيجاد بنية ملائمة لعملية التنمية الشاملة . وفي الظروف الراهنة فان الانطلاق من اعتبار الوطن العربي ككل إطارا عاما لتحرك المقومات وفعلها هو ضروري عند التركيز على قضية التكامل، وذلك لأنه يسمح بتكامل موارد ومعطيات الأقطار منفردة أو في مجموعات إقليمية، وعملية التكامل تسهم في التخفيف من مشكلة البطالة في الدول

- العربية، وذلك إذا تكيف الإطار السياسي والإداري بالشكل الملائم ليفعل حركة الإنتاج بين الدول العربية.
- اعتماد قاعدة معلوماتية عربية للوظائف المطروحة و الباحثين عن إزالة الغموض الذي يكتنف سوق العمل العربي، و يجب هنا التنويه بضرورة الاستفادة من تجربة بعض الدول الغربية في إنشاء بنوك قومية للتوظيف توفر قاعدة معلومات ضخمة للوظائف الشاغرة في القطاعين العام و الخاص.

### خاتمة:

- تعد مشكلة البطالة كما أوضحنا في البحث واحدة من أخطر المشكلات التي تواجه المجتمعات العربية، كما تعتبر أيضاً أحد التحديات التي يجب على الدول العربية الانتباه لها حالياً . حيث يتوجب عليها أن تسرع في العمل على إيجاد السياسات و الاستراتيجيات التي يمكن من خلالها مواجهة هذه المشكلة حتى لا تتفاقم المشكلات المترتبة عليها. وعليه وجب ضرورة اتخاذها التدابير التالية:
- السعي لتحقيق التعاون والتكامل الاقتصادي العربي.
- ربط البرامج التعليمية والتدريبية في الدول العربية باحتياجات سوق العمل بها.
- ضرورة الاهتمام بالصناعات الصغيرة والحرف اليدوية و التي من شأنها استقطاب عدد كبير من اليد العاملة إذا ما لقيت الدعم اللازم من طرف الحكومات العربية.
- توفير رؤوس الأموال و ذلك من خلال اعتماد إستراتيجية عربية موحدة لاسترداد الأموال العربية المهاجرة.
- إعادة بعث نشاط لجان الزكاة لتمويل بعض المشروعات الفردية الخاصة و التي من شأنها التقليل من أزمة البطالة.

## ب- الآثار الاقتصادية للحوادث المرورية على التنمية

هناك خمسة مباحث، حيث خصص المبحث التمهيدي لدراسة مكونات وأسباب وأنواع الحوادث، كما تناولت المباحث الأربعة الأخرى الآثار الاقتصادية للحوادث المرورية على مقومات التنمية الاقتصادية، والنتائج المحلي (الوطني) وأهداف التنمية الاقتصادية وحرارة النشاط التجاري. واشتملت خاتمة البحث على نتائج وتوصيات واقتراحات، من أهمها أن البحث يهدف إلى بيان الآثار الاقتصادية وتوعية المجتمع بخطورتها؛ لأنها تعد عقبة كبيرة في وجه التنمية، وأن السرعة الزائدة وقع إشارة المرور الضوئية من أهم أسباب وقوع الحوادث المرورية، وأن الفاقد من الموارد البشرية والموارد المالية والطبيعية والتي تمثل مقومات أساسية للتنمية كبيرة جداً، بل أن الفاقد من الناتج الوطني يفوق الفاقد في الدول الكبرى مثل أمريكا وإنجلترا وأستراليا، بل يتجاوز الضعف لهذه الدول، وهذا يعمل على عدم تحقيق أهداف التنمية الاقتصادية المنشودة ويعمل على تحريك تجارة الاستيراد مما يزيد في التحويلات النقدية إلى خارج البلد. ومن المقترحات التي تعمل على تخفيف حدة هذه الآثار العمل على تطبيق نظام المرور والعقوبات بحزم وجد دون هوادة وعمل كافة السبل لمنع الشفعاء والوسطاء من الشفاعة لدى رجال المرور والأمن، كما يمكن تطبيق عقوبات حجز السيارات وتوقيف المتسببين في الحوادث والمخالفات المرورية فترة أطول مما هو محدد حالياً، وسحب رخصة القيادة وتطبيق ذلك على الوسطاء أيضاً. الباحث المقدمة: الحمد لله رب العالمين، والصلاة والسلام على خاتم الأنبياء والمرسلين، صلى الله عليه وسلم وعلى آله وأصحابه الغر الميامين، ومن تبعهم باحسان إلى يوم الدين. لقد كفلت الشريعة الإسلامية للإنسان حقوقه وعملت على حفظها من خلال حفظ الكليات الخمس (الدين، والنفس، والعقل، والعرض، والمال) التي تحققت بها مقاصد الشريعة، وذلك بجلب المصالح والمنافع، ودرء المفاسد والشرور، وقد أعطت الشريعة الإسلامية صلاحية واسعة للحاكم والدولة وفق الضوابط العامة التي تعمل على حفظ تلك الكليات، بوضع النظم

والإجراءات التي تحقق تلك المصالح والغايات الشرعية، وتمنع المفساد والشرور، ومن ذلك دفض الأ من للأفراد والمجتمع، ومنع الحوادث أو الوقاية منها والعناية بسلامة المرور على الطرقات حفظاً للإنسان والممتلكات. ولقد اعتنت كثير من دول العالم بوضع القوانين والتنظيمات المرورية للتخفيف من حدة الحوادث المرورية التي أصبحت من أبرز المشكلات التي تعاني منها المجتمعات المتقدمة والمتخلفة على حد سواء، لما لها من آثار اقتصادية واجتماعية على المجتمع . تأخذ مكان الصدارة بين الحوادث المختلفة. ويعتبرها البعض مرضاً فتاكاً لما له من آثار مفعجة ومستمرة آخذة في الازدياد. (وتشير تقديرات منظمة الصحة العالمية إلى أن العالم يفقد حوالي ٧٠٠ ألف نسمة سنوياً بالإضافة إلى ما يقارب ١٥ مليون من الإصابات). ( ) كما أن الآثار الناتجة عن حوادث السيارات تشمل الفرد والأسرة والمجتمع بأسره، وهيكلة الاقتصادي والاجتماعي، نظراً لما تخلفه من حالة الإعالة وإعاقات للمصابين، وتعطيل عن العمل، وتكاليف مالية لعلاج الضحايا المصابين وإصلاح التلفيات في الطرق والمرافق والمركبات، وزيادة في الطلب للاستيراد من قطع الغيار كأثر عكسي في تنشيط التجارة في هذا المجال. والمملكة العربية السعودية لم تخلوا من هذه المشكلة وخاصة بعد أن شهدت خلال العقود الثلاثة الماضية ازدهاراً اقتصادياً وتنمية شملت كافة القطاعات. ولقد كان اهتمام الحكومة في هذا البلد منصّباً على الإنسان وحفظ الأمن له والسلامة للأموال والممتلكات وضبط المرور في الطرقات، وتأمين المسافرين والمقيمين على حد سواء، وقد تمثل ذلك فيما تحقق من تقدم في قطاع النقل والمواصلات، حيث تعتبر الطرق ركيزة أساسية من ركائز التنمية في المملكة . كما أن ارتفاع دخل المواطن أدى إلى زيادة القوة الشرائية وزيادة الطلب على السيارات مما أدى إلى زيادة حركة المرور بين المدن بالمركبات التي تعتبر وسيلة رئيسية في التنقل والسفر إضافة إلى أنها أقل تكلفة من وسائل السفر الأخرى. وكانت لهذه الزيادة آثاراً سلبية على التنمية والمجتمع، نفسية واجتماعية واقتصادية، تمثل عائقاً كبيراً لخطط التنمية الاقتصادية لما تستنزفه من طاقات بشرية، وقدرات

مالية، وتدمير للبنية الأساسية وتلويث للبيئة. ويهدف هذا البحث إلى دراسة تلك الآثار الاقتصادية لحوادث المرور على التنمية في المملكة العربية السعودية التي تؤثر على الموارد الاقتصادية بمختلف أشكالها بشرية كانت أم مالية أم طبيعية والمساهمة في توعية المجتمع بخطورة ما تخلفه حوادث السير من آثار اقتصادية على المجتمع. أما الآثار غير الاقتصادية كالآثار الاجتماعية والنفسية التي تخلفها حوادث المرور على المجتمع وإن كانت هامة جداً، وقد تأتي في الدرجة الأولى فيمكن للمتخصصين في المجال الاجتماعي التوسع في هذا المجال ودراسته. وتأتي أهمية هذه الدراسة لسببين رئيسيين هما:

١- أن الآثار الاقتصادية التي تخلفها الحوادث المروية تمثل عقبة كبرى أمام التنمية الاقتصادية، وخاصة في البلدان النامية حيث تكبد المجتمع خسائر كبيرة في الموارد البشرية، والمالية والطبيعية، كان يمكن استغلالها في مجالات التنمية التي تحقق المنفعة والقوة الاقتصادية للبلاد.

٢- أن الآثار الاقتصادية التي تخلفها الحوادث المروية لم تلقى اهتماماً كبيراً من الدارسين والبحث العلمي وخاصة خلال الندوات والمحاضرات والبحوث التي تناولت حوادث المرور في دراسة مستقلة سوى أنه تمت الإشارة إليها بشكل مختصر في دراستين قدمتا للمؤتمر الأول للسلامة المرورية.

- فالدراسة الأولى تناولت الآثار الاقتصادية لحوادث المرور في المحور الرابع من البحث في صفحة واحدة وربع الصفحة بشكل عام.

- أما الدراسة الثانية فقد تناولت الأسباب والآثار لحوادث المرور في المملكة وخصصت للآثار الاقتصادية لحوادث المرور صفتين ونصف الصفحة ولم تأتي هذه الدراسة على جميع الآثار الاقتصادية.

- ولم أطلع على دراسة اقتصادية متخصصة عن هذا الموضوع بشكل منفرد.

أما الدراسة هذه فقد تم تقسيمها على النحو التالي:

**أولاً: المفهوم الاقتصادي للحوادث المروري:**

الحادث المروري: ورد في نظام المرور بالمملكة العربية السعودية أن حوادث المرور هي (جميع الحوادث التي ينتج عنها أضرار مادية أو جسمية من جراء استعمال المركبة). وقيل الحوادث المرورية هي ( جميع الحوادث التي ينتج عنها إزهاق للأرواح أو إصابات في الأجسام أو خسائر في الأموال أو جميع ذلك من جراء استعمال المركبة ) إذا الحادث هو استعمال المركبة بشكل غير طبيعي ينتج عنه خسارة. وهناك تعريفات متعددة لا يتسع المقام لذكرها وخاصة أنه لا يوجد اختلاف في نتائج الحادث المروري والتي لا تخرج عن العناصر التالية:

أ- إزهاق الأرواح .

ب- إصابة الأجسام .

ج- خسائر في الأموال .

ومن هذه العناصر نستنتج المفهوم الاقتصادي للحادث المروري كما يلي:

١- أن إزهاق الأرواح، وإصابة الأجسام تتعلقان بالإنسان وهو المورد البشري الهام، والذي عملت الشريعة الإسلامية على المحافظة عليه ضمن مقاصدها الأساسية وهي من الكليات الخمس ( الدين، والنفس، والعقل، والنسل والمال ) فإنها تراعي في حفظها من الناحيتين الإيجابية والسلبية.

٢- الخسائر في الأموال، تتعلق بالموارد الاقتصادية الأخرى والتي تشمل الموارد الطبيعية، والمالية عينية كانت أم نقدية . والموارد البشرية والمالية والطبيعية هي مقومات أساسية للتنمية الاقتصادية حيث بدونها مجتمعة لا يمكن أن تكون هناك تنمية ولا اقتصاد . كما أن من مبادئ الاقتصاد الإسلامي المحافظة على هذه الموارد وعدم هدرها، والعمل على استغلالها واستثمارها بما يعود على المجتمع بالنفع والخير.

**ثانياً: المكونات الاقتصادية للحادث المروري:**

يتكون الحادث المروري من ثلاثة عناصر أساسية هي:

١- العنصر البشري: وهو المحور الرئيسي الذي تدور حوله أكثر العوامل المسببة للأحداث المروري . فقد دلت الإحصاءات على أنه يمثل تقريباً ٨٥% من أسباب الحوادث

٢- ويشمل هذا العنصر كل من السائق، الراكب، المشاة . وهذه موارد بشرية هامة .

٣- الطريق: وهو المكان الذي أعد لسير المركبات ووسائل النقل الأخرى، وقد يسير فيه المشاة والحيوانات. وتتعدد الطرق من طرق خاصة وطرق عامة، وأخرى محلية، ودولية، ورئيسية، وفرعية، وسريعة، وعلوية، وطرق الأنفاق. ( ) وللطريق مكوناته الطبيعية، وله هندسته الخاصة، وإشاراته، ويتأثر بعوامل الطبيعة، كما يكون سبباً من أسباب وقوع الحادث، وهو يتأثر بالحادث الذي يقع فيه، وهو رأسمال اجتماعي.

٣- المركبة: وهي العنصر الثالث من مكونات الحادث المروري، وقد عرفها نظام المرور بأنها (وسيلة نقل أو جر آلية أو حيوانية) .

- وقيل هي ( وسيلة ذات عجلات تسير بقوة الآلة أو الكهرباء أو الحيوان على الطرق ) .

- وهذا المعنى يشمل السيارات والجرارات والمقطورات والدراجات والشاحنات وهذه رأسمال سواء كان عاماً أو خاصاً.

إن المكونات الاقتصادية للحادث المروري والمتمثلة في الموارد البشرية، والموارد الرأسمالية لها تأثيرها على الموارد الطبيعية التي يقع عليها الحادث المروري للأسباب التي سيتم ذكرها لاحقاً.

### ثالثاً: أسباب الحوادث المرورية:

تتنوع أسباب الحوادث المرورية إلى عدة مجموعات تعود في الغالب إلى المكونات الاقتصادية للحادث.

أ- وهي مجموعة من الأخطاء التي يرتكبها السائقين أو الركاب، أو المشاة، وتتمثل في الآتي:

1. السرعة الزائدة: وقد بلغت نسبة الحوادث التي وقعت بسببها ٤٤.٥% خلال الفترة من ١٤٠٤هـ / ١٤١٦هـ.

٢. عدم احترام النظام المروري: مثل قطع إشارة المرور في التقاطعات والتي تأتي في المرتبة الثانية حيث بلغت نسبة الحوادث من هذه المخالفة ١٤.٦% خلال نفس الفترة السابقة. ويضاف إلى ذلك التجاوز الخاطئ، والدوران الخاطئ، والتوقف في الأماكن الممنوعة.

٣. الجهل بالأنظمة المرورية وضعف مستوى التعليم والمهارات القيادية للسيارات لدى السائقين: ويحدث هذا لكثير من المستقدمين من خارج المملكة الذين لم يتدربوا على القيادة بشكل جيد.

٤. الحالات الصحية واختلال عقل بعض السائقين: بسبب تعاطي المخدرات والمفترات والمسكرات وهذه تتسبب في وقوع حوادث كثيرة، وهي من الأسباب المباشرة لوقوع الحوادث. جميع الأسباب السابقة تختص السائق للمركبة، إلا أن هناك أخطاء بشرية يرتكبها المشاة عند قطع الطريق أو المشي في الطرق المخصصة للسيارات، أو لعب الأطفال وبعض الشباب في الطرق المخصصة للسيارات أو بالقرب منها، أو تحميل عدد زائد عن طاقة السيارة من الركاب مما يؤدي إلى مضايقة السائق في المقعد الأمامي وغير ذلك من الأسباب البشرية التي تعيق انتباه السائق للطريق.

ب- أسباب تتعلق بوسائل السلامة في المركبة: المركبات في الغالب تكون معدة للسير وهي قابلة للاهلاك من جراء الاستعمال، وبهذا لا بد من عمل صيانة لمحركاتها وإطاراتها وتفقد حالتها العامة قبل السير بها ويكون ذلك بشكل مستمر، فكم من حادث كان بسبب نقص في هواء الإطارات، أو وجود آلة حادة علقت بها أثناء السير، أو نقص في السوائل البترولية، أو غير ذلك مما ينتج عنه

وقوع انقلاب أو خروج عن الطريق أو اصطدام مع الغير لعدم القدرة والسيطرة على المركبة، أو نتيجة تلف بعض الأسلاك الكهربائية مما ينتج عنه حريق بالسيارة. أما أكثر السيارات التي تقع منها الحوادث فهي السيارات الصغيرة الخاصة، ثم تليها سيارات النقل، ثم الحافلات، ثم سيارات الأجرة.

ومن حيث نوعية الصناعة، فإن السيارات اليابانية تمثل ٦٠ % تقريباً، منها ٢٣ % ماركة تايوتا، و ١٧ % مازدا، و ١٤ % داتسون، والباقي سيارات أخرى. وإن أكثر السيارات اليابانية المتورطة في الحوادث تلك التي يتراوح عمرها بين ٤،٥ سنوات لذا يجب العناية بصيانة المركبات بشكل منتظم في كل عام .

ج - أسباب تتعلق بالطريق والبيئة المحيطة به: وذلك مثل وجود حفريات أو انكسار أو منعطفات غير آمنة، أو وجود مواشي وحيوانات سائبة وخاصة في الطرقات التي تمر بالمناطق الرعوية أو الزراعية وتشير الإحصائيات إلى أنه قد بلغ مجموع الحوادث المرورية التي وقعت بسبب الحيوانات على مستوى المملكة منذ عام ١٣٩٨ هـ وحتى عام ١٤١٧ هـ ٧٨٨٣ حادثاً.

وهناك أسباب مناخية مثل ارتفاع درجة الحرارة بشكل يؤثر على إطارات السيارة أو وجود ضباب كثيف في المرتفعات أو أمطار أو عواصف مطرية تنعدم معها الرؤية . وكذلك التصميم الهندسي لبعض الطرق وخاصة الطرق الزراعية التي صممت لتخدم القرى والمناطق الزراعية وأصبحت تستخدم للنقل العام البري وطرق يسلكها السياح والزوار إلى المناطق المقدسة وأماكن السياحة والاصطياف حيث ينتقلون من منطقة إلى أخرى مما يجعلها لا تستوعب الحركة المرورية الكثيفة عليها وخاصة في فترات المواسم الدينية والإجازات.

د- أسباب اقتصادية: يضاف إلى تلك الأسباب المتعلقة بمكونات الحادث وجود عوامل اقتصادية ساهمت في ازدياد حجم المشكلة من أهم تلك العوامل مايلي:

1 . التطور السريع الذي شهدته شبكات الطرق بين المدن حيث ارتبطت بعضها بطرق سريعة تساعد على زيادة الحركة للمركبات والتنقلات من منطقة إلى أخرى مع بقاء بعض الطرق الحيوية دون توسع مما جعلها لا تستوعب الكثافة المرورية التي تضخها الطرق السريعة إضافة إلى الكثافة السكانية حول هذه الطرق الضيقة التي تزداد عليها الحوادث المرورية . وقد بلغ مجموع أطول الطرق المعبدة حتى نهاية عام ١٤١٦ هـ (٢٧٠٠ كم)، كما بلغ مجموع أطول الطرق الزراعية والترايبية حتى نهاية عام ١٤١٨ هـ (١٠٤٦٤٤ كم). ( )

٢ . الزيادة في أعداد السيارات واستخدامها كوسيلة رئيسية في التنقل، نتيجة لارتفاع دخل المواطن وقدرته على امتلاك أكثر من سيارة وكذلك سهولة عمليات البيع والشراء بنظام البيع والتأجير بالأجل . وقد بلغ عدد السيارات المسجلة في مناطق المملكة حتى نهاية سنة ١٤١٨ هـ أكثر من ٧ مليون سيارة. ( )

٣ . زيادة الحركة التجارية بين موانئ المملكة والمدن في المناطق الداخلية وانتعاش حركة التسويق مما أدى إلى زيادة عدد خدمات النقل البري نتيجة للتطور الاقتصادي في كافة القطاعات الاقتصادية، إضافة إلى زيادة الحركة التجارية بين المملكة والبلدان المجاورة وخاصة من عمليات إعادة التصدير إلى دول مجلس التعاون الخليجي واليمن. ٤- ارتفاع دخل المواطن السعودي وزيادة عدد المؤسسات والشركات التجارية مما أدى إلى زيادة عدد العاملين وكثرة أعداد السائقين لدى الأسر والمؤسسات بالمملكة حيث يجهل الكثير من هؤلاء العاملين الأنظمة والعادات الاجتماعية في البلد مما يساعد على ارتكابهم للمخالفات المرورية دون مبالاة.

**رابعاً: أنواع المخالفات المرورية: تتنوع الحوادث المرورية لعدة اعتبارات .**

فمنها حوادث التصادم بين سيارتين أو أكثر أو مع جسم ثابت أو متحرك على الطريق ومنها حوادث دهس المشاة أو للحيوانات أو حريق أو انقلاب أو خروج عن الطريق وفقد السيطرة، ويوضح الجدول رقم (١) أهم أنواع الحوادث المرورية التي وقعت خلال الفترة الماضية في بعض السنوات. جدول رقم (١) أنواع الحوادث المرورية في المملكة العربية السعودية العام نوع الحادث ١٤١٣ هـ ١٤١٤ هـ ١٤١٥ هـ ١٤١٦ هـ ١٤١٧ هـ النسبة تصادم بين سيارتين ٦٤٦٢١ ٩٨٣١٤ ٩٧٩٣٩ ٩٩٨٢٤ ١٠٩٧٣٠ ٨٠.٨ % صدم جسم على الطريق ١٣٩٠٦ ١٦٥١٩ ١٥٣٤٦ ١٢٥٠٢ ١٥١٩٧ ١١ % فقد السيطرة على المركبة ٥٩٣٨ ٨٧٢٨ ٧٦٣٦ ٥٦٧٩ ٨٤٤٠ ٦ % أخرى ٨١٢ ١٧٦٣ ٧٢٨٤ ١٢٣٥ ٢٣٩٦ ٢.٢ % المصدر: الإدارة العامة للمرور، النشرة الإحصائية لعام ١٤١٧ هـ. وتشير الإحصاءات المرورية إلى أن حوادث التصادم بين السيارات تمثل نسبة ٨٠.٨ % من إجمال الحوادث التي وقعت، يليها حوادث التصادم مع جسم على الطريق وتمثل نسبة ١١ % ثم حوادث فقد السيطرة على المركبات والتي تشمل انقلاب أو خروج المركبة عن الطريق وتمثل ٦ % والباقي حوادث أخرى متنوعة، ( ) كما هو موضح بالجدول رقم (١). المبحث الثاني أثر الحوادث المرورية على مقومات التنمية الاقتصادية مما لا شك فيه أن الموارد الاقتصادية التي تقوم عليها التنمية الاقتصادية في أي مجتمع تعتبر ركيزة من ركائز التنمية الشاملة، وإذا تعرضت للتلف أو الهدر أو التبذير في إنفاقها واستغلالها فإن ذلك يحدث عجزاً فيها مما يجعلها لا تفي بمتطلبات التنمية ومقومات التنمية الاقتصادية بمختلف أنواعها بشرية كانت أم طبيعية أم مالية تؤثر فيها الحوادث المرورية تأثيراً واضحاً وتعمل على إنفاصها أو إتلافها. والأمن الاقتصادي لا يتحقق إلا إذا تحققت الحماية لهذه الموارد وذلك بالمحافظة عليها وعدم تبذيرها وعدم استغلالها بشكل سيئ، والسلامة المرورية أو الوعي الثقافي المروري يهدف إلى المحافظة على هذه الموارد لكي يتم الانتفاع منها. وسنتناول بيان تأثير الحوادث المرورية على الموارد الاقتصادية على النحو التالي: أولاً: الحوادث والموارد البشرية: لقد أثبتت الدراسات

أن حوادث المرور ترجع للإنسان في المقام الأول وبنسبة تتراوح ما بين ٨٥-٩٠%. وكثير منها ينشأ عن العلاقة بين زيادة السكان والدخل من جهة، وزيادة عدد السيارات وحوادثها من جهة أخرى. وتوضح الأرقام في المملكة العربية السعودية خلال الفترة ١٣٩١ - ١٤٠٠ هـ أن معدل الزيادة السكانية بلغ ٤٤% والدخل القومي ١٠٦%، وعدد السيارات ١٣٢٧%، والزيادة في عدد الحوادث ٣٥٨%. وعن تطور عدد المصابين في هذه الحوادث فقد وصل ٢٣٥٢٦ مصاباً عاماً ١٤١٠ هـ مقابل ١٥٢٧٢ مصاباً عام ١٤٠١ هـ بزيادة تصل إلى ٥٤% خلال الفترة ١٣٩٥-١٤٠٠ هـ. كما وصل عدد المصابين في عام ١٤١٥ هـ إلى (٣١٠٣٣). أما عدد المتوفين في الحوادث المرورية فقد ارتفع من (١٥٩٤) متوفي عام ١٣٩٥ هـ إلى (٢٧٣١) متوفي عام ١٤٠٠ هـ استمرت هذه النسبة في الزيادة إلى (٣٢٧٦) متوفي عام ١٤٠٥ هـ ثم انخفضت إلى (٢٦٩٧) متوفي عام ١٤١٠ هـ. ثم ارتفعت في عام ١٤١٥ هـ إلى (٣٧٨٩) متوفي كما هو واضح من الجدول رقم (٢). إن نسبة المتوفين في حوادث المرور بالمملكة حوالي ٢٥% لكل مائة ألف شخص، أما نسبة المصابين فتقدر بحوالي ٢٠% لكل مائة ألف لعام ١٤١٠ هـ بافتراض أن حجم السكان بالمملكة في هذا العام ١٢ مليون نسمة، وتمثل حوادث المرور السبب الرئيسي الثاني في الوفيات، بعد الأمراض المعدية في المملكة.

وإذا افترضنا أن المتوفي في حادث مروري كان يعول أسرة مكونة من خمسة أفراد لأصبح هناك (١٣٤٨٥) شخصاً دون عائل في عام واحد، أي حوالي (١٣٤٨٥٠) شخصاً في عشر سنوات. ( ) وتشير الإحصاءات إلى أنه منذ عام ١٩٧١م وحتى نهاية عام ١٩٩٤م أن ضحايا حوادث المرور في المملكة أكثر من نصف مليون ضحية (٥٠٧.٣١٨) وهو ما يقارب ٣.٥% من سكان المملكة، وأن نسبة المتوفين منهم ١٢%. ( ) إن الآثار الاقتصادية الناجمة عن الحوادث المرورية لا تتوقف عند فقد الطاقة البشرية، بل تزداد بزيادة عدد المصابين. فكثيراً ما تترك الإصابة في حوادث المرور عاهات مستديمة تعيق الفرد عن أداء العمل والمساهمة

في الإنتاج، ومن ثم ترتفع نسبة الإعاقة، ويزداد فقد الطاقات الإنتاجية، وتزيد معها تكاليف العلاج. وإذا نظرنا للقتلى والمصابين كما هو واضح من الجدول رقم (٢) حسب العمر في حوادث منطقة الرياض فإن نسبة من هم في سن العمل (١٨-٢٩) سنة يمثلون أعلى نسبة حيث بلغت في عام ١٤٠١ هـ ٣١%، ومن هم في سن (٣٠-٣٩) سنة يمثلون ٢٦%، ومن هم في سن (٤٠-٤٩) سنة يمثلون ٢٩%. فالشريحة العظمى من ضحايا تلك الحوادث هم من الفئة العمرية المنتجة (١٨-٤٠). (جدول رقم (٢) النسبة المئوية لحوادث الرياض حسب الأعمار مقارنة بالنسبة المئوية لعدد الإصابات والقتلى خلال عام ١٤٠١ هـ. (الأعمار الشهور أقل من ١٨ ١٨-٢٩ ٢٩-٣٠ ٣٠-٣٩ ٣٩-٤٠ ٤٠-٤٩ ٤٩-٥٠ فأكثر عدد محرم ٥ ٣٦ ٢٦ ٢٨ ٥ ٤٨ صفر ٥ ٤٦ ٢٦ ١٩ ٤ ٥٠ ربيع أول ٣ ٣٧ ٢٧ ٣٠ ٣٨ ربيع ثاني ٤ ٤٠ ٢٤ ٢٩ ٣ ٥٥ جمادى الأولى ٥ ٣٧ ٢٢ ٣٤ ٤٥ ٢٧ ٣٠ ٢٦ ٢٧ ٢٨ ٢٢ ٥٦ رجب ٨ ٣٤ ٢٩ ٢٧ ٢ ٥٤ شعبان ١٠ ٣٥ ٢٣ ٢٨ ٤ ٢٨ ٥٠ رمضان ١٢ ٢٦ ٢٧ ٣٠ ٥ ٥٣ شوال ١٣ ٢٤ ٣١ ٢٣ ٩ ٥٧ ذو القعدة ١٣ ١٩ ٢٧ ٣٥ ٦ ٦٩ ذو الحجة ١٨ ٩ ٢٨ ٣٧ ٨ ٦٦ المتوسط ٨ ٣١ ٢٦ ٢٩ ٤ ٥٣ # وزارة الداخلية: الكتاب الإحصائي لعام ١٤٠٨ هـ، المملكة العربية السعودية، الرياض، ص ١٣٧، ١٣٩، وزارة التخطيط: المؤشر الإحصائي، العدد ٢٢، ص ١١٦، ١٤١٧ هـ. ولاشك أن هؤلاء يمثلون ذروة قوة العمل المنتج، وبهذا يفقد المجتمع طاقات بشرية منتجة تكبد المجتمع خسارة كبيرة جداً. ومن خلال إحصائيات حوادث السيارات بالمملكة منذ عام ١٣٩٥ هـ بداية الخطة التنموية الثانية وحتى عام ١٤١٥ هـ أي نهاية خطة التنمية السادسة نجد أن حوادث السيارات تطورت أعدادها كما هو مبين بالجدول رقم (٣) حيث تضاعفت ثلاث مرات تقريباً، كما يلاحظ تطور عمليات الإحصاء حيث سجلت اعتباراً من عام ١٤١٥ هـ جميع حوادث التلفيات إضافة إلى الإصابات والوفيات، مما أدى إلى زيادة عدد الحوادث إلى عشرة أضعاف. وبهذا تضاعفت نتائج الحوادث المرورية خلال عشرين سنة إلى أكثر من ثلاثة أضعاف. وهذا يدل دلالة واضحة على أثر الحوادث المرورية على الموارد البشرية، ولم

يقتصر الأثر السلبي للحوادث المرورية على الموارد البشرية بالوفاة أو الإصابة فقط، بل تعدى ذلك إلى زيادة الإعاقة والفقر في المجتمع. جدول رقم (٣) تطور حوادث المرور و عدد المصابين والقتلى من عام ١٣٩٥-١٤١٥ هـ (#) السنة عدد الحوادث المرورية عدد المصابين عدد المتوفين ١٣٩٥ هـ ١٥٩٤ ١٠٥٣٢ ١٣٤٧٥ ١٤٠٠ هـ ١٨٧٥٨ ١٦٢١٨ ٢٧٣١ ١٤٠٥ هـ ٢٩٠٥٢ ٢٢٦٣٠ ٣٢٧٧ ١٤١٠ هـ ٣٥٧٩٩ ٢٣٥٢٦ ٢٦٩٧ ١٤١٥ هـ ١٢٢١٤٠ ٣١٠٣٣ ٢٧٨٩ ١٤١٧ هـ ١٣٥٧٦٣ ٢٥٠٧٢ ٣١٣١ # وزارة الداخلية: الكتاب الإحصائي لعام ١٤٠٨ هـ، المملكة العربية السعودية، الرياض، ص ١٣٧، ١٣٩، وزارة التخطيط: المؤشر الإحصائي، العدد ٢٢، ص ١١٦، ١٤١٧ هـ. ثانياً: الحوادث المرورية والموارد الرأسمالية: شهدت المملكة نهضة اقتصادية واجتماعية شاملة أدت إلى تطور المرافق والبنية التحتية مما أدى إلى زيادة الطرق التي تربط بين المدن والقرى، بمختلف أنواعها فأصبحت الطرق تخترق الجبال عبر الأنفاق والكباري المعلقة، والطرق السريعة المزدوجة المسارات، وقد تطلب ذلك زيادة في المراقبة من الناحية الأمنية فأنشأت أجهزة أمنية متخصصة في أمن الطرق. ( ) كل ذلك تطلب إنفاقاً مالياً كبيراً من قبل الدولة ممثلة في مختلف الأجهزة المدنية والعسكرية والخدمية تمثل رأسمال اجتماعي . وإذا نظرنا إلى الآثار المباشرة للحوادث المرورية على الموارد المالية للدولة ( المال العام ) فإنها تمثل خسارة وفقد كبير فيما يتم إتلافه وتحمله من نفقات بعد وقوع الحادث على النحو التالي:

١- نفقات تلفيات الأرصفة المكسرة والحواجز وأعمدة الإنارة وإشارات المرور وأنابيب المياه سواء كان التلف كلياً أو جزئياً فإن إصلاحها يحتاج إلى وقت وتكلفة مالية مباشرة في مكان وقوع الحادث، وهذا يسبب خسارة على المال العام إذا لم يتم تكليف المتسبب في لحاث بإصلاحها.

٢- نفقات سيارات الإسعاف ونقل المصابين والمتوفين ونفقات العلاج في المستشفيات الحكومية.

٣- نفقات الإجازات المرضية للعاملين في الحكومة من المصابين في الحوادث المرورية.

٤- تحميل بيت المال دية قتل الخطأ إذا كان المتسبب فقيراً أو ليس له عاقلة.

٥- زيادة حالات الفقر بسبب الحوادث وبالتالي زيادة المنتسبين للضمان الاجتماعي.

٦- زيادة التحويلات النقدية إلى الخارج وذلك بسبب زيادة تجارة الاستيراد للسيارات وقطع الغيار التي ازدادت بشكل كبير جداً مما يسبب للاقتصاد خلل في ميزان المدفوعات حيث يعمل على زيادة قيمة الاستيراد عن قيمة الصادرات وهذا مؤشر على حدوث عجز في ميزان المدفوعات.

٧- الإنفاق على شراء أجهزة وسيارات للدوريات الأمنية مجهزة بأحدث وسائل الاتصالات لمراقبة الطرق ومكافحة التجاوزات والمخالفات المرورية للتخفيف من حدة وقوع الحوادث المرورية وسرعة مباشرة الحوادث المرورية عند وقوعها، وعمل اللازم من اتصال وتسيير حركة المرور في مكان وقوع الحادث، وهذا لا شك أنه يتطلب إنفاقاً مسبقاً على إعداد وتدريب الموارد البشرية الأمنية التي تبشر الحوادث عند وقوعها. أما الآثار التي تلحق بالموارد المالية الخاصة فهي تتمثل في الآتي:

1. تلف السيارة بشكل كامل. ويعني هذا خسارة قيمة السيارة، ويتطلب ذلك سيارة بديلة بثمن أعلى.

٢. حدوث تهشمات أو تلفيات بالسيارة حتى يمكن إصلاحها، وهذا يحتاج إلى إنفاق مالي ويختلف من حادث إلى آخر، فقد تحتاج إلى قطع غيار وإصلاح معاً.

٣. نفقات العلاج من الإصابات في المستشفيات الخاصة.

٤. نفقات مالية يتحملها المتسبب في الحادثة مذهبها (دية القتل الخطأ، نفقات إصلاح سيارات الغير، ونفقات إصلاح التلفيات في الممتلكات الخاصة والعامة الأخرى).

### ثالثاً: الحوادث والموارد الطبيعية والبيئة:

إن الحادث المروري عندما يقع يهدر موارد اقتصادية قد يكون من بينها موارد طبيعية. فمثلاً حادث دهس الحيوانات كالماشى، والإبل، و المزروعات، أو مصادر المياه، وقنوات الري القريبة من الطرق في المناطق الزراعية. إن إتلاف مثل هذه الموارد يدمر البيئة ويفقدها دورها الأساسي، إضافة إلى ما يتركه الحادث من أضرار على الأرض (الطريق).

ويتضح من ذلك من نسبة حوادث التصادم مع جسم ثابت، أو مع سيارات أو أجسام أخرى ثابتة، وكذلك حوادث الدهس لإنسان أو حيوان التي وقعت في السنوات الأخيرة.

كما أن احتراق السيارات أو أجزاء منها أو تنثر وانسكاب المواد البترولية من السيارات الناقلة لها في مكان الحادث والمناطق المجاورة للطرق يعمل على تلوث البيئة والهواء الطبيعي. ومن المعايير المحددة للتنمية في العصر الحاضر هو حساب تكاليف تلوث البيئة (الهواء والماء)، والحوادث تعمل على تدمير البيئة ويأخذ الاقتصاديون ذلك في الاعتبار ويدخلونه ضمن مقاييس دليل الرخاء الاقتصادي.

المبحث الثالث أثر حوادث المرور على الناتج المحلي لم يكن في وسع الباحث أن يعتمد على طريقة واحدة في تقدير الفاقد من الناتج المحلي، بل اعتمد على نتائج الدراسات الخاصة بتقدير الخسائر المالية حيث أن هناك أكثر من دراسة وإن كانت نتائج تلك الدراسات متباينة في تقدير التكلفة لحوادث المرور في المملكة فإنه بالإمكان أخذ المتوسط للحد الأعلى والأدنى لمعرفة الفاقد الوطني بسبب الحوادث. ومن الجدول رقم (٤) يتضح أن تكلفة الحوادث السنوية بالمملكة كبيرة جداً، وتعطي مؤشر على التأثير السلبي للحوادث على الاقتصاد الوطني بشكل عام والتنمية

الاقتصادية بشكل كبير. جدول رقم (٤) التكلفة التقريبية لحوادث المرور في المملكة ( ) الدراسة التكلفة بالريال السعودي الخواشكي (#) ٧ مليارات النقل الوطني الأوروبي ١٨ مليار الاسترالية ١٨ مليار الأمريكية ٤١ مليار (#) محمد إسحاق الخواشكي: المجلة الطبية، العدد ١٩، ذو الحجة ١٤٠٠هـ. وهذا يشير إلى أن الفاقد من الناتج الإجمالي المحلي بسبب حوادث المرور في المملكة أكبر من المعدلات العالمية، حيث تصل الخسائر المالية الناتجة عن الحوادث المرورية في المملكة إلى ٢١ مليار ريال في المتوسط.

وإذا ما أخذ الحد الأدنى وهو ٧ مليارات ريال حسب ما هو موضح في الجدول رقم (٤) ويعتبر رقماً منخفضاً للغاية فإن الفاقد من الناتج يتجاوز ٢.٢% في عام ١٩٩٤م حيث بلغ الناتج المحلي للملكة حوالي ٤٥٠ مليار ريال.

أما إذا أخذ الحد الأعلى من تقدير التكلفة للحوادث المرورية وهو ٤١ مليار ريال فإن نسبة الفاقد ستصل إلى حد أعلى قدره ٩.١%- بمعنى أن الفاقد يتراوح ما بين (٢.٢%-٩.١%) وهذا يدل على التباين الكبير في التقديرين الأعلى والأدنى. وإذا أخذ التقدير المتوسط وهو ٢١ مليار ريال فإن الفاقد الوطني سيصل إلى ٤.٧% وهو يقع في منتصف الفترة تقريباً.

وإذا نظرنا إلى تكاليف حوادث المرور في دول العالم فإن الدراسات تثبت أن لحوادث المرور انعكاسات وسلبيات مالية كبيرة. كما يوضح الجدول رقم (٥) تكاليف حوادث المرور في بعض دول العالم سنوياً. جدول رقم (٥) تكاليف حوادث المرور في بعض دول العالم سنوياً.

الدولة التكلفة بالدولار الأمريكي دول آسيا والشرق الأوسط ٦٠ بليون دولار أمريكي دول أوروبا ٧٧ بليون دولار أمريكي دول أمريكا الشمالية ٧٢ بليون دولار أمريكي المملكة العربية السعودية ١ مليار دولار أمريكي كوريا ٣.٤ مليار دولار أمريكي ماليزيا ٦٠٠ مليون دولار أمريكي وبهذا فإن نسبة الفاقد تقدر بحوالي ١% من إجمالي الناتج القومي لأي دولة.

وبالمقارنة بين المملكة وبعض دول العالم يتبين لنا فداحة الخسائر التي تتكبدها المملكة بسبب الحوادث المرورية، فالفاقد المحلي يفوق نسبة الفاقد في كل من أمريكا وإنجلترا وأستراليا، بل يتجاوز ضعف الفاقد في تلك الدول.

كما يوضحه الجدول رقم (٦) التالي الذي يتضح فيه ارتفاع نسبة الفاقد من الناتج الوطني. ولا شك أن هذه جريمة في حق الوطن لأن فيها هدر لإنتاج الوطن، وفيها مخالفة للحق والعدل والطريق المستقيم في الاستفادة من الناتج الوطني بطريقة أمثل. جدول رقم (٦) معدلات فاقد الناتج الوطني بسبب حوادث المرور في بعض الدول ( ) . الدولة معدل الفاقد من الناتج الوطني المملكة العربية السعودية ٥٤.٧% أمريكا ١%-١٠.٥% إنجلترا ١.٧% أستراليا ١.٦% المبحث الرابع أثر حوادث المرور على أهداف التنمية الاقتصادية من المعلوم أن التنمية الاقتصادية لأي بلد تهدف إلى أهداف متعددة وتعمل على تحقيقها من خلال استغلال كافة الطاقات البشرية والمالية. ومن تلك الأهداف تحقيق الاستقرار الاقتصادي والأمن، والاستغلال الأمثل للموارد الاقتصادية، وتوفير احتياجات المجتمع وتوفير فرص العمل للقادرين عليه، وتوفير الموارد النقدية لتمويل مشروعات التنمية التي يحتاجها المجتمع، إضافة إلى الأهداف الاجتماعية التي تسعى إليها والتي منها توفير الخدمات العامة للمجتمع، وتحقيق المصالح الشرعية وغيرها.

ولحوادث المرور تأثيرات سلبية كبيرة جداً على أهداف التنمية الاقتصادية تعيق تحقيق تلك الأهداف المنشودة حيث تعمل الحوادث المرورية على عدم الاستغلال الأمثل للموارد الاقتصادية، وتحرم المجتمع من بعض الاحتياجات وفرص العمل، كما تحرم المجتمع من تمويل المشروعات التنموية نظراً لأن الأموال التي يمكن توجيهها للمشروعات التنموية يتم بها معالجة تلفيات الحوادث المرورية، ومن تلك التلفيات والخسائر على سبيل المثال ( ):

١- تكاليف العلاج الطبي للمصابين والتي تزداد كلما زادت فترة العلاج.

٢- قيمة ساعات العمل المفقودة بسبب الإصابة.

٣- الإجازات المرضية التي تعطى لهؤلاء المصابين.

٤- العاهات والإصابات التي تحدث للمصابين وتؤدي إلى التوقف عن العمل.

٥- تكاليف خدمات الإجراءات الحكومية التي تباشر الحادث والمتمثلة في خدمات دوريات الأمن، والسجون، والمستشفيات، والقضاء.

وهناك تكاليف أخرى لا يمكن تقديرها بالمال وهي التي تتمثل بفقد الإنسان سواء كان سائقاً أو راكباً أو ماشياً نتيجة الحادث، إضافة إلى النواحي النفسية والاجتماعية لمن يقع عليهم أو منهم الحادث. وتقدر بعض الدراسات أن ما يفقد على طرق المملكة من الناحية المالية يقدر بأكثر من (٥ مليون ريال يومياً). ( ) كان بالإمكان توجيه هذا المبلغ إلى مشروعات تنموية يحتاجها المجتمع. بل يمكن توفير فرص عمل كبيرة إذا ما وجهت للاستثمار واستغلال الطاقات الكامنة في المجتمع. وتحقيق أهداف التنمية خاصة أن الحاجة ماسة جداً لإيجاد فرص عمل جديدة للشباب، وتوفير مزيد من الخدمات العامة المختلفة لسد حاجة التوسع العمراني في كافة المدن والقرى، حيث يزداد الطلب على كثير من هذه الخدمات مثل الماء، والكهرباء، والتعليم، ودور العلاج، ووسائل الاتصالات. كما تؤثر الحوادث على الموارد البشرية العاملة، كما تقدم الإشارة إلى عدد الإصابات والمتوفين من حوادث السيارات. فبالوفاة يتعطل العمل كلياً ويحتاج إلى عامل بديل، وبالإصابة يكون التعطل جزئياً، أما إذا كانت الإصابة تمثل إعاقة شديدة تجعل العامل عاجز عن العمل. وبمنظرة إلى الإحصاءات فإننا نجد أن المصابين أو المتوفين بسبب الحوادث المرورية معظمهم في سن العمل الذي يتراوح ما بين ١٨ إلى ٤٩ سنة، وهؤلاء يمثلون قوة العمل الحقيقية ومعظمهم من الشباب ويمثلون ٨٨% من القتلى والمصابين. ( ) وهذا لا شك يعوق هدف التنمية الذي يسعى لتنمية وتدريب القوى العاملة للالتحاق بالعمل وزيادة الإنتاج، فإذا الحوادث المرورية تعمل على إهدار هذه الطاقة البشرية. تحليل العلاقة بين آثار الحوادث المرورية والتنمية الاقتصادية: مما لا شك فيه أن الحوادث المرورية تترك وراءها أثراً واضحاً المعالم على الموارد البشرية وخاصة منهم في

سن العمل المنتج "قوة العمل" وهم من تتراوح أعمارهم بين (١٨-٤٩) سنة وكذلك يكبد المجتمع خسائر مالية كبيرة سواء في المال العام أو المال الخاص، يصل في المتوسط السنوي إلى ٢١ مليار ريال إضافة إلى الآثار على الموارد الطبيعية من استنزاف أو تدمير أو تلويث للبيئة. وكلما زادت الحوادث المرورية أدى ذلك إلى زيادة في عدد المصابين والقتلى من الموارد البشرية، مما يسبب نقصاً في قوة العمل بشكل مباشر لأن القتلى ينقطعون عن العمل نهائياً والمصابين ينقطع بعضهم فترة من الزمن وبعضهم يصبح عاجزاً عن العودة للعمل بسبب إعاقة أو عاهة أصابته من جراء ذلك الحادث المروري. ومطلوب من أجهزة ومؤسسات التنمية البشرية إيجاد البديل لسد العجز والنقص في قوة العمل. وهذا يحتاج إلى وقت للإعداد والتدريب وجهد ومال. كما أن زيادة عدد الحوادث المرورية يعمل على زيادة الخسائر المالية والتلفيات، وإصلاح هذه التلفيات بل إن مباشرة الحوادث المرورية من قبل رجال الأمن له تكلفة مالية، وتصل التكاليف اليومية للحوادث المرورية إلى حوالي خمس مليون ريال يومياً. وهذا يعمل على منافسة المشاريع التنموية في عملية التمويل، لأن النقص أو التخفيف من الحوادث المرورية يعمل على إتاحة الفرصة لحصول المشروعات التنموية على التمويل اللازم، وزيادة الحوادث المرورية يعمل على حرمان المشروعات التنموية من مبالغ مالية كبيرة، كما أن التحويلات النقدية إلى خارج البلد مقابل زيادة تجارة استيراد قطع الغيار والسيارات يحرم المجتمع من صرف هذه التحويلات في مشروعات تنموية أو استيراد منتجات تقنية تفيد في بناء المجتمع من صرف هذه التحويلات في مشروعات تنموية أو استيراد منتجات تقنية تفيد في بناء المجتمع وتحقق له التقدم والرخاء الاقتصادي كما سيأتي في المبحث الخامس، فكلما زادت الحوادث المرورية انخفضت حصة مشروعات التنمية الاقتصادية من الموارد الاقتصادية البشرية والمالية، وكلما زادت أيضاً الحوادث المرورية زادت معدلات الفاقد في الموارد الاقتصادية بينما إذا انخفضت الحوادث المرورية فإن حصة مشروعات التنمية الاقتصادية تزداد. وتنقص معدلات الفاقد في

الناتج الوطني والموارد الاقتصادية. ومن الشكل رقم (١) في الجزء الأعلى تم تصوير سوق العمل حيث أن (ط) هو منحني الطلب على العمل كعلاقة عكسية بين كميات العمل المطلوبة ومستويات الأجور المختلفة، مع ثبات العوامل الأخرى، فارتفاع مستوى أجر العامل يصاحبه ارتفاع تكلفة عنصر العمل في العملية الإنتاجية ومن ثم انخفاض عدد العمال المطلوبين. أما منحني عرض العمل سواء ١٤، أو ٢٤ فهو يوضح علاقة طردية بين كميات العمل المعروضة ومستويات الأجور المختلفة، مع ثبات العوامل الأخرى على حالها. فارتفاع أجر العامل يصاحبه زيادة كمية العمل المعروضة. وعند تقاطع منحني الطلب على العمل (ط) مع منحني عرض العمل (١٤) في نقطة التوازن (أ) تكون كمية العمل التوازنية في سوق العمل هي ل ١، ومستوى الأجر التوازني لوحدة العمل هو ج ١. فإذا زادت الحوادث المرورية فإن عدد القتلى والمصابين من القوى العاملة المؤهلة يزداد في تلك الحوادث، فينخفض عرض العمل عند كل مستوى من مستويات الأجور السائدة، ومن ثم ينتقل منحني عرض العمل إلى اليسار من ١٤ إلى ٢٤ مع بقاء منحني الطلب على العمل على حاله عند الوضع ط، فإنه يترتب عليه انتقال نقطة التوازن من (أ) إلى (ب) ومن ثم فإن كمية العمل التوازنية تنخفض من (ل ١- إلى ل ٢) ويرتفع الأجر التوازني السائد في سوق العمل من (ج ١ إلى ج ٢). وإذا انتقلنا إلى الجزء الأسفل من الشكل، فهو يوضح دالة الإنتاج الكلي كعلاقة بين الإنتاج الكلي (على المحور الرأسي) ومستويات العمل المستخدمة في العملية الإنتاجية، مع ثبات كميات عوامل الإنتاج الأخرى، فهي دالة إنتاج الأجل القصير. وتوضح دالة الإنتاج الكلي في الشكل السابق أن انخفاض إنتاج كمية العمل التوازنية نتيجة الحوادث المرورية يصاحبه الانتقال على دالة الإنتاج الكلي من نقطة (د) إلى نقطة (هـ)، حيث أن نقص كمية العمل التوازنية من ل ١ إلى ل ٢ يصاحبه انخفاض الإنتاج الكلي من ي ١ إلى ي ٢. وهذا يعني أن زيادة الحوادث المرورية يترتب عليها نقص الإنتاج الكلي في المجتمع، ومن ثم نقص العرض الكلي من السلع والخدمات بلا شك تمثل عقبة التنمية الاقتصادية الكبرى في

المجتمع. المبحث الخامس أثر الحوادث على النشاط التجاري من المعلوم أن وقوع الحوادث المرورية يترك وراءه تلفيات في السيارات والطرق، وأحياناً يكون التلف كلياً، سواء للسيارات أو المرافق العامة وخدماتها، ولا بد من البديل وذلك عن طريق الاستيراد سواء للسيارات أو لقطع الغيار. وعليه فإن تجارة قطع الغيار تنتعش بشكل أكبر كلما زادت حوادث المرور. وأوضحت دراسة أن نسبة الحوادث الناتجة عن تلف الإطارات في المملكة تبلغ ٢.٥% من مجموع حوادث السيارات، ( ) وهذه تحتاج إلى تبديل كلي، كما يزداد الطلب على السيارات الجديدة في حالة التلف الكلي، وتعتبر السعودية من أكبر الأسواق المستوردة للسيارات وقطع الغيار، وتشير الإحصاءات إلى أن عدد السيارات التي استوردتها السعودية في الأعوام العشر الماضية ١٩٨٩-١٩٩٨م بلغت أكثر من مليون ونصف المليون سيارة كما هو واضح من الجدول رقم (٧). ويزداد الطلب على قطع غيار وسائل الخدمات العامة التي تأثرت بالحوادث المرورية مثل أعمدة الإنارة، أو إشارات المرور أو الحواجز المعدنية وطبقات الإزفلت والأرصفة، أو الأشجار المزروعة على جوانب الطرقات، أو قنوات الري المجاورة للطرق حيث تأثرها بسبب الحوادث المرورية، كل ذلك يحتاج إلى إصلاح ويتطلب في كثير من الأحيان استبدال جزئي أو كلي. وعليه يترتب زيادة الطلب على ورش الصيانة والإصلاح، ومن ثم زيادة عدد العاملين بها، فكلما ازدادت نسبة الحوادث المرورية زاد الطلب على قطع الغيار، وورش الإصلاح والصيانة، والعمالة الفنية، وكذلك زيادة الطلب على الإنفاق المالي لشراء قطع الغيار مما يعمل على تحريك التجارة الخارجية - تجارة الاستيراد- لقطع الغيار. ونظراً لارتفاع أسعار قطع الغيار الجديدة ظهرت أسواق قطع الغيار المستعملة ( ) والتي يتم فيها شراء السيارات التي تلفت في حوادث مرورية سابقة وبيع ما سلم من أجزائها كقطع غيار مستعملة، وهذه السوق تقل أسعارها عن أسعار القطع الجديدة، وتعتمد على التفاوض المباشر بين المشتري والبائع وحسب قدرة كل منهم على فرض السعر الذي يرغب فيه، وحسب المعرفة الشخصية. كما ظهرت فيما بعد عمليات

استيراد قطع الغيار المستعملة من البلدان الصناعية وقطع الغيار التجارية والتي تصنع بمواد أقل تكلفة، كما أن خدماتها أقل من قطع الغيار الأصلية وهذه تستنزف ثروة المجتمع بشكل غير مباشر رغم أنها تحل كثيراً من المشكلات. وبهذا فإن العلاقة بين حوادث المرور وزيادة الطلب على قطع الغيار طردية، فكلما زادت الحوادث المرورية زاد الطلب على العمالة الفنية في مجال الصيانة. مثال افتراضي: فإذا افترضنا أن عدد الحوادث المرورية ١٠ حوادث تصادم بين سيارتين في اليوم في مدينة فإنه سيكون هناك عشرون سيارة تحتاج إلى إصلاح، ولو قدرنا أن كل سيارة تحتاج إلى قطعة غيار واحدة فإننا نحتاج إلى عشرون قطعة، وكذلك لو كان عدد الحوادث ٣٠ حادث تصادم بين سيارتين وكانت قطع الغيار قطعان لكل سيارة فإننا سنحتاج إلى ١٢٠ قطعة غيار، وهكذا تحتاج إلى زيادة في عدد ورش الإصلاح أو زيادة العمالة في كل ورشة حتى يتم إصلاح السيارات في وقت قياسي. وإذا نظرنا إلى حوادث التصادم بين سيارتين والتي تمثل ٨٠.٨% من مجموع الحوادث فإننا نجد أن الطلب على قطع غيار السيارات لن يقل عن هذه النسبة، كما يضاف إلى ذلك حوادث تصادم مع جسم على الطريق التي تؤدي إلى زيادة الطلب على قطع الغيار وهذه أكثر أنواع الحوادث التي تعمل على زيادة قطع غيار السيارات، كما أن حوادث فقد السيطرة على المركبة بسبب تلف إطارات السيارات تزيد من الطلب على إطارات السيارات، كما أوضحنا دراسة أن نسبة الحوادث الناتجة عن تلف الإطارات في المملكة أعلى من نظيرتها في أوروبا وأمريكا تبلغ ٢.٥% من مجموع حوادث السيارات بينما في أوروبا والولايات المتحدة تبلغ (١%-٢.٤%) (١). وتعتبر المملكة العربية السعودية أكبر الأسواق المستهلكة للإطارات في الشرق الأوسط ( بسبب شبكة الطرق الكبيرة التي يزيد طولها عن (١٤٧ ألف) كيلو متر. وتزايد عدد الشاحنات والآليات المستخدمة والذي وصل إلى ٧ ملايين مركبة في عام ١٤١٨ هـ. ( ويشير الجدول رقم (٧) إلى أن عدد السيارات المستوردة في تزايد مستمر منذ عام ١٩٨٩م، حيث وصل عدد السيارات المستوردة في عام ١٩٩١م و ١٩٩٢م ٢٢٧ ألف

سيارة، ثم تناقص حتى وصل في عام ١٩٩٦م (٩١ ألف سيارة)، ثم أخذ عدد السيارات المستوردة في الارتفاع في عامي ١٩٩٧م و ١٩٩٨م حيث وصلت نسبة التغير ٦٠.٢% من عام الأساس ١٩٨٥م وهذا يدل دلالة واضحة على سعة سوق المملكة وأنها من أكبر الأسواق المستوردة للسيارات إذا ما قورنت بالدول المجاورة ودول الشرق الأوسط. ولسنا هنا بصدد عمل مقارنة أو دراسة عن ذلك فليس محلها هذا البحث. جدول رقم (٧) عدد السيارات المستوردة سنوياً ٨٩-٩٨م (#)

| السنة | العدد  | نسبة التغير |
|-------|--------|-------------|
| ١٩٩٠  | ٦٣.٢   | ١٥٩٢٦١      |
| ١٩٩١  | ٧٤.١   | ٢٢٧٨٧٦      |
| ١٩٩٢  | ٩٠.٤   | ٢٢٧٧٥٤      |
| ١٩٩٣  | ٩٠.٤   | ١٩٩٣        |
| ١٩٩٤  | ١٨٦٧.٢ | ١٥٦.٢٨      |
| ١٩٩٥  | ٥٧.٣   | ١٤٤٤٢٦      |
| ١٩٩٦  | ٣٨.٦   | ٩٧٣٦٠       |
| ١٩٩٧  | ٣٦.١   | ٩١١.٠٩      |
| ١٩٩٨  | ٩٨٥٧٢  | ٣٩.١        |

المصدر: إحصاءات التجارة الخارجية، مصلحة الإحصاءات العامة، وزارة التخطيط: الكتاب الإحصائي السنوي لعام ١٤١٨هـ، المؤشر الإحصائي لعام ١٤١٧هـ، العدد ٢٢. شكل رقم (٢) تطور عدد السيارات المستوردة في المملكة العربية السعودية في الفترة (١٩٨٨ - ١٩٩٨م)

## الخاتمة

### أولاً: النتائج:

- ١- من أهم أسباب وقوع الحوادث المرورية مخالفاتان رئيسيتان تمثلان ٥٩% من مجموع الحوادث وهما: السرعة الزائدة وتمثل ٤٤.٥% ، وقطع الإشارة وتمثل ١٤.٦%.
- ٢- أكثر أنواع الحوادث وقوعاً تصادم بين سيارتين تمثل ٨٠.٨% ثم صدم جسم ثابت على الطريق ويمثل ١١% من مجموع أنواع الحوادث.
- ٣- تضاعف عدد المصابين والمتوفين في حوادث المرور خلال العشرين السنة الماضية اعتباراً من ١٣٩٥هـ إلى ثلاثة أضعاف، كما تضاعفت المخالفات المرورية إلى عشرة أضعاف خلال نفس الفترة. فقد بلغ عدد الضحايا للحوادث المرورية أكثر من نصف مليون ضحية وذلك ما يقارب ٣.٥% من سكان المملكة.
- ٤- أن الفاقد من الموارد البشرية التي في سن العمل المنتج يمثل نسبة كبيرة تصل إلى ٨٨% تقريباً من القتلى والمصابين، وهذا عائق حقيقي أمام التنمية الاقتصادية، وكأذا نحن نعيش في حالة حرب أهلية، أو نعانى من مرض خطير وسريع الانتشار يفتك بالمجتمع ليس له علاج.
- ٥- أن متوسط تكلفة حوادث المرور في المملكة العربية السعودية سنوياً بلغ ٢١ مليار ريال، حيث يقدر ما يفقد على الطرق بشكل يومي بـ (٥ مليون ريال يومياً) تقريباً تمثل خسارة كبيرة في المال العام والخاص. كما أن نسبة الفاقد من الناتج الوطني يصل إلى ٥٤.٧%، وهذه النسبة تفوق الفاقد المحلي في كل من أمريكا، وإنجلترا، وأستراليا، بل يتجاوز الفاقد ضعف الفاقد في تلك الدول. ٦- إن الحوادث المرورية تمثل عقبة أمام تحقيق أهداف التنمية الاقتصادية في المملكة بسبب آثارها الضارة على مقومات التنمية الاقتصادية المباشرة وكان بالإمكان

تحويل ذلك الفاقد من الموارد البشرية والمالية إلى زيادة الإنتاج الوطني، وتنمية القطاعات الاقتصادية والاجتماعية، مما يحقق الأهداف المنشودة.

## ثانياً: التوصيات:

- ١- تطبيق النظام المروري والعقوبات المنصوص عليها في النظام على المخالفات المرورية بكل حزم ومسئولية من قبل الجهات المختصة في الأمن، ومعاقبة من يتهاون أو يشفع في عدم تطبيق العقوبات.
- ٢- استمرار التوعية المرورية على مدار العام في كافة وسائل الإعلام، وفي المدارس وإدخال النظام المروري ضمن المناهج الدراسية وخاصة في مادة التربية الوطنية مع التركيز على بيان الآثار والخصائر الاجتماعية والاقتصادية للحوادث المرورية.
- ٣- تفعيل عمليات التعاون مع رجال الأمن والمرور وإصدار نظام (أصدقاء المرور) وتطبيقه في جميع المدن والقرى، واختيار المتعاونين من المواطنين المثقفين الواعين المدركين للمسئولية، والاهتمام بما يبلغون عنه من مخالفات أو ملاحظات. وتجهيز إدارة أو قسم أو شعبة خاصة في إدارات المرور لتلقي المعلومات والبلاغات منهم وتحليلها والتعامل معها بكل اهتمام وجدية، ولكل متعاون رقم خاص يعرف به من خلال استخدام الحاسب الآلي أو الانترنت. ثالثاً: الاقتراحات: نظراً لأن السرعة الزائدة، وقطع الإشارة هما أكثر مسببات وقوع الحوادث المرورية فيمكن للباحث أن يقترح ما يلي:
- ١- اعتبار هاتين المخالفتين من الجرائم الاجتماعية التي تعاقب عليها الشريعة الإسلامية والأنظمة المرورية.
- ٢- زيادة العقوبة المالية المقررة في النظام المروري إلى عشرة أضعاف ما كان مقرراً في المخالفة الأولى.
- ٣- حجز المتسبب (السائق) مدة لا تقل عن ثلاثة أيام في إدارة المرور ولا تزيد عن عشرة أيام في المخالفة للمرة الثانية.
- ٤- حجز السيارة لمدة شهر وسحب رخصة القيادة في المخالفة للمرة الثالثة. هـ- منع كافة الشفاعات في تطبيق العقوبات المرورية أو تخفيفها ومعاقبة

الوسطاء سواء كانوا عسكريين أو مدنيين وذلك بتطبيق نظام العقوبات المرورية على الوسطاء أو الشفعاء دون هوادة أو تهاون ويعطى رؤساء الأقسام في إدارات المرور كافة الصلاحيات في تطبيق النظام المروري. ولعل هذه الاقتراحات تعمل على تخفيف أو تقليص عدد الحوادث التي يترتب عليها تخفيض الآثار الاقتصادية والاجتماعية للحوادث المرورية. مراجع البحث أولاً: المراجع العامة:

- ١- البكري: علاء: تنظيم السير في المدن، أكاديمية نايف للعلوم الأمنية، الرياض، ١٩٩٦م.
- ٢- البيلي: مصطفى: هيكل المرور ومشكلاته وتحقيق حوادثه، كلية الشرطة، القاهرة، ١٩٨٦م.
- ٣- توفيق: محسن عبد الحميد وآخرون: التنمية المتواصلة والبيئة في الوطن العربي، المنظمة العربية للتربية والثقافة والعلوم ١٩٩٢م، تونس.
- ٤- الحميد: عبد العزيز بن صالح: الآثار الاجتماعية والاقتصادية لحوادث المرور، المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية، الرياض، ١٤١٨هـ.
- ٥- الحميدان: عبد الله وثامر المطيري: خدمات المرور والجوازات، معهد الإدارة العامة، ١٤٠٨هـ، الرياض.
- ٦- السيف: عبد الجليل: تطور أساليب تنظيم إدارة المرور، مطابع الإشعاع، الرياض، ١٤٠٦هـ.
- ٧- السيف: عبد الجليل: دراسة أسباب ارتفاع نسبة إصابة حوادث المرور في منطقة مكة المكرمة والمنطقة الشرقية ووسائل تلافيها، الرياض، ١٩٩٠م.
- ٨- الصالح: ناصر عبد الله: حوادث المرور بمدينة مكة المكرمة، معهد البحوث العلمية، جامعة أم القرى، ١٤٠٨هـ.
- ٩- الصقر: عبد الله بن نجر: مشكلة حوادث المرور في المملكة العربية السعودية، المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية، الرياض، ١٤١٨هـ.

- ١٠- عبد الرحمن: كرم الله علي: حوادث المرور أسبابها وطرق الوقاية منها، معهد الإدارة العامة، الرياض، ١٣٨٠هـ.
- ١١- عبد العال: جمال عبد المحسن: نحو استراتيجية وطنية لتقليل الحوادث المرورية، المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية، الرياض، ١٤١٨هـ.
- ١٢- عبد المولى: سيد شوربجي: تأثير الجريمة على خطط التنمية الاجتماعية والاقتصادية في الوطن العربي، المركز العربي للدراسات الأمنية والتدريب، الرياض، ١٤١٤هـ.
- ١٣- عوض: محمد هاشم: المشكلات الأمنية في البلاد سريعة النمو (منطقة الخليج العربي).
- ١٤- الغامدي: علي سعيد: الأسباب والآثار لحوادث المرور في المملكة، المؤتمر الوطني الأول للسلامة المرورية، الرياض، ١٤١٨هـ.
- ١٥- المطيري: عقاب صقر: حوادث المرور، مطابع دار الثقافة العربية، الرياض، ١٤١١هـ.
- ١٦- مفتي: محمد حسن، وصلاح النور: تشريع استخدام حزام الأمان في السيارات، الإدارة العامة للخدمات الطبية، مستشفى قوى الأمن، وزارة الداخلية.
- ١٧- النمري: خلف سليمان: الأهداف الاقتصادية والاجتماعية للتنمية، مركز صالح كامل للاقتصاد الإسلامي، جامعة الأزهر.
- ١٨- التنمية الزراعية في ضوء الشريعة الإسلامية، معهد البحوث العلمية وإحياء التراث الإسلامي، جامعة أم القرى، ١٤١٦ هـ، مكة المكرمة. ثانياً: الأنظمة والتقارير والإحصاءات:
- ١- نظام المرور الصادر بالمرسوم الملكي رقم م/٤٩ في ١٣٩١/١١/٦ هـ، مطبعة الأمن العام، الرياض.

٢- تقرير مؤسسة النقد العربي السعودي السنوي رقم ٣٢، إدارة الأبحاث الاقتصادية والإحصاء، ١٤١٧هـ.

٣- حقائق وأرقام ١٤١٦هـ، وزارة المواصلات، الرياض.

٤- الكتاب الإحصائي، وزارة الداخلية، الرياض، ١٤٠٨هـ، ١٤١٠هـ.

٥- وزارة التخطيط: مصلحة الإحصاءات العامة: الكتاب السنوي لعام ١٤١٨هـ.

٦- وزارة التخطيط: المؤشر الإحصائي لعام ١٤١٧هـ، العدد ٢٢.

٧- إحصائيات الإدارة العامة للمرور، إدارة الدراسات، شعبة الإحصاء للأعوام ١٣٩١، ١٤٠٧، ١٤١٣، ١٤١٥، ١٤١٦، ١٤١٧هـ.

### ثالثاً: الصحف والمجلات والنشرات:

١- صحيفة المدينة: العدد ١٣٦٢٤ في ١١/٥/١٤٢١هـ.

٢- نشرة لجنة أصدقاء المرضى، لجنة التوعية الصحية، الحوادث المرورية العامة، المرض، الهلاك. دار الوطن للنشر والإعلام، الرياض.

٣- المجلة الطبية: العدد ١١ ذي الحجة، سنة ١٤٠٠هـ، محمد أسحق الخواشكي،

حوادث الطرق في المملكة العربية السعودية. بيان بالجدول المدونة في البحث

رقم الجدول اسم الجدول رقم الصفحة ١ أنواع الحوادث المرورية في المملكة

العربية السعودية ١٣ ٢ النسبة المئوية لحوادث الرياض حسب الأعمار ١٧ ٣

تطور حوادث المرور و عدد المصابين والقتلى من عام ٩٥-١٤١٥هـ ١٨ ٤

التكلفة التقريبية لحوادث المرور في المملكة ٢٣ ٥ تكاليف حوادث المرور في

بعض دول العالم سنوياً ٢٥ ٦ معدلات فاقد الناتج الوطني بسبب حوادث

المرور في بعض الدول. ٢٦ ٧ شكل بياني رقم (١) أثر الحوادث المرورية على

الإنتاج الكلي ٣٢ ٨ عدد السيارات المستوردة سنوياً ٨٩-٩٨م في المملكة ٣٦ ٩

شكل رقم (٢) تطور عدد السيارات المستوردة في المملكة ٨٨-٩٨م بيانياً. ٣٧