

الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية
وزارة التعليم العالي والبحث العلمي
جامعة باتنة 1



كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير
مخبر: إدارة - نقل - إمداد

الملتقى الوطني عن بعد حول السلامة المرورية بعنوان:

حوادث المرور في الجزائر – الأسباب، التحديات والحلول

09 ديسمبر 2021

مداخلة بعنوان:

الآثار الاقتصادية لحوادث المرور في الجزائر

zakaria.akkari@univ-batna.dz

زكرياء عقاري - جامعة باتنة 1

mourad.kharouby@univ-batna.dz

مراد خروبي - جامعة باتنة 1

rania.heddar@univ-batna.dz

رانيا هدار – جامعة باتنة 1

المخلص

تهدف هذه المداخلة الى ابراز الحجم الحقيقي للكلفة الاقتصادية لحوادث المرور في الجزائر، من خلال تحليل جوانبها المباشرة وغير المباشرة، وبيان انعكاساتها على الخزينة العمومية وشركات التأمين وقطاعي الصحة والحماية الاجتماعية وسوق العمل. كما تسعى الى توضيح ترابط هذه التكاليف مع اختلالات منظومة السلامة المرورية وجودة البنية التحتية والإطار المؤسسي والقانوني المنظم لقطاع النقل، بهدف ادماج البعد الاقتصادي في صياغة سياسات أكثر نجاعة للوقاية من الحوادث والحد من آثارها.

أوضحت النتائج ان حوادث المرور تتسبب سنويا في خسائر مادية وبشرية كبيرة، تقدر بمئات المليارات من الدينانير، تشمل تلف المركبات والبنى التحتية، وتكاليف العلاج والاستشفاء، والتعويضات التي تتحملها الخزينة العمومية وشركات التأمين، اضافة الى فاقد في الناتج المحلي والانتاجية ورأس المال البشري، وضغوط طويلة المدى على منظومتي الصحة والضمان الاجتماعي. كما بينت المداخلة ان مواجهة هذه الآثار تتطلب حزمة متكاملة من السياسات، تركز على الاستثمار الوقائي في البنية التحتية، وتحسين حوكمة قطاع النقل، وتفعيل ادوات الردع والحوافز في مجال التأمين والمرور، وتعزيز برامج التربية والتحسيس المروري باعتبار السلامة على الطرق خيارا اقتصاديا وتنمويا استراتيجيا.

الكلمات المفتاحية: حوادث المرور، الكلفة الاقتصادية، رأس المال البشري، السياسات الوقائية

مقدمة

تكتسي دراسة الآثار الاقتصادية لحوادث المرور في الجزائر اهمية كبيرة بالنظر الى الحجم المقلق للخسائر البشرية والمادية التي تخلفها سنويا، وما يرتبط بها من استنزاف لموارد الدولة والفاعلين الاقتصاديين. فالطرق الجزائرية تشهد آلاف الحوادث كل عام ينتج عنها عدد معتبر من القتلى والجرحى، الامر الذي يحول هذه الظاهرة من مجرد مشكلة مرورية الى قضية تنموية تمس مسار النمو والرفاه الاجتماعي. من هنا تأتي هذه المداخلة لمحاولة تفكيك مختلف مكونات الكلفة الاقتصادية لحوادث المرور واظهار انعكاساتها المباشرة وغير المباشرة على الاقتصاد الوطني.

يتناول المحور الاول الكلفة الاقتصادية المباشرة لحوادث المرور في الجزائر، من خلال عرض حجم الحوادث والضحايا في السنوات الاخيرة، وما يترتب عنها من خسائر مادية للمركبات والبنية التحتية الطرقية. كما يتم التطرق الى تكاليف العلاج والاستشفاء والخدمات الصحية المرتبطة بالحوادث، وابرار الضغط الذي تمارسه على ميزانيات قطاع الصحة وعلى منظومة الضمان الاجتماعي. ويتوج هذا المحور بتحليل الابعاء المالية التي تتحملها الخزينة العمومية وشركات التأمين عبر التعويضات المختلفة، والتي تصل تقديراتها الى عشرات بل مئات المليارات من الدنانير سنويا.

اما المحور الثاني فيركز على الآثار غير المباشرة لحوادث المرور وسياسات الحد من الخسائر، حيث يتم ابرار تأثير هذه الحوادث على الناتج المحلي الاجمالي والانتاجية وفاقد رأس المال البشري، وما ينجم عنها من تراجع في قوة العمل وتدهور في كفاءة استخدام الموارد البشرية. كما يناقش المحور الانعكاسات على سوق العمل والتكلفة الاجتماعية، من خلال ظواهر العجز الدائم والبطالة المقنعة وتزايد الاعتماد على إعانات الضمان الاجتماعي، اضافة الى الابعاء طويلة المدى المفروضة على منظومتها الصحية والحماية الاجتماعية.

وتختتم المداخلة بعرض مجموعة من السياسات والبرامج الاقتصادية المقترحة لتقليل الخسائر، تشمل الاستثمار في البنية التحتية الطرقية وتحسين حوكمة قطاع النقل، وتطوير ادوات الحوافز والردع في مجالي المرور والتأمين، الى جانب تعزيز البرامج الوقائية والتحسيسية وترسيخ ثقافة السلامة المرورية. وتطمح هذه المقاربة الشمولية الى ابراز ان الاستثمار في السلامة على الطرق ليس فقط ضرورة انسانية، بل هو كذلك خيار اقتصادي استراتيجي كفيل بتقليل النزيف المالي وحماية رأس المال المادي والبشري في الجزائر.

المحور الأول: الكلفة الاقتصادية المباشرة لحوادث المرور في الجزائر

تعد حوادث المرور في الجزائر من اهم مصادر النزيف الاقتصادي نظرا لما تخلفه من خسائر سنوية كبيرة في الارواح والممتلكات. تتجلى خطورة هذه الظاهرة في كونها لم تعد مجرد مشكلة امن طريق او قضية اجتماعية فدسب، بل تحولت الى عبء مالي مباشر يثقل

كاهل الخزينة العمومية والفاعلين الاقتصاديين. وكلما ارتفع عدد الحوادث ودرجة خطورتها زادت الحاجة الى موارد مالية اضافية لمعالجة آثارها الفورية.

تتمثل الكلفة الاقتصادية المباشرة لحوادث المرور في مجموع النفقات التي تدفع مباشرة بعد وقوع الحادث او في الاجل القريب. وتشمل هذه النفقات تكاليف اسطول الاسعاف والتدخل السريع، ونفقات العلاج والاستشفاء في المؤسسات الصحية، اضافة الى تكاليف اصلاح او استبدال المركبات المتضررة واعادة تهيئة البنى التحتية المتلفة. كما تتحمل شركات التأمين والخزينة العمومية جزءا كبيرا من هذه الاعباء من خلال التعويضات المختلفة.

ان تزايد حجم هذه الكلفة المباشرة يعكس اختلالا في تخصيص الموارد داخل الاقتصاد الوطني، حيث يتم تحويل جزء معتبر من النفقات العامة والخاصة من مجالات منتجة كالتعليم والصحة والتنمية المحلية نحو تغطية اضرار يمكن الحد منها بسياسات وقائية فعالة. لذلك يطرح موضوع الكلفة الاقتصادية المباشرة لحوادث المرور في الجزائر نفسه كإشكالية جوهرية تفرض اعادة تقييم استراتيجيات السلامة المرورية، وتعزيز ادماج البعد الاقتصادي في وضع وتنفيذ سياسات النقل والطرق.

1. حجم حوادث المرور في الجزائر

تشير الاحصائيات الرسمية الى ان حوادث المرور في الجزائر ما تزال تمثل ظاهرة مقلقة من حيث حجمها وتطورها خلال السنوات الاخيرة. فقد سجلت المصالح المختصة آلاف الحوادث سنويا على مستوى شبكات الطرق الوطنية والولائية والبلدية، مع بروز ولايات كبرى مثل الجزائر العاصمة وسطيف والبويرة ضمن المناطق الاكثر تسجيلا للحوادث. وتعكس هذه المعطيات استمرار اختلالات خطيرة في منظومة السلامة المرورية على الرغم من الجهود المبذولة.

بالنسبة للسنوات الاخيرة، احصت مصالح الدرك الوطني في سنة 2022 ما يزيد عن ستة الاف حادث مرور في اقليم اختصاصها، خلفت اكثر من 2700 قتيل وحوالي عشرة الاف جريح، وهو ما يعكس ارتفاعا معتبرا في مستوى الخطورة. كما اظهرت حصيلتها لسنة 2023 وقوع ما يفوق ثمانية الاف حادث، نتج عنها ما يقارب ثلاثة الاف وفاة وحوالي ثلاثة عشر الف جريح، مع تسجيل زيادة في عدد القتلى والجرحى مقارنة مع سنة 2022. وتؤكد هذه الارقام ان المنحى التصاعدي لمستوى الحوادث لم يتم التحكم فيه بعد.

وتشير تقارير الحماية المدنية والاداعة الجزائرية الى ان الصورة العامة على المستوى الوطني اكثر خطورة اذا تم احتساب جميع الحوادث المسجلة من طرف مختلف الاسلاك وقوى الامن. ففي بعض السنوات بلغ عدد حوادث المرور عشرات الالاف على المستوى الوطني، مع حصيلة بشرية تفوق الف وفاة وعشرات الاف الجرحى، بين اصابات خفيفة وخطيرة. وتعطي هذه المؤشرات فكرة واضحة عن حجم النزيف البشري الذي تتسبب فيه حوادث المرور سنويا في الجزائر وما يترتب عنه من تكاليف اقتصادية واجتماعية باهظة.

2. الخسائر المادية للمركبات والبنية التحتية الطرقية

تمثل الخسائر المادية للمركبات احد ابرز مكونات الكلفة الاقتصادية المباشرة لحوادث المرور في الجزائر، حيث تتكبد الاسر والمؤسسات تعويضات واصلاحات مكلفة نتيجة تلف العربات جزئيا او كليا. وتشير دراسات وطنية وتصريحات رسمية الى ان فاتورة الخسائر المادية الناجمة عن حوادث السير، بما فيها اتلاف المركبات ومحتوياتها، تشكل نسبة معتبرة من التكلفة الاجمالية للحوادث التي تقدر باكثر من مئة مليار دينار سنويا. وتعكس هذه الارقام الحجم الكبير لرأس المال المادي المهودر على الطرقات كل عام.

ولا تقتصر الخسائر على المركبات الخاصة فحسب، بل تمتد ايضا الى اسطول النقل الجماعي والشاحنات والمركبات ذات الاستعمال المهني، ما ينعكس مباشرة على نشاط المؤسسات الانتاجية والخدمية. فتعرض هذه المركبات لحوادث خطيرة يترتب عنه توقفها عن الخدمة لفترات طويلة، وتكاليف اضافية للصيانة وشراء قطع الغيار او استبدالها كليا. كما تدفع شركات التأمين تعويضات كبيرة عن هذه التلفيات، وهو ما ينعكس على اقساط التأمين وعلى توازنات السوق.

اما على مستوى البنية التحتية الطرقية، فان حوادث المرور كثيرا ما تتسبب في اتلاف معدات متنوعة مثل الحواجز واللافتات واشارات المرور واعمدة الانارة وجدران الحماية، اضافة الى الاضرار التي تمس الجسور والطرقات عند وقوع حوادث كبيرة. وتسنلزم هذه الاضرار تدخلات متكررة لفرق الصيانة والاشغال العمومية، مع ما يرافقها من نفقات اضافية على ميزانيات الجماعات المحلية ووزارة الاشغال العمومية. ويؤدي التأخر في اصلاح هذه الاضرار احيانا الى تدهور حالة الطريق وارتفاع احتمال وقوع حوادث جديدة.

وتشير تقارير وطنية الى ان الجزائر تخصص سنويا مبالغ معتبرة لاعادة تأهيل الشبكة الطرقية المتضررة سواء بفعل الاستعمال الكثيف او نتيجة الحوادث، حيث تم الاعلان في بعض السنوات عن برامج تمويل بمئات المليارات من الدنانير لصيانة الطرق والجسور. ويرتبط جزء من هذه النفقات بتدارك الاضرار الناجمة عن الحوادث المادية التي تدمر مقاطع من الطريق او المنشآت الملحقة بها. وهذا يعني ان جزءا من الاستثمارات العمومية في البنية التحتية يذهب عمليا الى اصلاح ما اتلفته الحوادث بدل توسيع الشبكة وتحسين نوعيتها.

ان الخسائر المادية للمركبات والبنية التحتية الطرقية لا تمثل مجرد ارقام محاسبية، بل تعكس هدرا لرأس المال الوطني وتراجعا في كفاءة استخدام الموارد الاقتصادية. فكل مركبة يتم اتلافها او طريق يحتاج الى اعادة تهيئة بسبب حادث يمثل تكلفة فرصة بديلة كان يمكن توجيهها للاستثمار في مجالات منتجة اخرى. كما ان تكرار هذه الخسائر يضعف القدرة التنافسية للاقتصاد من خلال زيادة تكاليف النقل والتأمين والصيانة، ويجعل من حوادث المرور عاملا مباشرا في تبديد الثروة الوطنية.

3. تكاليف العلاج والاستشفاء والخدمات الصحية المرتبطة بالحوادث

تشكل تكاليف العلاج والاستشفاء والخدمات الصحية المرتبطة بحوادث المرور احد اهم مكونات الكلفة الاقتصادية المباشرة لهذه الحوادث في الجزائر، نظرا لحجم التدخلات الطبية المطلوبة وعدد المصابين سنويا. فكل حادث خطير يستدعي تعبئة سيارات الاسعاف وفرق التدخل الطبي الاستعجالي ونقل المصابين الى اقسام الاستعجالات، وهو ما يترتب عنه استعمال مكثف للموارد البشرية والادوية والوسائل التقنية. ومع ارتفاع عدد الحوادث والجرحى ترتفع تلقائيا الكتلة المالية الموجهة لتغطية هذه الخدمات الصحية.

تتحمل المستشفيات العمومية حصة الاسد من عبء التكفل بضحايا حوادث المرور، حيث تشكل اصابات الطرق نسبة معتبرة من نشاط مصالح الاستعجالات والجراحة والانعاش. وتشير دراسات وطنية الى ان جزءا كبيرا من الاسرة الاستشفائية يشغله ضحايا حوادث المرور، خاصة من فئة الشباب في سن النشاط الاقتصادي. هذا الضغط الدائم يؤدي الى ارتفاع تكاليف التسيير اليومي للمؤسسات الصحية من ادوية، مستهلكات طبية، اجهزة تصوير وتشخيص، وعمليات جراحية معقدة لإصلاح الكسور والاصابات البليغة.

كما تتحمل منظومة الضمان الاجتماعي جزءا كبيرا من هذه التكاليف من خلال تسديد نفقات العلاج والاستشفاء والتعويض عن العطل المرضية للعمال المصابين. فكل اصابة تتسبب في عجز مؤقت او دائم تستوجب تعويضات مالية واستحقاقات تأمينية تمتد في بعض الحالات لسنوات طويلة، وهو ما يثقل ميزانيات صناديق الضمان الاجتماعي. وتشير تقديرات خبراء اقتصاديين الى ان النفقات الصحية والاجتماعية المرتبطة بحوادث المرور تمثل عبئا حقيقيا على المالية العمومية بالنظر الى قيمتها المتزايدة سنويا.

اضافة الى التكلفة المباشرة للعلاج داخل المستشفيات، توجد تكاليف اضافية يتحملها الافراد والاسر مثل شراء الادوية غير المعوضة، التنقل المتكرر الى المراكز الصحية، تكاليف اعادة التأهيل الوظيفي والعلاج الفيزيائي، فضلا عن التعديلات التي قد تجرى على السكن او وسائل النقل لتكييفها مع اعاقه دائمة. هذه المصاريف الخاصة لا تنعكس بالكامل في الاحصاءات الرسمية لكنها تمثل جزءا مهما من العبء المالي الذي تتحمله الاسر المتضررة من الحوادث.

ان ارتفاع تكاليف العلاج والاستشفاء المرتبطة بحوادث المرور يحد من قدرة قطاع الصحة على توجيه موارده نحو مجالات وقائية او استثمارية اخرى، مثل تطوير التجهيزات او تحسين نوعية الخدمات. فكل دينار ينفق على معالجة اصابات يمكن الحد منها عبر سياسات وقاية فعالة هو في الواقع تكلفة فرصة بديلة على الاقتصاد الوطني. لذلك تشكل هذه التكاليف الصحية سببا رئيسيا يدفع نحو تبني برامج اكثر صرامة في مجال السلامة المرورية، وربط تقييم السياسات الطرقية بحجم النفقات الطبية التي يمكن تجنبها مستقبلا.

4. أعباء التعويضات والتكاليف على الخزينة العمومية وشركات التأمين

تعد اعباء التعويضات المالية الناتجة عن حوادث المرور احد اهم اوجه الضغط المباشر على الخزينة العمومية وعلى قطاع التأمين في الجزائر، حيث تتجاوز التقديرات العامة للخسائر السنوية عتبة 100 مليار دينار، تشمل ما تتحمله الدولة من نفقات علاج واستشفاء وتعويضات اجتماعية، اضافة الى ما تدفعه شركات التأمين من مبالغ لتعويض المتضررين. هذه الارقام تعكس انتقال تكلفة الحوادث من مستوى الافراد الى مستوى المالية العمومية والقطاع المالي بأكمله.

على مستوى شركات التأمين تشير تصريحات رسمية لمسؤولي القطاع الى ان تعويضات حوادث المرور تمثل اكبر بند في محفظة التعويضات، حيث تتجاوز قيمتها في بعض السنوات نحو 55 مليار دينار سنويا بالنسبة لمجموع السوق، مع تسجيل مبالغ بمليارات الدنانير خلال فترات قصيرة مثل الثلاثي الاول من سنة واحدة فقط. كما تكشف بيانات بعض الشركات العمومية والخاصة عن ارتفاع مستمر في حجم التعويضات الممنوحة لضحايا الحوادث، ما ينعكس على كلفة عقود التأمين وعلى توازنات هذه المؤسسات.

اما بالنسبة للخزينة العمومية فانها تتحمل، اضافة الى تمويل الخدمات الصحية والاستشفائية، جزءا من التعويضات عبر صناديق خاصة على غرار صندوق ضمان السيارات وصناديق الضمان الاجتماعي التي تتكفل بعجز الضحايا والعطل المرضية وتعويضات ذوي الحقوق. وتشير دراسات وخبراء الى ان الكلفة التقديرية التي تتحملها المالية العمومية سنويا بسبب حوادث المرور قد تصل الى آلاف المليارات من السنتيمات، وهو ما يمثل استنزافا لموارد كان يمكن توجيهها نحو الاستثمار في البنية التحتية والخدمات العمومية الاخرى.

هذه الابعاء الكبيرة للتعويضات والتكاليف تجعل من حوادث المرور عاملا مؤثرا في استقرار سوق التأمين وفي التوازنات الماكرو اقتصادية للدولة، حيث تضطر الشركات والدولة معا الى اعادة تقييم سياسات التسعير والوقاية والرقابة للحد من وتيرة الحوادث وتقليل فاتورة التعويضات. كما تدفع هذه الوضعية الى تعزيز الزامية التأمين، وتطوير انظمة التسوية الودية والرقمنة لتسريع معالجة ملفات التعويض، وربط الاصلاحات القانونية في مجال المرور والتأمين بهدف اساسي هو تخفيض العبء المالي المتنامي على الخزينة العمومية وشركات التأمين في آن واحد.

المحور الثاني: الآثار غير المباشرة وسياسات الحد من الخسائر

تتعدى الآثار الناتجة عن حوادث المرور في الجزائر حدود الخسائر المادية المباشرة لتصل الى تداعيات غير مرئية لكنها عميقة على الاقتصاد والمجتمع. فكل وفاة او اصابة خطيرة تعني فقدان طاقات بشرية كان يمكن ان تسهم في خلق الثروة وتحقيق النمو، كما تعني تدهور مستوى رفاه الاسر المتضررة وارتفاع درجة الهشاشة الاجتماعية. وتنعكس هذه التطورات على سوق العمل وعلى هيكل الطلب الكلي داخل الاقتصاد الوطني.

وتظهر الآثار غير المباشرة لحوادث المرور أيضا في تراجع انتاجية المؤسسات بسبب الغيابات المتكررة للعاملين المصابين او اقاربهم، وفي تعطل حركة النقل واللوجستيك نتيجة الاختناقات المرورية الناجمة عن الحوادث. كما يؤدي الضغط المتزايد على منظومتي الصحة والضمان الاجتماعي الى ارتفاع النفقات الجارية على حساب الاستثمارات المنتجة، الامر الذي يحد من قدرة الدولة على تمويل مشاريع التنمية والبنى التحتية. وبالتالي تصبح حوادث المرور عاملا يعرقل تحقيق اهداف النمو المستدام والعدالة الاجتماعية.

امام هذه التكاليف غير المباشرة المتنامية يبرز دور السياسات العمومية واليات التدخل الاقتصادي للحد من الخسائر. ويتطلب ذلك مقاربة شمولية تجمع بين تحسين البنية التحتية الطرقية، وتحديث اسطول النقل، وتشديد نظام الردع والعقوبات، الى جانب نشر ثقافة السلامة المرورية عبر برامج تحسيس وتعليم مستمرة. كما ينبغي ادماج البعد الاقتصادي في سياسات النقل من خلال تقييم دوري للكلفة الشاملة لحوادث المرور وربط نتائجها بصنع القرار، بما يسمح بتوجيه الموارد نحو الاجراءات الاكثر نجاعة في تقليص الخسائر وحماية رأس المال البشري.

1. تأثير حوادث المرور على الناتج المحلي والإنتاجية وفاقد رأس المال البشري

تؤثر حوادث المرور في الجزائر على الناتج المحلي الاجمالي من خلال ما تسببه من فاقد في الانتاج وفوات فرص خلق الثروة، اذ تشير دراسات اقتصادية الى ان تكلفة الحوادث قد تمثل ما يقارب 2 الى 3 في المئة من الناتج في الدول النامية، تشمل الخسائر المباشرة وغير المباشرة معا. هذا الفاقد يعادل حرمان الاقتصاد من استثمارات سنوية معتبرة كان يمكن توجيهها الى قطاعات انتاجية او اجتماعية حيوية، ما يحد من وتيرة النمو الاقتصادي وقدرة الدولة على تمويل برامج التنمية.

على مستوى الانتاجية الفردية والمؤسسية، تؤدي حوادث المرور الى غيابات متكررة وطويلة الاجل للعمال المصابين او لافراد اسرهم المكلفين برعايتهم، وهو ما ينعكس في انخفاض ساعات العمل الفعلية وتراجع مردودية المؤسسات. وتشير الاديبيات المتخصصة الى ان فقدان الانتاجية يمثل جزءا مهما من التكلفة غير المباشرة للحوادث، اذ ينتج عنه انخفاض في حجم السلع والخدمات المنتجة وتزايد في تكاليف التدريب والتوظيف لتعويض اليد العاملة المتضررة.

فاقد رأس المال البشري يعد من اخطر الآثار الاقتصادية لحوادث المرور، لان الضحايا ينتمون في الغالب الى فئات عمرية شابة وفي سن النشاط الاقتصادي، ما يعني فقدان سنوات طويلة من التعليم والخبرة كان يمكن ان تسهم في تراكم رصيد رأس المال البشري الوطني. وتوضح دراسات جزائرية ان عددا كبيرا من المصابين ينتهي بهم الامر الى عاهات مستديمة او اعاقات دائمة، ما يحولهم من منتجين محتملين الى محتاجين الى رعاية واعانات اجتماعية مستمرة.

فاقد رأس المال البشري يعد من اخطر الآثار الاقتصادية لحوادث المرور، لان الضحايا ينتمون في الغالب الى فئات عمرية شابة وفي سن النشاط الاقتصادي، ما يعني فقدان سنوات طويلة من التعليم والخبرة كان يمكن ان تسهم في تراكم رصيد رأس المال البشري الوطني. وتوضح دراسات جزائرية ان عددا كبيرا من المصابين ينتهي بهم الامر الى عاهات مستديمة او اعاقات دائمة، ما يحولهم من منتجين محتملين الى محتاجين الى رعاية واعانات اجتماعية مستمرة.

كما تمتد آثار فاقد رأس المال البشري الى اسر الضحايا والمجتمع ككل، حيث يؤدي فقدان معيل الاسرة او اصابته بعجز دائم الى تراجع دخل الاسرة وارتفاع مستويات الهشاشة والفقر، ويترتب عن ذلك زيادة الضغط على برامج الدعم الاجتماعي والضمان الاجتماعي. وترتبط هذه التحولات بتغيرات في هيكل الطلب الكلي داخل الاقتصاد، اذ تتجه نفقات الاسر المتضررة نحو تغطية النفقات الصحية والمعيشية الاساسية على حساب الاستهلاك والاستثمار في التعليم والسكن والانشطة المنتجة.

في المحصلة، يمثل تأثير حوادث المرور على الناتج المحلي والاجمالي والانتاجية وفاقد رأس المال البشري حلقة مترابطة، حيث تقود الخسائر البشرية الى تراجع في قوة العمل وفي الكفاءة الانتاجية، بينما ينعكس عبء التكاليف الصحية والاجتماعية على الموازنات العمومية وعلى القدرة الاستثمارية للدولة. لذلك تؤكد الدراسات المتخصصة على ضرورة ادماج تكلفة فاقد رأس المال البشري والانتاجية في تقييم السياسات المرورية، واعتبار الاستثمار في السلامة على الطرق استثمارا اقتصاديا مربحا يقلص الفاقد في الناتج ويحافظ على الرصيد البشري للبلاد.

2. الانعكاسات على سوق العمل والتكلفة الاجتماعية

تؤدي حوادث المرور في الجزائر الى انعكاسات عميقة على سوق العمل، لان جزءا كبيرا من الضحايا ينتمي الى الفئة النشيطة عمريا ومهنيا. فإصابة عامل او موظف في حادث خطير تعني خروجه المؤقت او الدائم من دائرة الانتاج، ما يخلق فجوات في سوق العمل ويؤدي الى خسارة خبرات ومهارات يصعب تعويضها في المدى القصير. هذه الخسارة لا تظهر فقط في معدلات البطالة الرسمية بل ايضا في تراجع جودة اليد العاملة المتاحة.

من ناحية العجز الدائم، تبين الدراسات ان نسبة معتبرة من المصابين في حوادث المرور تنتهي بإصابات خطيرة او اعاقات مستديمة، تجعلهم غير قادرين على مواصلة نفس النشاط المهني او اي نشاط آخر. هذا الوضع يحول افرادا كانوا في سن العمل والانتاج الى فئة تعتمد على الاعانات والدعم الاسري والمؤسسي، ويقلص حجم السكان النشيطين اقتصاديا. كما يؤدي الى ارتفاع الطلب على خدمات اعادة التأهيل والعلاج الفيزيائي وعلى برامج ادماج ذوي الاحتياجات الخاصة في سوق العمل.

حوادث المرور تسهم ايضا في تكريس البطالة المقنعة، حيث يستمر بعض المتضررين في شغل مناصبهم رغم تراجع حاد في قدرتهم على الانتاج بسبب الاصابة الجسدية او النفسية.

هؤلاء الاشخاص قد يحضرون الى اماكن العمل لكن مردوديتهم ضعيفة مقارنة بما كانت عليه قبل الحادث، ما يعني ان المؤسسات تتحمل اجورا دون الحصول على مستوى مماثل من الانتاجية. هذا النوع من البطالة المقنعة يضعف تنافسية المؤسسات ويرفع من تكاليف التشغيل على المدى الطويل.

فيما يتعلق بإعانات الضمان الاجتماعي، تتحمل صناديق التأمينات الاجتماعية في الجزائر نفقات كبيرة لتغطية العطل المرضية والمعاشات الخاصة بالعجز وتعويضات ذوي الحقوق في حالة الوفاة. تشير التقديرات الى ان جزءا معتبرا من ميزانيات هذه الصناديق يوجه للتكفل بضحايا حوادث المرور، سواء في شكل رواتب دائمة للعجز او منح لأسر المتوفين، ما يساهم في زيادة الضغط المالي على منظومة الضمان الاجتماعي ويهدد توازاناتها الاكتوارية على المدى البعيد.

هذه الانعكاسات على سوق العمل والتكلفة الاجتماعية تقضي الى آثار اوسع على البنية الاجتماعية ومستوى الرفاه، اذ تتعرض اسر الضحايا الى تدهور في الدخل وارتفاع في مستويات الهشاشة والفقر، وتضطر الدولة الى توجيه موارد اضافية لبرامج الدعم والتكافل. لذلك تؤكد البحوث المتخصصة ان معالجة ظاهرة حوادث المرور ليست قضية امن طريق فقط، بل هي سياسة سوق عمل وسياسة اجتماعية في آن واحد، تتطلب ادماج البعد الاجتماعي والمهني لضحايا الحوادث ضمن استراتيجيات الوقاية والتعويض واعادة الادماج.

3. الأعباء طويلة المدى على منظومة الصحة والحماية الاجتماعية

تطرح حوادث المرور في الجزائر اعباء طويلة المدى على منظومة الصحة العمومية، اذ يتحول جزء من المصابين الى مرضى مزمنين يحتاجون الى متابعة طبية مستمرة لسنوات بعد الحادث. وتشير دراسات ميدانية الى ان اصابات العظام والعمود الفقري والاعاقات الحركية الناتجة عن الحوادث تتطلب عمليات جراحية متكررة، وعلاجا فيزيائيا مطولا، واستعمالا دائما للاجهزة والمستلزمات الطبية، ما يؤدي الى استنزاف متواصل لموارد المستشفيات وميزانيات الادوية والتجهيزات.

هذه الوضعية تجعل اقسام الاستعجالات والجراحة والانعاش في حالة ضغط شبه دائم، حيث تظل اسرة عديدة مشغولة بضحايا حوادث المرور لفترات طويلة مقارنة بمرضى اخرين، وهو ما يقلص الطاقة الاستيعابية الموجهة لمشكلات صحية اخرى. ومع مرور الوقت يؤدي هذا الضغط البيئي الى تدهور نوعية الخدمات، وارتفاع وقت الانتظار، وزيادة نفقات الصيانة والتجديد في الهياكل الصحية، ما يفرض على الدولة تكاليف استثمارية اضافية للحفاظ على مستوى مقبول من الخدمة العمومية.

على مستوى منظومة الحماية الاجتماعية، ينتج عن الاعاقات الدائمة الناجمة عن الحوادث التزام طويل الاجل بتقديم معاشات عجز ومنح للأسر، حيث تتكفل صناديق الضمان الاجتماعي بتعويض الدخل المفقود للضحايا غير القادرين على العمل. وتشير تحليلات

اقتصادية الى ان هذه الالتزامات تمتد في كثير من الحالات لعقود، خاصة عندما يتعلق الامر بشباب اصيبوا في سن مبكرة، ما يعني ان الصندوق يدفع مزايا اجتماعية لعشرات السنين بدل تلقي اشتراكاتهم كعمال نشطين. وهذا ما يثقل التوازنات الاكتوارية للصناديق ويزيد مخاطر عجزها المالي.

كما تفرض حوادث المرور اعباء اجتماعية ونفسية اضافية على برامج الدعم والتكافل، اذ تحتاج اسر الضحايا الى مساعدات مستمرة، سواء عبر اعانات نقدية او تغطية صحية موسعة او برامج ادماج لذوي الاعاقة، ما يوسع نطاق الفئات الهشة التي ترعاها الدولة. وتؤكد الاديبيات المتخصصة ان استمرار هذا النزيف البشري والمالي يجعل من الاستثمار في الوقاية والسلامة المرورية خيارا استراتيجيا لتخفيف الابعاء طويلة المدى على منظومتنا الصحية والحماية الاجتماعية، وتقوية قدرة هذه المنظومات على مواجهة تحديات اخرى مرتبطة بالتحول الديمغرافي والوبائي.

4. السياسات والبرامج الاقتصادية المقترحة لتقليل الخسائر

تشير الدراسات والبرامج الوطنية الى ان تقليل الخسائر الاقتصادية لحوادث المرور في الجزائر يتطلب حزمة سياسات مترابطة، في مقدمتها الاستثمار المكثف في البنية التحتية الطرقية وتحسين جودة الشبكات القائمة. اذ توصي الابحاث بتوجيه جزء معتبر من الانفاق العمومي نحو صيانة الطرق وتحديث محاور الحركة الرئيسية، وانجاز ممرات خاصة للنقل الجماعي، وتزويد المحاور السوداء بالتجهيزات الذكية للسلامة المرورية. هذا التوجه يندرج في اطار اعتبار الانفاق على البنية التحتية استثمارا وقائيا يخفض فاتورة الحوادث مستقبلا.

على المستوى المؤسسي، توصي الاعمال العلمية بضرورة تعزيز حوكمة قطاع النقل عبر تنسيق افضل بين الهيئات المكلفة بالطرق والمرور والامن والتأمين، ووضع قاعدة بيانات وطنية موحدة لحوادث المرور تسمح بتحليل دقيق لمناطق الخطر واسباب الحوادث. كما يقترح خبراء الاقتصاد اعتماد آليات لتقييم الكلفة الاقتصادية الشاملة للحوادث وادماجها في صنع القرار، بحيث تصبح مشاريع الطرق الجديدة وسياسات السرعة والرقابة مبنية على تحليل تكلفة منفعة يأخذ بعين الاعتبار الارواح والموارد التي يمكن حفظها.

من الناحية الاقتصادية والمالية، تبرز اهمية تفعيل ادوات الحوافز والردع في آن واحد، مثل تشجيع تجديد حظيرة المركبات عبر امتيازات جبائية وقروض مدعمة للسيارات والنقل الجماعي الاكثر امانا، مقابل تشديد العقوبات والغرامات على المخالفات الخطيرة للسرعة وحزام الامان والسياسة في حالة سكر. وتوصي بعض الدراسات بمراجعة تسعيرة التأمين بحيث تعكس مستوى الخطر الفعلي للسائق والمركبة، بما يحفز السائقين والمؤسسات على تبني سلوك اكثر امانا على الطرق.

كما تؤكد الاديبيات على الدور المركزي للبرامج الوقائية والتحسيسية الموجهة للسائقين وفئات الشباب، من خلال ادماج ثقافة السلامة المرورية في المناهج التربوية، وتنظيم حملات اعلامية مستمرة تستند الى معطيات رقمية حول الخسائر البشرية والاقتصادية، مع

اشراك المجتمع المدني والجمعيات المهنية. ويرتبط نجاح هذه البرامج بوجود ارادة سياسية لاعتبار السلامة المرورية اولوية تنموية، ووبربط تمويلها بالعائد الاقتصادي المنتظر من تقليص الحوادث وما يترتب عليها من تكاليف صحية واجتماعية ومالية.

خاتمة

تظهر نتائج هذه المداخلة ان حوادث المرور في الجزائر لم تعد مجرد ظاهرة عرضية بل تحولت الى عامل بنيوي يستنزف الاقتصاد الوطني ويهدد امن المجتمع، نظرا لحجم الخسائر البشرية والمادية التي تسجل سنويا. فقد بينت المعطيات الاحصائية ان عدد الحوادث والضحايا ظل مرتفعا خلال العقد الاخير رغم بعض التحسن الظرفي في 2020، مما يعكس محدودية الاجراءات المتخذة حتى الآن في التحكم في الظاهرة. وتبرز هذه الخلاصة الحاجة الى الانتقال من منطق المعالجة الانية للحوادث الى منطق ادارة المخاطر على المدى الطويل.

كما اكدت الدراسة ان الكلفة الاقتصادية المباشرة لحوادث المرور تتوزع بين خسائر مادية للمركبات والبنية التحتية وتكاليف علاج واستشفاء وتعويضات مالية، تتحمل عبئها الاسر والمؤسسات والخزينة العمومية وشركات التأمين. وتوضح التقديرات المتاحة ان فاتورة هذه الكلفة تتجاوز مئات المليارات من الدنانير سنويا، اي ما يعادل نسبة معتبرة من الناتج الوطني، وهو ما يمثل هدرا واضحا لرأس المال المادي والمالي كان يمكن توجيهه للاستثمار في قطاعات منتجة وخدمات اجتماعية اساسية.

من جهة اخرى كشفت المداخلة عن جسامه الآثار غير المباشرة لحوادث المرور على الناتج المحلي والانتاجية وسوق العمل، من خلال فاقد رأس المال البشري وارتفاع معدلات العجز الدائم والبطالة المقنعة والاعتماد على إعانات الضمان الاجتماعي. هذه الآثار تمتد لتطال منظومتي الصحة والحماية الاجتماعية عبر التزامات طويلة المدى في مجال العلاج والرعاية الاجتماعية، ما يضع ضغوطا اضافية على الموازنات العمومية ويقلص هامش المناورة المالية للدولة في مواجهة تحديات اخرى. وبالتالي فإن تكلفة الحوادث تتجاوز حدود الطرقات لتصبح قضية تنموية واجتماعية شاملة.

استنادا الى هذه النتائج توصي المداخلة بمجموعة من الاجراءات، في مقدمتها تعزيز الاستثمار في البنية التحتية الطرقية وصيانتها الدورية، مع التركيز على النقاط السوداء والطرق الوطنية والسريعة، وتعميم التجهيزات الذكية للسلامة المرورية. كما تدعو الى تحسين حوكمة قطاع النقل عبر انشاء قاعدة بيانات وطنية موحدة لحوادث المرور، وتفعيل آليات تقييم الكلفة الاقتصادية الشاملة للحوادث وربطها بقرارات التخطيط والاستثمار في قطاع الطرق والنقل، بما يضمن توجيه الموارد نحو المشاريع الاكثر مردودية من حيث تقليص الحوادث والضحايا.

وتفترح المداخلة ايضا مراجعة المنظومة القانونية والمالية المرتبطة بالمرور والتأمين، من خلال تشديد العقوبات على المخالفات الخطيرة، واعتماد تسعيرة تأمين تعكس مستوى

الخطر الفعلي وتكافئ السلوك المسؤول، الى جانب توسيع برامج التحسيس والتربية المرورية خاصة لدى فئة الشباب. كما تؤكد على ضرورة اعتبار الاستثمار في السلامة المرورية جزءا من الاستراتيجية الوطنية للتنمية المستدامة، لما يوفره من منافع اقتصادية واجتماعية تتمثل في تقليص النزيف المالي، وحماية رأس المال البشري، وتحسين نوعية الحياة في المجتمع الجزائري.

المراجع

- تقارير واحصاءات رسمية صادرة عن الحماية المدنية والمركز الوطني للوقاية والامن عبر الطرقات، تتضمن بيانات سنوية حول عدد الحوادث والوفيات والجرحي وتوزيعها الجغرافي.
- أبحاث جامعية واطروحات تناولت الاخطار المرورية وآثارها على الاقتصاد والمجتمع، بما في ذلك تأثير الحوادث على الانفاق الصحي والضمان الاجتماعي ونظام التعويضات في قانون التأمين الجزائري.
- مقالات صحفية وتقارير اعلامية وطنية تقدر الخسائر المالية السنوية، وتعرض معطيات حول تعويضات شركات التأمين، وضغط الحوادث على الخزينة العمومية وقطاع الصحة.
- مقالات علمية حول التكاليف الاقتصادية والاجتماعية لحوادث المرور في الجزائر، المنشورة في المجلات الوطنية المحكمة على منصة ASJP، ومنها دراسات تقدر الكلفة المالية وتبحث في العوامل البشرية والاقتصادية للظاهرة.