

التكاليف الاقتصادية للحوادث المرورية في محافظة السليمانية وتأثيرها في الناتج المحلي الإجمالي في إقليم كردستان العراق للمدة (2003 - 2030) - دراسة تحليلية قياسية-

GLM – SLS with ARMA Forecasting method

أ. م. د. يونس علي احمد، قسم الاقتصاد، جامعة السليمانية، وقسم العلوم المالية والمصرفية، جامعة التنمية البشرية، إقليم كردستان العراق

مخلص

أبعاد محلية إقليمية ودولية وفي الوقت نفسه، فإن هنالك جهات ومؤسسات معنية كثيرة ومتنوعة لها ارتباط مباشر وغير مباشر بهذه الظاهرة المتسارعة النمو. وعلى الرغم من المحاولات والجهود المتواصلة لتقليل هذه الظاهرة وتخفيف آثارها السلبية الاقتصادية، الاجتماعية والبشرية، إلا أنها لاتزال في طور الاتساع وتصل إلى مرحلة الإنذار خصوصا في محافظة السليمانية - إقليم كردستان العراق، وقد تصل إلى حد الخطر على الموارد البشرية وعلى اقتصاد الإقليم، ويهدف هذا البحث إلى تقدير تلك الآثار وتحليلها باستخدام اساليب الاقتصادي القياسي المناسبة في محافظة السليمانية وتأثيرها في الناتج المحلي الإجمالي في إقليم كردستان للمدة (2003 - 2019) باستخدام (Stepwise Least Squares و Generalized Linear Model) وبتطبيق بعض المؤشرات والنماذج القياسية المتقدمة (ARMA Maximum Likelihood) وللتنبؤ بمسار هذه الظاهرة للمدة (2020 - 2030). وقد توصل البحث إلى عدة نتائج منها أن التكاليف الاقتصادية للحوادث المرورية في محافظة السليمانية ازدادت سنة بعد أخرى، وانعكس ذلك بشكل سلبي و واضح على الناتج المحلي الإجمالي في إقليم كردستان، ففي سنة 2003 بلغت التكاليف الاقتصادية في محافظة السليمانية (8949 ألف دولار)، وأصبحت هذه الحسائر (10080 ألف دولار) في سنة 2019 أي زيادة قدرها (12.64%) حيث بلغ المجموع الكلي لهذه التكاليف (142 مليون دولار) خلال مدة (2003 - 2019)، وعليه إذا ازدادت التكاليف الاقتصادية بمقدار (1%) فإن ذلك يؤدي إلى انخفاض الناتج المحلي الإجمالي في إقليم كردستان بمقدار (2.32%). ومن المتوقع أن يزداد هذا التأثير السلبي للحوادث المرورية في السنوات العشرة القادمة وسوف يؤدي إلى انخفاض الناتج المحلي الإجمالي بمقدار (9.82%). وبناء على ذلك نجد من الضروري الاهتمام المتزايد بتقنين قوائم المركبات بأنواعها ورفع درجة الوعي المروري من خلال المناهج التربوية والتعليمية أو من خلال القنوات الإعلامية المختلفة، وكذلك الحد من الاستيراد العشوائي للسيارات، وكذلك مراعاة الظروف المحلية في استيراد السيارات.

الكلمات المفتاحية: الحوادث المرورية، التكاليف الاقتصادية، التنبؤ، محافظة السليمانية، إقليم كردستان-العراق.

1. مقدمة

وخصوصا بعد سنة (2003) حيث شهد الإقليم ارتفاعا في مستوى الدخل الفردي والعائلي كما شهد توسعا في حجم التجارة البينية وفتح الحدود بعد سنوات من الانغلاق الناجم عن الحروب والحصار الاقتصادي أو بسبب السياسات التجارية المتبعة في العراق حول الاستيراد عموما والمركبات خصوصا حيث وصل عدد المركبات المسجلة في إقليم كردستان-العراق في سنة (2020) إلى أكثر من مليون مركبة، ولكن في إقليم كردستان عموما ومحافظة السليمانية خصوصا لم يستطع مواجعة هذا التزايد في عدد المركبات و ظاهرة الحوادث المرورية بجدية كاملة وذلك بسبب غياب او ضعف الارادة الحقيقية لمواجهه هذه المشكلة كذلك وقلة الوعي الكافي حول خطورة هذه الظاهرة. ومن هنا جاءت فكرة البحث المتمثلة بتحليل ظاهرة الحوادث المرورية في محافظة السليمانية وبيان التكاليف الاقتصادية الناجمة عن الحوادث المرورية في محافظة السليمانية وتأثيرها في الناتج المحلي الإجمالي في إقليم كردستان للمدة (2030 - 2003).

تحتل ظاهرة الحوادث المرورية أهمية اقتصادية كبيرة لدى الباحثين والمختصين وذلك بسبب تأثيراتها في النشاط الاقتصادي وقوة العمل وذات تكاليف اقتصادية واجتماعية هائلة. وقد أصبحت ظاهرة الحوادث المرورية تمثل إحدى الظواهر المحلية، الإقليمية والعالمية التي هي ضمن مجال الحديث والاهتمام من قبل الجهات المعنية والقنوات الإعلامية ومن قبل الباحثين المختصين بهذا المجال. إن هذه الظاهرة تشترك في الصفات مع ظواهر أخرى من حيث الحسائر البشرية كظاهرة السرطان ومرض فيروس كورونا المتفشي والإرهاب من حيث عدد الضحايا و تكاليفها وذلك بسبب تأثيراتها المباشرة وغير المباشرة ومن حيث استمرارها وطول أمدها. يجسر-العالم سنوياً مقداراً كبيراً من الناتج المحلي الإجمالي بسبب الحوادث المرورية. وقد حاولت الدول المتقدمة إحاطة و مواجعة هذه الظاهرة بشتى الطرق والأساليب، على الرغم من أنه لن يتمكن من معالجتها لكن قد استطاعوا حصرها و الحد من انتشارها. العراق و منه إقليم كردستان كسائر الدول والأقاليم تعاني من الحوادث المرورية. ويعد إقليم كردستان من المناطق الجاذبة لاستيراد المركبات بأعداد هائلة

1.1. أهمية البحث

تتمثل أهمية البحث بما يلي:

- إن الحوادث المرورية تعد ظاهرة محلية وإقليمية وعالمية، كما أن تداعياتها كثيرة منها اقتصادية واجتماعية وامنية.
- تزايد خطورة هذه الظاهرة في إقليم كردستان عموماً ومحافظة السليمانية خصوصاً، لأنها تحتل حيزاً كبيراً إذ تشكل (11.3%) من مجموع الحوادث في سنة 2018 في العراق.

- بيان تأثير تكاليف الحوادث المرورية في الناتج المحلي الإجمالي في إقليم كردستان ضمن مواضيع استراتيجية تنموية.
- بيان الدور الذي تؤديه المؤسسات المرورية كضرورة من ضرورات التنمية المستدامة.

2.1. مشكلة البحث:

تكن مشكلة البحث في أنه وعلى الرغم من وجود القوانين التي يتم تشريعها والتعليمات التي تم إصدارها والجهود المبذولة من قبل المؤسسات المعنية والمتواصلة (الداخلية والخارجية) ومحاولات المؤسسات المرورية بشكل خاص التقليل من حوادث المرور وضحاياها في إقليم كردستان، إلا أن هذه الظاهرة وعلى وجه التحديد في محافظة السليمانية لاتزال بمرور الزمن وأن تداعياتها الخطيرة المختلفة سواء الاقتصادية والاجتماعية والأمنية، قد انعكست على كافة مفاصل الاقتصاد منها تدنى مستوى الناتج المحلي الإجمالي وانخفاض معدل النمو الاقتصادي، كما أن اتساع ظاهرة الحوادث المرورية في محافظة السليمانية قد يكون نتيجة ضعف أداء العنصر البشري وقلة الوعي الكافي لدى قائدي المركبات ورياء الطرق وكثرة عدد المركبات، وضعف الإرادة الحقيقية لمواجهة هذه المشكلة من قبل السلطات المختصة. لذا فإن مكافحة هذه الظاهرة غايتها الأساسية هو أن تساهم في عدم هدر الثروات المادية والبشرية.

3.1. هدف البحث

يهدف البحث:

- دراسة وتحليل الحوادث المرورية أو التكاليف الاقتصادية لظاهرة الحوادث المرورية في محافظة السليمانية.
- قياس وتحليل تأثير التكاليف الاقتصادية للحوادث المرورية في الناتج المحلي الإجمالي في إقليم كردستان للمدة (2003 - 2019).

— التنبؤ بالتكاليف الاقتصادية المستقبلية لظاهرة الحوادث المرورية ومدى تأثيرها في الناتج المحلي الإجمالي في إقليم كردستان للمدة (2030-2020).

— تحليل ظاهرة الحوادث المرورية و الوقوف على السبل الكفيلة بمواجهتها من خلال تسليط الضوء على مختلف الأدوار التي تقوم بها الجهات المعنية سواء كانت الرسمية أو شبه رسمية.

4.1. فرضية البحث

ينطلق البحث من فرضية مفادها:

إن الحوادث المرورية تمارس تأثيراً سلبياً واضحاً وكبيراً في الناتج المحلي الإجمالي في إقليم كردستان-العراق للمدة (2003 – 2019).

5.1. اسلوب البحث (منهج البحث)

من اجل تحقيق اهداف البحث اعتمد البحث على المنهجين الوصفي والكمي بتطبيق الاسلوب القياسي في التحليل و باستخدام نماذج (Stepwise Least Squares و Generalized Linear Model) و استخدام (ARMA Maximum Likelihood) للتنبؤ وذلك اعتماداً على برنامج E-views10.

6.1. مصادر البيانات

استناداً الى البيانات الرسمية من قبل مديرية مرور محافظة السليمانية و البيانات الرسمية من وزارة التخطيط في إقليم كردستان.

7.1. نطاق البحث

يتمثل نطاق البحث بما يلي:

- **المجال المكاني و الجغرافي للبحث:** محافظة السليمانية – إقليم كردستان العراق .
- **المجال الزمني و التاريخي:** المدة الزمنية هي البيانات السنوية للمدة (2003 – 2019) و التنبؤ للمدة (2020-2030).
- **المجال الموضوعي:** دراسة ظاهرة حوادث المرور.

8.1. المشاكل والصعوبات

من الطبيعي أن الدراسات ذات الطبيعة القياسية التحليلية تواجه صعوبات كثيرة، ومن أهمها ندرة البيانات والإحصائيات المنظمة و الموثوقة حول كافة الجوانب

والمؤشرات المتعلقة بالحوادث المرورية و صعوبة قياس وتقييم التكاليف الاقتصادية وغير الاقتصادية للحوادث المرورية.

9.1. إطار البحث و هيكله

ومن أجل الوصول إلى أهداف البحث فقد تقسيمه إلى ثلاث مباحث رئيسية ، يتناول المبحث الأول [الإطار النظري المفاهيمي للظاهرة] ، في حين خصص المبحث الثاني بالجانب التحليلي [تحليل بعض المؤشرات الخاصة بالحوادث المرورية في محافظة السلطانية للمدة (2003 - 2019)]، في حين أحتوى المبحث الثالث بالجانب القياسي[تقدير وتحليل التكاليف الاقتصادية للحوادث المرورية في محافظة السلطانية للمدة(2003-2030)]. وأخيرا التوصل إلى مجموعة من الاستنتاجات و المقترحات.

9.1. الدراسات السابقة

من أجل تسليط الضوء على قياس التكاليف الاقتصادية للحوادث المرورية وتأثيرها في الناتج المحلي الإجمالي، تركز هذه الفقرة في عرض بعض الدراسات السابقة ذات الصلة بموضوع البحث بشكل مباشر أو غير مباشر:

● **Hashem R. Al-Masaeid (1996):** قدر التكاليف الاقتصادية لحوادث المرور في الأردن خلال عام 1996 واشتقاق تكاليف حوادث الوحدة لمختلف مستويات خطورة الحوادث. ولتحقيق هدف البحث فقد اعتمدت على المنهج التحليلي بالاعتماد على البيانات ذات الصلة من مصادر مختلفة ، بما في ذلك سجلات شرطة المرور وشركات التأمين والمستشفيات الخاصة والمراكز الطبية. وقد توصلت البحث إلى أن حوادث المرور سنة (1996) كلفت الدولة حوالي (146.3 مليون دولار). على الرغم من أن هذه التكاليف قد تكون منخفضة نسبيا . ويجد الباحث أنه الضروري اجراء مزيد من البحوث للوصول الى التقديرات الحقيقية للتكاليف الحوادث المرورية .

● **García-Altés & Pérez (2007):** هدف تقييم التكاليف الاقتصادية الإجمالية لحوادث المرور على الطرق في برشلونة ، وهي مدينة حضرية تقع في جنوب أوروبا. ولتحقيق هدف البحث فقد اعتمدت على المنهج التحليلي بالاعتماد على بيانات تكلفة المرض بما في ذلك تكاليف أضرار الممتلكات وتكاليف إدارة التأمين وتكاليف المستشفى وتكاليف الطوارئ وتكاليف

النقل . وتشير نتائج البحث أن الحد الأعلى للتكلفة الاقتصادية الإجمالية لحوادث المرور على الطرق في برشلونة هو 782 مليون يورو ومن ضمنها التكاليف المباشرة بلغت 329 مليون يورو (89.8٪ من إجمالي التكاليف). على الرغم من كونها أقل خطورة من الحوادث غير الحضرية ، فإن تكاليف حوادث المرور على الطرق في مدينة برشلونة مرتفعة للغاية ، لذا ينبغي المزيد من التدخلات للحد من حوادث المرور على الطرق.

● **السيد (2008):** هدف بيان الآثار الاقتصادية للحوادث المرورية كما تهدف إلى بيان الانعكاسات السلبية لحوادث المرور على الاقتصاد الوطني . ومن أجل تحقيق هدف البحث استخدمت المنهج الإحصائي والاقتصادي المقارن. فقد أكدت البحث أن مشكلة الحوادث المرورية ذات أبعاد اقتصادية واجتماعية كبيرة حيث أكدت أن الحوادث المرورية لها أثر واضح على مجمل الإنتاج الوطني في العديد من الدول، كما أكدت ضرورة وضع إطار واضح للتعامل مع واقع الحوادث المرورية من خلال التحليل العلمي للحوادث المرورية وتطبيق نظم المعلومات الحديثة في تسجيل بيانات ومعلومات الحوادث وإمكانية الاستفادة منها وتحديد سبل معالجتها.

● **عائشة (2011):** هدف إظهار التكلفة الاقتصادية الشاملة للحوادث المرورية وتأثيرها في الناتج المحلي الإجمالي . ولتحقيق هدف البحث استخدم المنهج الاستقرائي الوصفي و التطبيقي باستخدام عملية التنبؤ خلال استخدام النموذج (BOX-JENKINS) للمدة(1970-2009). وتشير نتائج التوقع بعدد الحوادث المرورية في سنة 2009 حيث يتوقع أن تشهد ارتفاعا نوعا ما في عدد الحوادث المرورية يكون في الربع الثالث من السنة . وبناء على نتائج الدراسة ضرورة العمل الأهمزة المعنية بالحوادث المرورية الاعتراف بالواقع الفعلي لحجم الحوادث المرورية وحجم الخسائر البشرية والمادية التي تتكبدها الشعوب ووضع الحلول المناسبة التي تقلل من حجم هذه الحوادث وما تخلفه من آثار.

● **حوالف (2012):** سلط الضوء على إشكالية السلامة المرورية في الجزائر بالأرقام من حيث عدد الوفيات والضحايا(التكاليف الاقتصادية والاجتماعية) وما تتكبده خزينة الدولة (الناتج المحلي الإجمالي) من خسائر مادية جسيمة . ولتحقيق هدف البحث استخدمت المنهج التحليلي الوصفي

وبالاعتماد على البيانات السنوية للمدة (2001 – 2009). وقد توصلت البحث إلى أن الفاقد الاقتصادي كبير جدا، كما أن فاقد إنتاج المعوقين (1.4%) وان فاقد إنتاج المصابين (4.9%)، كما بلغت نفقات خدمات الإسعاف (14.1%) من إجمالي التكلفة. ويعد العامل البشري هو العنصر العاقل والمتحكم في كيفية التعامل مع المركبة والطريق، لذا فالمسؤولية الأكبر تقع على عاتقه في تفاد أو الوقوع في حادث مروري. لذا وجب على المهتمين والمتخصصين في السلامة المرورية بحث ودراسة كيف يمكن مساعدة السائق في تفادي الوقوع في الحوادث المرورية وكذلك حمايته ومن معه من ركاب من شدة خطورة الحوادث.

● **راجح (2013):** حاول بيان خطورة تفاقم ظاهرة الحوادث المرورية في الجزائر والتكاليف الاقتصادية المترتبة عليها، ومن أجل تحقيق هذا الهدف استخدمت الدراسة المنهج الوصفي التحليلي من خلال الاعتماد على البيانات الرسمية للمدة (1990 – 2009). ومن أهم النتائج التي توصلت إليها هذا البحث هي أن التكاليف الاقتصادية للحوادث المرورية في الجزائر للمدة (1990-2009) تفوق الـ(400 مليون دولار)، بالإضافة إلى أن المؤشرات الخطورة للحوادث المرورية في الجزائر بلغت أرقامها مخيفة وتفوق تلك المسجلة في الدول العربية والدول المتقدمة. إن الشيء الذي يستوجب الاهتمام الكبير والمستمر يتطلب إرادة سياسية ومجتمعية قوية لاتخاذ إجراءات ضرورية لمواجهة هذا الخطر، ولأجل ذلك يقترح الباحث ضرورة التوسع في إدخال برامج السلامة المرورية في مناهج التعليم العام.

● **ضهد (2015):** هدف التعرف بالحوادث المرورية لمعرفة مسبباتها والمساهمة في التقليل من نسبة الحوادث في محافظة ذي قار. من أجل تحقيق هدف الدراسة فقد اعتمدت على المنهج الوصفي التحليلي بالاستناد على إحصائيات مديرية مرور ذي قار للمدة (2004 – 2011) وكذلك من خلال توزيع استمارة الاستبانة عددها (78) استمارة. وتشير نتائج البحث للزيادة المستمرة بالحوادث والخسائر المرورية بمرور السنوات ولكنها متفاوتة حسب الأشهر. ويجد الباحث أنه الضروري أن تسعى وسائل الإعلام والجهات المعنية للحد من ظاهرة الحوادث المرورية بتحسين شبكة طرق سير المركبات وعدم التهاون بتطبيق القانون والتوعية المرورية.

راشد (2017): هدف قياس التكاليف والخسائر الاقتصادية للحوادث المرورية لمدينة البصرة للسنوات (2004 – 2009). ومن أجل تحقيق هدف الدراسة استخدم المنهج التحليلي الوصفي بالاعتماد على البيانات الرسمية وكذلك من خلال استمارة الاستبانة. واستنتج الدراسة أن الحوادث المرورية نجم عنها كلف وخسائر اقتصادية مباشرة كالأضرار بالمتعلقات العامة والخاصة والنفقات الإدارية والعلاجية والتعويضات وغيرها، وأخرى غير مباشرة تتمثل بالفاقد من الوقت والأجور والإنتاج، وارتفاع حجم التكاليف الاقتصادية نتيجة الحوادث المرورية في البصرة بلغت كمعدل (1470 ألف دولار) في سنة (2005) و في سنة (2007) ثم انخفضت إلى (101 ألف دولار). ومن أجل الحد من اضرار الحوادث المرورية الاقتصادية فإنه يقترح رسم استراتيجية متكاملة تحدد فيها الحلول والمعالجات الاقتصادية وغير الاقتصادية وتحقيق السلامة المرورية ضمن برنامج زمني أو ضمن خطط مرحلية.

● **خوشناو نوري (2017):** هدف التعرف على الآثار الاقتصادية للحوادث المرورية في إقليم كردستان – العراق للمدة (2010 – 2016). ولتحقيق هدف الدراسة فقد اعتمدت على المنهج التحليلي الاقتصادي المقارن، فضلا عن الجمع بين الأسلوبين الاستقرائي والاستنباطي في تحليل مؤشرات الدراسة بالاستناد على البيانات للمدة (2010 – 2016). وقد توصلت الدراسة إلى أن الحوادث المرورية تكلف خسائر اقتصادية واجتماعية ونفسية مباشرة وغير مباشرة، وأن هذه الخسائر متداخلة وتسبب بعضها بعضا، ففي سنة (2010) كانت الخسائر الاقتصادية في إقليم كردستان كانت (21338 ألف دولار)، ثم ارتفعت هذه الخسائر إلى (36353 ألف دولار) في سنة 2016 أي زيادة قدرها (70.4%) وبلغ المجموع الكلي لهذه الخسائر يساوي (222072 ألف دولار) خلال مدة (2010 – 2016). وقد قامت دائرة التخطيط العمراني بوضع تصاميم لطرق محافظات الإقليم وبنظرة مستقبلية بحيث تتوافق مع التطور والزيادة الحاصلة في سكان محافظات الإقليم وضرورة مراجعة لقوانين والتعليقات الصادرة لحد من الحوادث المرورية.

وفي ضوء ما سبق نستنتج بأنه وفي الغالب اعتمد على عدد الحوادث المرورية بتكاليفها، إلا أن العمل على ربط التكاليف الاقتصادية للحوادث المرورية بالنتائج المحلي لايزال محدوداً ولم يحظ بالاهتمام المطلوب. وقد وجد كذلك أنه في

51). لقد أصبحت الحوادث المرورية في الآونة الأخيرة تصنف على أنها من بين أكثر المشكلات الإنسانية والاجتماعية والاقتصادية. وتعد هذه المشكلة من بين المشاكل الأكثر تعقيدا ومن أولى المشاكل التي تواجه أي دولة تسعى لتحقيق الأمن لمواطنيها (نوال، 2016: 62-63). حيث بينت العديد من الدراسات الطروحة أن هذه الظاهرة أصبحت تحصد من الأرواح ما يعادل خطر الكوارث الطبيعية (عوفي ورضا، 2014: 199). إن هذه الظاهرة تتزايد بمعدلات مرتفعة إلى الحد الذي أصبح فيه ضحاياه أحيانا يفوقون عدد ضحايا الحروب، فأبرزت ذلك انعكاسات مروعة اقتصاديا واجتماعيا (ميلود، 2013: 122). حسب تقارير منظمة الصحة العالمية فقد لقي نحو (1.25) مليون شخص سنوياً حتفهم نتيجة لحوادث المرور، وتمثل الإصابات الناجمة عن حوادث المرور السبب الأول لوفاة الأشخاص البالغين من العمر من 15 إلى 29 سنة (ضهد، 2016: 639).

1.2. مفهوم وأبعاد الحوادث المرورية

تشير الحوادث المرورية الى كل حادث من حوادث الطريق نتيجة خلل ما، يكون سببه إما الإنسان قائد المركبة، أو المركبة نفسها أو ظرف يتعلق بالطريق أو بحالة الطقس أو الإخلال بالتأدية العادية لوظيفة أي عنصر يمكن أن يؤدي إلى حوادث الطرق، وهي غير متوقعة ومأساوية تؤدي إلى خسائر بشرية ومادية (ضوعي، 2011: 1). وترى اللجنة الاقتصادية الأوروبية بأنه لكي تصنف حادثا بحدوث مرور لا بد من توفر عناصر ثلاثة (أرزقي، 2007: 52) هي:

- إن يقع في الطريق.
 - إن ينجح وفاة أو إصابة شخص أو أكثر.
 - إن تشترك فيه إحدى المركبات المتحركة في الطريق.
- وكذلك يمكن تعريف الحادث المروري من وجهة نظر اقتصادية، بأنه، هو ذلك الحادث غير العمدي الذي ينتج عن استخدام المركبة على الطريق العام، وينتج عنه خسائر في الأرواح والممتلكات تؤثر بطريقة مباشرة أو غير مباشرة في الاقتصاد الوطني (راج، 2013: 354).
- " من خلال استعراض التعاريف السابقة يمكن تعريف الحادث المروري على أنه حادث يقع في الطرق بشكل غير متوقع و غير مخطط لينجم عن خلل سببه الإنسان أو المركبة أو الطريق أو الظرف المحيط به، وينجم عنه ضحايا و تكاليف اقتصادية و اجتماعية متنوعة ومتعددة ".

الغالب الأدوات التحليلية المستخدمة هي استمارة الاستبانة و تحليلات وصفية، كما أن استخدام البيانات الثانوية المتمثلة بالسلاسل الزمنية طويلة المدى واستخدام النماذج القياسية المتقدمة والتنبؤ بالمسارات المستقبلية للحوادث المرورية لا يزال محدوداً ولم تنل الاهتمام المطلوب. وأخيراً، أن البحوث الميدانية لاسيما عن محافظة السلجانية ومنها الاقتصادية قليلة جدا.

في ضوء أعلاه، يحاول البحث الحالي الملء بعض هذه النواقص من خلال جمع بيانات و معلومات لأطول فترة زمنية ممكنة واستخدامها في تحليل ظاهرة الحوادث المرورية وانعكاساتها حالياً ومستقبلياً. وكذلك يبين البعد الاقتصادي المهم في ظاهرة الحوادث المرورية وذلك خلال استخدام النماذج القياسية المتعددة. بالإضافة إلى أنه وعلى الرغم من أن العديد من الدراسات والأبحاث قامت بدراسة موضوع حوادث المرور من الناحية الثقافية والأمنية والاجتماعية، إلا أن هذا البحث يستمد أهميته من الدراسة الاقتصادية وفي المحافظة السلجانية، لذا فإن درجة ضرورة هذا البحث هو لرفع الوعي حول خطورة هذه الظاهرة ولتقليل الضحايا البشرية والاقتصادية.

2. المبحث الأول: الإطار النظري والمفاهيمي

أصبحت حوادث المرور ظاهرة اقتصادية اجتماعية أمنية، تعاني منها جميع الدول دون استثناء وإن اختلفت نسبتها وتفاوتت من دولة لأخرى (أرزقي، 2007: 51). لقد أصبحت هذه الحوادث في الآونة الأخيرة تصنف على أنها من بين أكثر المشكلات الإنسانية والاجتماعية والاقتصادية. وتعد هذه من بين المشاكل الأكثر تعقيدا ومن الأوائل التي تواجه أي دولة تسعى لتحقيق الأمن لمواطنيها(نوال، 2016: 62-63). حيث بينت العديد من الدراسات أن هذه الظاهرة أصبحت تحصد من الأرواح ما يعادل خطر الكوارث الطبيعية (عوفي ورضا، 2014: 199). وانها تتزايد بمعدلات مرتفعة الى الحد الذي أصبح فيه ضحاياه أحيانا يفوقون عدد ضحايا الحروب، فأبرزت ذلك انعكاسات مروعة اقتصاديا واجتماعيا (ميلود، 2013: 122). حسب تقارير منظمة الصحة العالمية فقد لقي نحو (1.25) مليون شخص سنوياً حتفهم نتيجة لحوادث المرور، وتمثل الإصابات الناجمة عن حوادث المرور السبب الأول لوفاة الأشخاص البالغين من العمر من 15 إلى 29 سنة (منظمة الصحة العالمية، 2018).

أصبحت حوادث المرور ظاهرة اقتصادية اجتماعية أمنية، تعاني منها جميع الدول دون استثناء وإن اختلفت نسبتها وتفاوتت من دولة لأخرى (أرزقي، 2007:

التنظيم المروري ونقص في الإدارة والسيطرة المرورية وعدم تطبيق الأنظمة المرورية (رشيد، 2017 : 287-289).

وبهذا يمكن صياغة معادلة الحوادث المرورية كالآتي:

الحادث المروري = قائد المركبة (العنصر البشري) + المركبة + الطريق + العوامل الطبيعية + عوامل أخرى .

3.2 الآثار والتكاليف الاقتصادية والاجتماعية لظاهرة الحوادث المرورية

تنجم عن الحوادث المرورية تكاليف متزايدة يتكبدها المجتمع من خسائر في الأرواح ما بين الوفيات والإصابات كذلك الخسائر المادية في الممتلكات العامة والخاصة (حوالف، 2012 : 103 ، زوبير، 2016 : ص 106-107).

1.3.2 الآثار والتكاليف الاقتصادية

للحوادث المرورية آثار اقتصادية بسبب ما ينجم عنها من خسائر مادية وبشرية (إصابات ووفيات) والتي تعد من المعوقات العملية للتنمية في الدول النامية وخصوصا الدول العربية. فالأضرار الاقتصادية التي تلحق الأذى بالممتلكات والمنشآت العامة، وما يتعرض له الأشخاص من أضرار قد تصل للوفاة أو العجز، وما تنفقه الدولة على مصاريف علاج المصابين، وبخاصة إذا كان المتوفين والمصابين ضمن القوات المنتجة والكفؤة وضمن قوة العمل (ضهد، 2016 : 646). وتتسبب الإصابات الناجمة عن حوادث المرور في خسائر اقتصادية كبيرة للأفراد والأسر وللدول بأسرها. وتنشأ هذه الخسائر عن تكلفة العلاج وفقدان إنتاجية الأشخاص الذين يتوفون أو يصابون بالعجز ، وأفراد الأسرة الذين يضطرون إلى التغيب عن العمل أو مسيرة التعليم لرعاية المصابين* (منظمة الصحة العالمية، 2018).

أصبحت حوادث المرور في كل مكان من العالم مما يترتب عليه من خسائر بشرية واقتصادية بالغة الخطورة على المستويين الفردي و الجماعي ، المحلي والدولي ، وتزداد هذه الظاهرة بشكل كبير جدا في البلدان النامية حيث تؤكد منظمة الصحة العالمية و البنك الدولي على أن حوادث الطرق هي ثاني الأسباب الرئيسة للوفاة بين سكان العالم، وتقتل حوادث الطرق حوالي(1.25) مليون شخص سنويا وتؤدي إلى إصابة وإعاقة ما بين (20 إلى 50) مليون شخص على مستوى العالم، كما يتوقع أنه بحلول عام (2020) سوف تزيد الوفيات بسبب حوادث المرور حوالي(80%) في البلدان ذات الدخل المنخفض والمتوسط(حوالف ، 2012 : 103). وإضافة إلى التكلفة الاجتماعية الهائلة التي تتسبب بها هذه الإصابات للأفراد والعائلات والمجتمعات، فإنها تلقى عبئا ثقيلا على الخدمات

2.2. الأسباب أو العوامل المؤدية(محددات) للحوادث المرورية

هناك عوامل عدة وكثيرة مترابطة ومتنوعة ومتكاملة بشكل أو آخر تسبب في الحوادث المرورية ، وفي بعض الأحيان من الصعب أن ينفرد تأثير أحد هذه العوامل أو بسبب تأثير أكثر من عامل في حدوث بعض الحوادث المرورية ، لنا بصفة عامة هناك عدة عوامل تؤثر في حوادث المرورية إلا أن أهمها هي (علي، 2017 : 50) :

1.2.2.1. العنصر البشري

النسبة الكبيرة من الحوادث المرورية تقع على عاتق العنصر- البشري أي نتيجة الخطأ الذي يقع فيه من قائد المركبة أو الركبات أو المشاة أو من كليهما، ففي معظم الدول العربية فإن (75%) من أسباب الحوادث المرورية تعود إلى العوامل البشرية كما تبين أيضا أن العنصر- البشري حسب المنظمة العالمية للصحة يمثل (75%) من أسباب وقوع الحادث المروري (راج ، 2013 : 354 و 357).

2.2.2.2. السيارة أو المركبة

قد تكون المركبة نفسها أحد العوامل المتسببة في حوادث المرور وذلك نتيجة لعطب ما يحدث أثناء القيادة أو عدم إجراء الصيانة الكاملة والدورية لها. ورغم حرص الدولة الدائم على الادامة او الصيانة المستمرة للمركبات من خلال فرض قانون المراقبة التقنية للسيارات* (حوالف ، 2012 : 104) .

3.2.2.2. سوء شبكة الطرق

وهي تساعد وتسهم في وقوع الحوادث وتسمى بالحوادث غير المباشرة مثل (حالة الطرق الرديئة ونقص التوعية المرورية و عدم تطبيق الأنظمة المرورية) (ضهد، 2016 : 644).

4.2.2. العوامل الطبيعية او عامل المحيط

يعد المحيط عاملا مساعدا في زيادة الحوادث، حتى وإن لم يكن العامل الأساسي حيث أن سوء الأحوال الجوية كالامطار وهبوب الرياح الرملية والترابية، أو الزواج الرعدية، أو ارتفاع درجة الضباب على الطرق السريعة والفرعية داخل المدن (هاجر، 2017 : 334).

5.2.2. عوامل أخرى

قد تتسبب بعض العوامل الأخرى غير مباشرة في الحوادث المرورية منها عدم توفير الإضاءة الكافية في الطريق، ونقص التوعية المرورية ونقص في لوحات

المركبات، الطرق، البيئة المحيطة... إلخ من الأسباب المتعددة (وزارة التخطيط، تقرير احصاء حوادث المرورية، 2018: 1).
ويعد إقليم كردستان عموماً و محافظة السليمانية على وجه التحديد من المناطق الجاذبة لاستيراد المركبات بأعداد هائلة وخصوصاً بعد سنة (2003)، وحسب البيانات الرسمية لمديرية مرور السليمانية في (2018) وصلت عدد المركبات الى (22367) مركبة. وهذا قد يكون سبباً في خلق مشاكل اقتصادية واجتماعية وأمنية كثيرة وبمرور الزمن فإن تداعياتها أصبحت خطيرة على المستوى الداخلي والإقليمي، وانعكاساتها على كافة اقتصاد الإقليم معبرة عنها بالنتائج المحلي الإجمالي. ومن هنا المنطلق فإن هذا المبحث يركز على التحليل الاقتصادي لتكاليف الحوادث المرورية في محافظة السليمانية ومدى تأثيرها في الناتج المحلي الإجمالي في إقليم كردستان، وكذلك عرض النماذج والمؤشرات القياسية لتقدير حجم التكاليف الاقتصادية للحوادث المرورية حالياً ومستقبلياً.
هناك العديد من الأساليب المتعارف عليها محلياً وعالمياً لقياس حجم مشكلة الحوادث المرورية فهنا عدد الحوادث و عدد الوفيات وعدد الجرحى (خوشناو ونوري، 2017: 201) والجدول الآتي يبين أهم إحصائيات مؤشرات الحوادث المرورية في العراق ونسبة محافظة السليمانية منها.

جدول 1: إحصائية أهم مؤشرات الحوادث المرورية في العراق ونسبة محافظة السليمانية فيها لسنة 2018

المحافظة	عدد السيارات	النسبة المئوية	عدد الحوادث	النسبة المئوية	عدد الوفيات	النسبة المئوية	عدد الجرحى	النسبة المئوية
الصرة	269812	5.23	1445	13	359	12.00	1590	11.4
السليمانية	22367	0.43	1254	11.3	224	7.49	3489	25.1
نجف	221268	4.29	1041	9.37	213	7.12	1064	7.64
بغداد	2339914	45.4	1023	9.21	283	9.46	745	5.35
بابل	262943	5.1	945	8.51	243	8.12	1200	8.62
القادسية	178097	3.45	897	8.08	167	5.58	956	6.86
ذي قار	150332	2.92	847	7.63	320	10.7	892	6.4
ديالى	227857	4.42	774	6.97	203	6.79	840	6.03
واسط	164871	3.2	763	6.87	232	7.76	1123	8.06
كربلاء	146084	2.83	587	5.29	132	4.41	537	3.86
المنجى	98179	1.9	397	3.57	131	4.38	506	3.63
الاببار	215536	4.18	298	2.68	85	2.84	265	1.9
كركوك	183928	3.57	228	2.05	96	3.21	203	1.46
ميسان	102665	1.99	252	2.27	123	4.11	245	1.76
نينوى	356504	6.92	191	1.72	120	4.01	170	1.22
صلاح الدين	214741	4.17	164	1.48	60	2.01	103	0.74
المجموع	5155098	100	11106	100	2991	100	13928	100

ملاحظة: عدم إدخال بيانات لمحافظة أربيل ودهوك يرجع إلى عدم توافرها.

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على:

1. جمهورية العراق، وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، مديرية إحصاءات النقل والمواصلات، 2019.
2. حكومة إقليم كردستان، وزارة الداخلية، مديرية العاملة للحوادث المرورية السليمانية، بيانات غير منشورة، 2019.

الصحية وعلى الاقتصاد. وتصل تكلفة الإصابات إلى (400 مليار دولار) سنوياً على المستوى العالمي أو يقارب (1-2%) من إجمالي الناتج المحلي للبلدان التي تعمل أصلاً لمعالجة مشكلات تنموية أخرى. وتتفاقم مشكلة التصادمات المرورية بصورة كبيرة مع ازدياد عدد المركبات، خاصة في البلدان النامية. وإذا لم تتم السيطرة على المنحنى المتصاعد الحالي، فإن عدد الإصابات الناجم عن حوادث المرور ستزداد بصورة حادة في معظم أرجاء العالم خلال العقدين القادمين (2005: www.fiafoundation.org; راجع، 2013: 352 و 373). كما تتكلف حوادث المرور في العديد من البلدان بنسبة (3%) من الناتج المحلي الإجمالي (منظمة الصحة العالمية، 2018).

2.3.2 الآثار والتكاليف الاجتماعية

من الصعوبة بمكان تحديد التكاليف الاجتماعية، أو التكاليف التي يفقدها المجتمع في هذا المجال وعلى وجه الدقة، كونها تنطوي على تكاليف مختلفة ومتعددة منها ما يتعلق بالجانب الروحي والنفسي—والذي تتعرض له الأسرة الفاقدة لأحد أفرادها أو أكثر، سيما إذا كان هذا المفقود مكلفاً بإعالة الأسرة (راجع، 2013: 371). وتتمثل في الخسارة التي تنجم عن فقدان فرد بالنسبة لأسرته وذويه وأصدقائه، وأيضاً خسارة المجتمع عندما يكون هذا الفرد منتجاً وفعالاً، فعندما يكون هذا الفرد معيلاً لأسرته فإن خسارة هذه الأسرة تكون فادحة من جراء فقدان راعيها، وإن ذلك سيؤدي إلى تفكك الأسرة وانهار كيانها نظراً للبور الحاسم الذي يؤديه رب الأسرة في الحفاظ على أفراد أسرته ومتابعهم (بوجلان، 2011: 21).

3. المبحث الثاني: الإطار التحليلي للبحث تحليل بعض المؤشرات الخاصة

بالحوادث المرورية في محافظة السليمانية للمدة (2003 – 2019)

1.3. الحوادث المرورية في العراق ومحافظة السليمانية

إن إصابات حوادث المرور في العراق تضاهي في آثارها عمليات الإرهاب، إذ إنها تشكل هاجساً وقلقاً لكافة أفراد المجتمع وأصبحت أحد المشكلات التي تستنزف الموارد المالية وتفرض مشاكل اجتماعية ناجمة عن الخسائر في الطاقات البشرية التي على مقومات الحياة التي فيها العنصر- البشري هو أساس المجتمع. وأصبح من الأهمية بمكان العمل على إيجاد الحلول والاقترحات ووضعها موضع التنفيذ للحد من هذه الحوادث أو على أقل تقدير آثارها السلبية والتعرف على أهم العناصر التي تشترك وتسبب في وقوع الحوادث المرورية ومنها العنصر- البشري،

مؤشر إلى آخر. فقد تبين من الجدول (2) أن معدل النمو السنوي المركب لعدد السيارات و للحوادث المرورية للمدة (2003 - 2019) قدر بـ (0.05 %)، (-) 0.54% على التوالي.

وقد يكون السبب الرئيسي لزيادة معدل النمو للسيارات هو نتيجة الاستيراد العشوائي و غير المدروس له، اما من أسباب انخفاض معدل نمو للحوادث المرورية من خلال عدة إجراءات منها زيادة سحب رخص السياقة الناجمة عن فتح المكاتب لتعلم السياقة بكثرة وتقديم بعض التسهيلات لإعطاء إجازة السوق ، إضافة ارتفاع الوعي لدى السائقين والمواطنين إلى حد ما، وتنصيب الكاميرات، فرض عقوبات و غرامات مالية الجزائية ليصبح مستعملو الطريق أكثر حذرا وحيطة الشيء الذي يجعل الأمر أكثر إيجابيا في تقليل عدد حوادث المرور .

إضافة إلى ما سبق، ولأجل الوصول إلى بيان درجة خطورة الحوادث المرورية في محافظة السلطانية تم الاعتماد على البيانات الواردة في الجدول (3) الذي يوضح حقيقة عدد الحوادث وعدد الوفيات حوادث المرورية إلى إجمالي وفيات وكالاتي:

جدول 3: عدد الحوادث وعدد الوفيات في محافظة السلطانية للمدة (2003 – 2019)

السنوات	عدد الحوادث	عدد الوفيات نتيجة الحوادث المرورية	إجمالي وفيات	نسبة وفيات حوادث المرورية إلى إجمالي وفيات %	معدل خطورة او حجم المأساة الناتجة عن الحوادث المرورية*
2003	1316	307	6730	4.56	1.45
2004	1348	379	6023	6.29	3.01
2005	1380	389	6432	6.05	2.13
2006	669	224	6480	3.46	3.71
2007	521	234	4592	05.1	4.89
2008	578	200	4388	4.56	4.15
2009	690	256	3562	7.19	4.68
2010	854	258	4184	6.17	4.56
2011	1129	278	3944	7.05	3.39
2012	1212	227	5154	04.4	3.06
2013	1245	220	5338	4.12	2.45
2014	1386	140	5906	2.37	1.83
2015	1356	215	6491	3.31	2.17
2016	1234	206	5701	3.61	2.44
2017	1184	218	4950	04.4	2.88
2018	1254	224	5435	4.12	2.96
2019	1200	184	5401*	3.41	3.09
معدل نمو سنوي مركب	-0.54 %	-2.97 %	-1.29 %	-1.69 %	4.55 %

ملاحظة: استخراج عدد وفيات لسنة 2019 عبارة عن رقم تقديري بالاعتماد على التقنيات الإحصائية الحديثة.

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على:

1. البيانات السنوية لمديرية المرور السلطانية للمدة (2003 – 2019) ، بيانات غير منشورة، 2020 .
2. البيانات السنوية للمديرية الإحصاء السلطانية للمدة (2003 – 2018) ، بيانات غير منشورة، 2020 .

من خلال الجدول (1) يظهر على رغم من أن عدد السيارات الموجودة في محافظة السلطانية تنسم بحد معقول مقارنة بكثير من المحافظات الأخرى، إلا أن ترتيب محافظة السلطانية يأتي بعد محافظة البصرة حيث أنها تحتل أعلى نسبة من حيث عدد حوادث المرور، وهذا دليل واضح على شدة خطورة الحوادث المرورية وتداعياتها في محافظة السلطانية. ان ارتفاع نسبة و حجم الحوادث المرورية في محافظة السلطانية يأتي بسبب كثرة عدد السيارات منها القديمة وعدم استيعاب شبكة الطرق للمركبات، وقلة ووضوحه الإشارات المرورية وقلة الإنارة عن الطرق خصوصا السريعة.

2.3 مناقشة واقع الحوادث المرورية في محافظة السلطانية من حيث الضحايا والحالات

تعد محافظة السلطانية من المحافظات التجارية والسياحية، وقد حصلت تغيرا كبيرا في مجال عدد السيارات وكذلك عدد الحوادث، من أن البيانات المتوفرة حول عدد السيارات وعدد الإجازات وكذلك عدد الحوادث المرورية وتداعياتها في الجدول الآتي:

جدول 2: عدد السيارة وعدد الإجازات وعدد الحوادث وتداعياتها في محافظة السلطانية للمدة (2003 – 2019)

السنوات	عدد السيارات	عدد الاجازات	عدد الحوادث	عدد الوفيات	عدد الجرحى
2003	49724	3021	1316	307	1606
2004	65604	14952	1348	379	3684
2005	72803	13203	1380	389	2551
2006	74476	17871	669	224	2257
2007	24580	14539	521	234	2316
2008	28654	20307	578	200	2199
2009	34580	33798	690	256	2971
2010	50961	31924	854	258	3632
2011	47024	54580	1129	278	3547
2012	48344	54580	1212	227	3479
2013	45508	42831	1245	220	2835
2014	39321	34532	1386	140	2396
2015	26010	53200	1356	215	2725
2016	18073	56248	1234	206	2808
2017	26421	56447	1184	218	3193
2018	22367	59972	1254	224	3489
2019	50152	23207	1200	184	3526
معدل نمو سنوي مركب	0.05 %	12.74 %	-0.54 %	-2.97 %	4.73 %

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على البيانات السنوية لمديرية المرور السلطانية للمدة (2003 – 2019) ، بيانات غير منشورة، 2020 .

من خلال جدول أعلاه يتضح تصاعد كافة المؤشرات للظواهر المرورية، وعلى الرغم من التقلبات التي تحدث في بعض السنوات وفي بعض الفترات، وعلى الرغم من أن مستوى وحجم هذا التصاعد يختلف من

جدول 4: عدد الحوادث المرورية و التكلفة الاقتصادية والنتائج المحلي الإجمالي للمدة (2003 - 2019)

السنوات	عدد الحوادث	التكلفة الاقتصادية للحوادث المرورية (ألف دولار)	النتائج المحلي الإجمالي (ألف دولار)	نسبة التكلفة الاقتصادية للحوادث المرورية إلى الناتج المحلي الإجمالي %
2003	1316	8949	2049417	0.436
2004	1348	9301	1664767	0.559
2005	1380	9660	2888573	0.322
2006	669	4750	6009200	0.161
2007	521	3751	12272758	0.039
2008	578	4219	20724453	0.018
2009	690	5106	19645299	0.021
2010	854	6405	19865812	0.026
2011	1129	8580	20512821	0.031
2012	1212	9332	23667286	0.036
2013	1245	9711	29000000	0.032
2014	1386	10949	26951973	0.036
2015	1356	10848	26164763	0.042
2016	1234	9995	24148900	0.045
2017	1184	9709	26022578	0.038
2018	1254	10408	27896256	0.035
2019	1200	10080	29769933	0.035
معدل نمو سنوي مركب				
	-0.54 %	0.70 %	17.05 %	-13.79 %

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على:

1. البيانات السنوية لمديرية المرور السلجانية للمدة (2003 - 2019) ، بيانات غير منشورة، 2020 .
2. هيئة الإحصاء، وزارة التخطيط، خطة التنمية الاستراتيجية لإقليم كردستان (2012 - 2016) ، بيانات منشورة، 2011.
3. فضيل بوجلال (2011): محاولة تقييم التكلفة الاقتصادية للحوادث المرورية في الجزائر ، رسالة ماجستير منشورة، جامعة الحاج لخضر- باتنة، الجزائر، ص 84 .
4. بيوض على أحمد و ماردن فرج محسوم(2020) : قياس تأثير الاستثمار الخاص في الناتج المحلي الإجمالي في إقليم كردستان للمدة (2006 - 2016) : دراسة قياسية تحليلية، مجلة جامعة نوروز ، ص 8 .
5. نافكة قادر عمر (2012): المنافع الاقتصادية في دول مختارة واقليم كردستان العراق دراسة تحليلية مقارنة (2005 - 2009) ، أطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية الإدارة والاقتصاد ، جامعة صلاح الدين، أربيل ، ص 149 .

(2019) أي زيادة قدرها (12.64%) وبلغ المجموع الكلي لهذه الخسائر (142 مليون دولار) خلال مدة (2003 - 2019)* . ولعل السبب الرئيسي وراء زيادة حجم الخسائر و التكاليف الاقتصادي هي الزيادات المستمرة التي حدثت في عدد الحوادث المرورية ، والجدير بالذكر ان التكاليف للحوادث المرورية في زيادة بشكل عام، رغم أن الزيادات التي حدثت في الناتج المحلي الإجمالي ألغت بعض التأثيرات السلبية للتكاليف الحوادث المرورية، لذا أظهر المعدل النمو السنوي المركب لنسبة التكلفة الاقتصادية للحوادث المرورية إلى الناتج المحلي الإجمالي بالسالب وهو يساوي (13.79- %). لذا خطورة الحوادث المرورية لاتزال موجودة على الرغم من انخفاض حدته في بعض السنوات والمدد.

من خلال الجدول (3) يتضح أن عدد الحوادث المرورية وكذلك نسبة الوفيات الناجمة عنها في تناقص رغم بعض الاستثناءات في بعض السنوات . فقد تبين من الجدول أعلاه أن معدل النمو السنوي المركب لعدد الحوادث المرورية ولعدد الوفيات للمدة (2003- 2019) قدر بـ (0.54- %)، (-2.97% على التوالي) . ومن الأسباب الرئيسة وراء هذه الانخفاضات قد يكون زيادة وعي السائقين ودور المكاتب تعلم سياقة ومتابعة المختبرات لخص السيارات في تشديد تطبيق القوانين والتعليقات خصوصا فيما يتعلق بالسلامة المرورية وكذلك الاهتمام الدوائر المرورية برفع حجم العقوبات للسائقين والركاب حين عدم التزامهم بعقد حزام الأمان. وفي الجدول نفسه وبالاعتماد على مؤشر معدل الخطورة على الرغم من التقلبات التي تحدث بين سنة وأخرى، إلا أنه يتضح أن مؤشر معدل الخطورة يتجه نحو الارتفاع حتى سنة (2009) والذي يساوي (4.68) ، ولكن بعد سنة 2010 ولغاية سنة 2019 اتجهت نحو الانخفاض ووصلت الى (3.09) نتيجة زيادة الوعي المروري وزيادة درجة الرقابة المرورية وشدة حدة العقوبات على المخالفين.

3.3. احتساب التكاليف الاقتصادية للحوادث المرورية في محافظة السلجانية

على الرغم من الصعوبات والمعوقات الكثيرة أمام الاحتساب الدقيق للتكاليف عموما و التكاليف الاقتصادية للحوادث المرورية على وجه التحديد(بسبب كثرة عناصرها: تكاليف الإصابات والوفيات و تكاليف الخسائر المادية بالمركب أو الممتلكات العامة والخاصة و التكلفة الاقتصادية للاختناق المروري الناتج عن الحادث)، إلا أن هذه الخطوة ضرورية للشعور بخطورة هذا الموضوع وبناء تخطيط متكامل، لذا بالاعتماد على بعض المؤشرات و الاعتماد على بعض الدراسات حول التكاليف الاقتصادية للحوادث المرورية في العراق، هذا البحث حاول قدر الإمكان احتساب التكاليف الاقتصادية للحوادث المرورية في محافظة السلجانية وكالاتي:

يتضح من جدول (4) أن تكاليف الحوادث المرورية والناتج المحلي الإجمالي تتصاعد، وعلى الرغم من التقلبات التي تحدثت في سنوات محدودة وكذلك حجم التقلب يختلف من مؤشر إلى آخر. فقد تبين من الجدول (4) أن معدل النمو السنوي المركب لتكاليف الحوادث المرورية و للناتج المحلي الإجمالي للمدة (2003- 2019) قدر بـ (0.7 %)، (17% على التوالي). كما يلاحظ في سنة 2003 أن الخسائر في محافظة السلجانية كانت (8949 ألف دولار) ، وأصبحت هذه الخسائر (10080 ألف دولار) في سنة

4. المبحث الثالث: الإطار القياسي للبحث تقدير وتحليل التكاليف الاقتصادية للحوادث المرورية في محافظة السلمانية للمدة (2003-2030)

يطبق هذا البحث النماذج القياسية لمعرفة التكاليف الاقتصادية للحوادث المرورية في محافظة السلمانية وتأثيرها في الناتج المحلي الإجمالي في إقليم كردستان للمدة (2003 - 2019) و التنبؤ بها للمدة (2020 - 2030). من أجل تحقيق هذا الهدف و تحديد العلاقة بين المتغيرات، يعبر عن النماذج المعتمد على النحو الآتي: **

- **النموذج الأول:** التكاليف الاقتصادية للحوادث المرورية = عدد الحوادث المرورية، عدد الوفيات .
- **النموذج الثاني:** الناتج المحلي الإجمالي = التكاليف الاقتصادية للحوادث المرورية، عدد الحوادث المرورية .

$$\beta_0 - \beta_n = \text{المعاملات}$$

$$U = \text{خطأ العشوائي}$$

$$F_t = \text{الفترة المتنبأة.}$$

من خلال استخدام النماذج الخاصة بتقدير وقياس التكاليف الاقتصادية للحوادث المرورية في محافظة السلمانية وتأثيرها في الناتج المحلي الإجمالي في إقليم كردستان للمدة (2003-2019) و (2020-2030). أجريت التقديرات القياسية لبيانات السلاسل الزمنية في هذا البحث على نوعين من النماذج: الأول تقدير النموذج باستخدام (Stepwise Least Squares و Generalized Linear Model) والثاني تقدير والتنبؤ باستخدام (ARMA Maximum Likelihood). فإن نتائج التقدير والتنبؤ على النحو الآتي:

1.4. الثبات والاستقرار (Stationary test /Unit root test)

الثبات والاستقرارية يلعبان دوراً أساسياً في الدراسات القياسية و خصوصاً الدراسات المتعلقة ببيانات السلاسل الزمنية، وهناك مؤشرات عدة يمكن استخدامها لبيان مستوى الثبات والاستقرارية في البيانات، إلا أن (Phillips-Perron Test Statistic) من بين المؤشرات الأكثر استخداماً وهذا المؤشر أقوى وأكثر وثوقية مقارنة بمؤشر (Augmented Dickey-Fuller). و في الجدول (5) تعرض نتائج التحليل:

من الجدول (5) يتضح أن جميع المتغيرات في النموذج (الناتج المحلي الإجمالي و التكاليف الاقتصادية للحوادث المرورية و عدد الحوادث المرورية) ثابتة و مستقرة في الفرق الأول (التقاطع والتقاطع مع الاتجاه / Trend - Intercept) وفي

مستويات مختلفة من (الإبطاء - lag) وعند مستوى المعنوية (1%). وبهذا يسمح بإجراء اختبار التكامل المشترك بين متغيرات النموذج .

الجدول 5: نتائج اختبار جذر الوحدة لجميع المتغيرات الداخلة في النموذج

PP : Phillips- Perron Test Statistic					
القرار	First Difference (الجدول الوحدة)		Level (المستوى)		المتغيرات
	Intercept	Trend	Intercept	Trend	
قبول	00000.*	00000.*	00600.*	64710.	الناتج المحلي الإجمالي
قبول	00000.*	00000.*	83800.	00000.*	التكاليف الاقتصادية للحوادث المرورية
قبول	00000.*	00000.*	0.5545	70490.	عدد الحوادث المرورية

مستوى المعنوي عند (1%*) و (5%***) و (10%***) على التوالي .

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على البيانات السنوية للمدة (2003 - 2019) وباستخدام برنامج E-views 10 .

2.4. التكامل و التكامل المشترك (Johannsen test / Co -Integratation Analysis)

بعد التأكد من وجود الثبات والاستقرار في بيانات السلاسل الزمنية المستخدمة، يأتي اختبار آخر لمعرفة مدى وجود التكامل المشترك بين المتغيرات الداخلة في النموذج، وهناك مؤشرات عدة يمكن استخدامها لهذا الغرض، إلا أن (Johannsen test) من بين المؤشرات الأكثر استخداماً وهذا المؤشر أقوى وأكثر وثوقية مقارنة بمؤشر (Engle - Granger test). وتبين نتائج هذا الاختبار في الجدول (6).

جدول 6: نتائج اختبار التكامل المشترك بين متغيرات النموذج

Unrestricted Co-integration Rank Test (Trace)				
القرار	قيمة الاحتمال المرجحة	Critical Value (0.05)	Trace Statistic	المتغيرات
قبول	0.0001	24.2759	163.4161	الناتج المحلي الإجمالي
قبول	0.0000	12.3209	44.0045	التكاليف الاقتصادية للحوادث المرورية
قبول	0.0103	4.12990	6.8905	عدد الحوادث المرورية

Unrestricted Co-integration Rank Test (Maximum Eigenvalue)				
القرار	قيمة الاحتمال المرجحة	Critical Value (0.05)	Maximum Eigenvalue	المتغيرات
مقبول	0.0001	17.7973	119.4116	الناتج المحلي الإجمالي
مقبول	0.0000	11.2248	37.1139	التكاليف الاقتصادية للحوادث المرورية
قبول	0.0103	4.1299	6.8905	عدد الحوادث المرورية

مستوى المعنوي عند (1%*) و (5%***) و (10%***) على التوالي.

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على البيانات السنوية للمدة (2003 - 2019) وباستخدام برنامج E-

مستقبلا، لانا استخدم هذا البحث اختبارات تشخيصية عدة لفحص النماذج المستخدمة بما في ذلك:

1.4.4. اختبارات لتقييم مدى صلاحية وملئمة النموذج: Diagnostic test and Statistical Indicators

من اجل استخدام النماذج المقدرة لاغراض التنبؤ لايد من تجاوز غالبية المشاكل القياسية، يلخص الجدول الآتي نتائج هذه الاختبارات التشخيصية:

جدول 8: نتائج اختبار لصلاحية النماذج المقدرة

المؤشرات					النماذج المقدرة
مشكلة التوزيع الطبيعي للبيانات	مشكلة التشخيص	مشكلة عدم تجانس التباين	مشكلة الارتباط المتعدد	مشكلة الارتباط الذاتي	
(0.7840)	(0.2115)	(0.3682)	بين (1.04 -	(0.3050)	نتائج التقدير للنموذج الأول
لا توجد مشكلة لأنه أكبر من 0.05	لا توجد مشكلة لأنه أكبر من 0.05	لا توجد مشكلة لأنه أكبر من 0.05	لا توجد مشكلة لأنه أقل من 10	لا توجد مشكلة لأنه أكبر من 0.05	
Adjusted R ²	0.684	R-Squared	0.611	9.3875	F-statistic
				(0.0014)	

المؤشرات					النماذج المقدرة
مشكلة التوزيع الطبيعي للبيانات	مشكلة التشخيص	مشكلة عدم تجانس التباين	مشكلة الارتباط المتعدد	مشكلة الارتباط الذاتي	
(0.9506)	(0.0697)	(0.3681)	بين (3.46 -	(0.1574)	نتائج التقدير للنموذج الثاني
لا توجد مشكلة لأنه أكبر من 0.05	لا توجد مشكلة لأنه أكبر من 0.05	لا توجد مشكلة لأنه أكبر من 0.05	لا توجد مشكلة لأنه أقل من 10	لا توجد مشكلة لأنه أكبر من 0.05	
Mean dependent variable	1.9800	S.D. dependent variable	9.2300	48.0961	Akaike info criterion

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على البيانات السنوية للفترة (2003 - 2019) وباستخدام برنامج E-views 10.

تبين من الجدول (8) ومن خلال استخدام النموذجين (Generalized Linear Model - Stepwise Least Squares) والتنسيق بينها، عدم وجود دليل على وجود أي من المشاكل القياسية. و اجتياز النماذج كافة الاختبارات الإحصائية - القياسية (كالارتباط الذاتي، التعدد الخطي، عدم تجانس التباين و التشخيص وعدم توزيع الطبيعي)، وذلك دليل على حسن اختيارها (النماذج المقدرة). كما يتبين من الجدول نفسه أن معامل التحديد ومعامل التحديد المعدلة (Adjusted R² و R-Squared) للنموذج المقدر، إذ يبلغ (R²=0.61) (R²=0.68) وهذا يعني أن المتغيرات المستقلة تفسر حوالي (68%) من المتغيرات الحاصلة في المتغير التابع.

ولكي يسمح بإجراء تقدير النموذج في السلاسل الزمنية من الضروري على الأقل وجود علاقة واحدة بين واحد من المتغيرات المستقلة والمتغير التابع، ومن خلال الجدول (6) نجد أن كافة المتغيرات الداخلة في النموذج وفي مستويات مختلفة من (الإبطاء - lag) ذات علاقة تكاملية مشتركة ببعضها البعض عند مستوى المعنوية (1% و 5%)، وبهذا تقبل الفرضية البديلة التي تقر بوجود العلاقات التكاملية المعنوية من الناحية الاقتصادية الإحصائية والقياسية، ونرفض فرضية عدم التقر بانعدام العلاقة بين المتغيرات المستقلة والمتغير التابع.

3.4. تقدير النماذج القياسية (Econometrics Model Estimation)

إن نتائج الثبات والاستقرار ونتائج التكامل المشترك أساسان قويان ومنطقيان لتقدير النموذج. إذ اكتشف الباحث عن طريق إجراء محاولات عدة للنماذج الملائمة وفقا لما تشترطه النظرية الاقتصادية والقياسية والتحول إلى الصيغة (اللورغانتية المزدوجة) التي تعد من أكثر الدوال ملاءمة من حيث (حجم وقمة وإشارة)، والمعلومات المقدرة الواردة في الجدول (7):

جدول 7: نتائج تقدير معاملات النموذج

نتائج تقدير معاملات النموذج باستخدام Stepwise Least Squares				
المتغيرات المستقلة	المتغير التابع	المعلومات المقدرة	قيمة الاحتمال المرجحة	مستوى المعنوي
الحوادث المرورية	التكاليف الاقتصادية للحوادث المرورية	0.7123	0.0202	5% level

نتائج تقدير معاملات النموذج باستخدام Generalized Linear Model				
المتغيرات المستقلة	المتغير التابع	المعلومات المقدرة	قيمة الاحتمال المرجحة	مستوى المعنوي
التكاليف الاقتصادية المرورية	الناتج المحلي الإجمالي	-2.3200	0.0097	5% level

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على البيانات السنوية للفترة (2003 - 2019) وباستخدام برنامج E-views 10.

من الجدول أعلاه يتبين أنه هناك علاقة طردية بين الحوادث المرورية و التكاليف الاقتصادية للحوادث المرورية إذ ارتفع الحوادث المرورية بنسبة (0.71 %)، إلا أن التكاليف الاقتصادية للحوادث المرورية أدى إلى انخفاض الناتج المحلي الإجمالي بنسبة (2.32-%) وذلك اعتماد على قيمة الاحتمال المرجحة التي هي أقل من مستوى المعنوية (5%) و اعتمادا على (حجم) المعلمة المقدرة وقيمتها و إشارتها الخاصة بتأثير الحوادث المرورية والتكاليف الاقتصادية للحوادث المرورية.

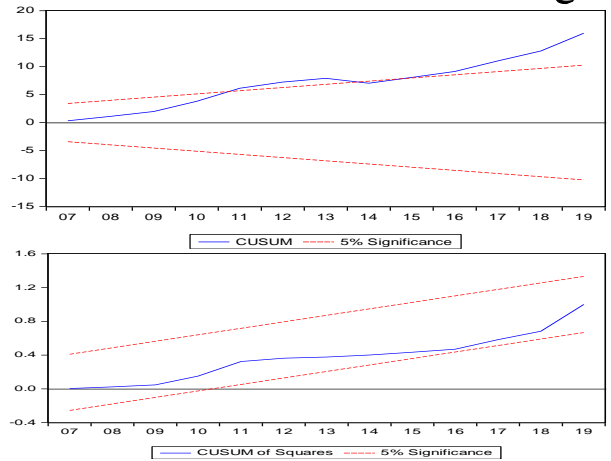
4.4. الاختبارات التشخيصية لمصادقية النماذج (Diagnostic tests)

ولكي يكون تقدير معاملات النموذج أكثر دقة من أجل أن يعتمد عليه صناع القرار ضرورة فحص صلاحية النموذج المقدر وإمكانية تطبيقها في الحياة العملية حاليا و

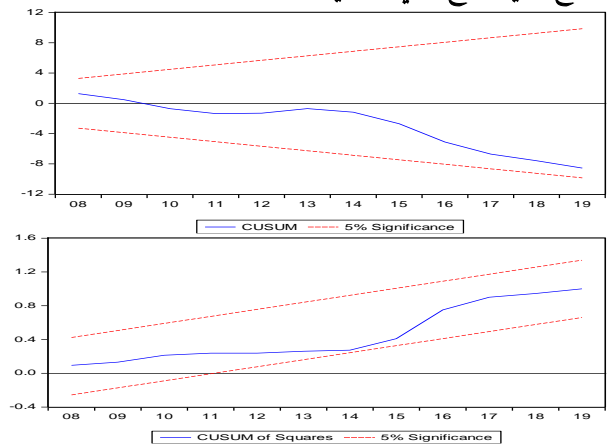
2.4.4. اختبار استقرار النماذج (Stability Test)

للتأكد من استقرار التغيرات الهيكلية في النماذج المعتمدة في هذا البحث فإنه يجب استخدام بعض الاختبارات المناسبة لذلك مثل المجموع التراكمي للبواقي المعودة (CUSUM) وكذلك المجموع التراكمي لمربعات البواقي المعودة (CUSUM of Squares)، وفي الوقت الحالي يعد هذان الاختباران من أهمها في هذا المجال. ويمكن تصوير ذلك من خلال الأشكال البيانية للنموذج المعتمدة بالآتي:

النموذج الأول: التكاليف الاقتصادية للحوادث المرورية



النموذج الثاني: الناتج المحلي الإجمالي



من خلال الأشكال أعلاه، ومن خلال اختبارات (CUSUM Of Squares) و (CUSUM Test) يظهر أن البيانات المستخدمة في النماذج المقدر والمعمدة مستقرة، لأن المنحنى الخاص بالبيانات (اللون الأزرق) يقع بين الخطين (الأحمر) وفقاً لاختبار CUSUM. يلاحظ بأن الخط الأزرق يتجاوز حدود الثقة للنموذج الأول).

5.4. التنبؤ بالمتغيرات الداخلة في النموذج (Forecasting)

الخطوة الأخيرة والمهمة في إنجاز مراحل بناء النموذج القياسي مرحلة التنبؤ بسلوك الظواهر الاقتصادية أو تنبؤ بالمتغيرات / النماذج المقدر. ويشير بعض المختصين في مجال الاقتصاد القياسي إلى ضرورة التمسك ببعض المبادئ الأساسية المفيدة في عملية التنبؤ منها استخدام النماذج البسيطة واستخدام أكبر قدر ممكن من البيانات المتاحة (عطية، 2005 : 695). من خلال عملية التنبؤ يمكن من واضعي السياسة من الحكم على مدى ضرورة اتخاذ إجراءات معينة للتأثير في متغيرات اقتصادية معينة. والقدرة على التنبؤ بقيم المقادير الاقتصادية من الضرورات القرارات السياسية وصياغة السياسات الاقتصادية (النعمي وآخرون، 1991 : 18).

ولكي يسمح بإجراء التنبؤ من الضروري على الأقل أن تكون النماذج المقدر خالية من المشاكل القياسية، إذا النماذج المقدر في هذا البحث خالية من المشاكل القياسية وبيانات مستقرة إلى حد كبير، لذا من الممكن أن نعتمد عليها

تخصيص ميزانية كافية لتوعية فضلا عن عدم وجود إرادة حقيقية لمحاربة ظاهرة الحوادث المرورية ، سوء الطرق وعدم صيانتها بشكل منتظم ، تدني مستوى الوعي والثقافي وتراجع نطاق المراقبة و المساءلة للمكاتب تعلم السياقة وعدم تطبيق القوانين لدى بعض مخنبرات فخص السيارات.

● من خلال تحليل البيانات المعتمدة في هذا البحث نجد أن التكاليف الاقتصادية للحوادث المرورية في محافظة السليمانية ازدادت سنة أخرى ، في سنة 2003 كانت التكاليف الاقتصادية في محافظة السليمانية كانت (8949 ألف دولار) وأصبحت هذه الخسائر (10080 ألف دولار) في سنة 2019 أي زيادة قدرها (12.64%) وبلغ المجموع الكلي لهذه التكاليف يساوي (142 مليون دولار) خلال مدة (2003 – 2019). وهذا دليل واضح على خطورة حدة هذه المشكلة.

● أظهر البحث أن ظاهرة الحوادث المرورية لها انعكاسات سلبية واضحة وكبيرة على الناتج المحلي الإجمالي في إقليم كردستان و يؤدي إلى هدر الأموال وتدهور الاقتصاد ، إذ زادت التكاليف الاقتصادية بمقدار (1%) أدت إلى انخفاض الناتج المحلي الإجمالي في إقليم كردستان بمقدار (2.32%). وهذا دليل على التأثير السلبي للحوادث المرورية على النمو الاقتصادي وتدهور الاقتصاد.

● أظهر التحليل خلال السنوات العشرة القادمة أن عدد الحوادث المرورية يزداد وتنعكس في زيادة تكاليفها الاقتصادية بمقدار (3.96%) وبالتالي فإن زيادة التكاليف الاقتصادية أيضا تؤثر سلبا على الناتج المحلي وتنخفض بمقدار (9.82%)، وهذا يعني ضمنا تأثير سلبي للتكاليف الاقتصادية للحوادث المرورية في الناتج المحلي الإجمالي بثلاثة أضعاف مقارنة بسنوات العشرين الماضية .

2.5. المقترحات

في ضوء ما سبق من الاستنتاجات من الممكن فترح الآتي:

● ضرورة رفع مستوى الوعي والثقافي وتغيير بعض السلوكيات والقناعات الخاطئة وزع الثقافة المرورية باستعمال التقنيات الحديثة لتعريف المواطن بالأنظمة والتعليمات الجديدة وذلك عن طريق الوسائل الإعلامية والهيئات

لأغراض التنبؤ. وفي الحقيقة هنالك عدة طرق و نماذج للتنبؤ بالقيم و المتغيرات، إلا أن في البحث الحالي اعتمد على (ARMA Maximum Likelihood) للتنبؤ بمسار الحوادث المرورية والتكاليف الاقتصادية للحوادث المرورية. وكان النتائج على نحو الآتي :

جدول 9 : نتائج التنبؤ بمعلمات المقدرة للمدة (2020 – 2030)

نتائج تقدير معلمات النموذج باستخدام Stepwise Least Squares				
المتغيرات المستقلة	المتغير التابع	المعلمات المقدرة	قيمة الاحتمال المرجحة	مستوى المعنوية
الحوادث المرورية	التكاليف الاقتصادية المرورية	9687.3	0160.0	% level1
القوة التنبؤية للنموذج المقدر	R-Squared =	Adjusted R ² =	F-statistic =	S.E of regression =
	0.99999	0.99998	96980.5	1.2871
نتائج تقدير معلمات النموذج باستخدام Generalized Linear Model				
المتغيرات المستقلة	المتغير التابع	المعلمات المقدرة	قيمة الاحتمال المرجحة	مستوى المعنوية
التكاليف الاقتصادية المرورية	الناتج المحلي الاجمالي	-9.8200	0.0000	1% level
القوة التنبؤية للنموذج المقدر	Sum squared resids =	Akaike info criterion =	S.D. dependent variable =	Mean dependent variable =
	7.6000	44.2971	6.1700	4.0900

المصدر: من إعداد الباحث بالاعتماد على البيانات السنوية للمدة (2003 – 2019) وباستخدام برنامج E-views 10 .

من خلال مقارنة سريعة بين قيمة المعلمات المقدرة من جدول (9) ، سنجد أنه خلال السنوات العشرة القادمة أن عدد الحوادث المرورية يزداد وتنعكس في زيادة تكاليفها الاقتصادية بمقدار (3.96%) وبالتالي فإن زيادة التكاليف الاقتصادية المرورية أيضا تؤثر سلبا على الناتج المحلي وتنخفض بمقدار (9.82%)، وهذا يعني ضمنا تأثير سلبي للتكاليف الاقتصادية للحوادث المرورية في الناتج المحلي الإجمالي بثلاثة أضعاف مقارنة بسنوات العشرين الماضية . لذا ضرورة تعمل الجهات المعنية باهتمام أكثر بتأهيل البنى التحتية و كذلك الحد من الاستيراد العشوائي للسيارات لمنع الخسارة المادية والبشرية الكبيرة حاليا و مستقبليا.

5. الاستنتاجات والمقترحات

1.5. الاستنتاجات

في ضوء ما سبق من النتائج والتحليل نستنتج الآتي

● إن ظاهرة الحوادث المرورية منتشرة في إقليم كردستان ومحافظة السليمانية بشكل واسع و ذلك بسبب الاستيراد العشوائي للسيارات، وعدم

3. السيد، راضي عبدالمعطي (2008): الاثار الاقتصادية لحوادث المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات والبحوث، المملكة العربية السعودية، الرياض.
4. عطية، عبدالقادر محمد عبدالقادر (2005): الحديث في الاقتصاد القياسي " بين النظرية والتطبيق"، الدار الجامعية، الاسكندرية.

2.1.6 الرسائل والاطارح الجامعية

1. بوجلال، فضيل (2011): محاولة تقييم التكلفة الاقتصادية للحوادث المرورية في الجزائر، رسالة ماجستير منشورة، جامعة الحاج لخضر - باتنة، الجزائر.
2. عائشة، درقاوي (2011): دراسة قياسية لحوادث المرور في الجزائر " تطبيق منجية (Box - JENKINS) للمدة (1970 - 2009)، رسالة ماجستير منشورة، كلية الحقوق والعلوم التجارية، جامعة عبدالمجيد ابن باديس مستغانم، الجزائر.
3. عمر، تافكة قادر (2012): المنافع الاقتصادية في دول مختارة واقليم كردستان العراق دراسة تحليلية مقارنة (2005 - 2009)، اطروحة دكتوراه غير منشورة، كلية الادارة والاقتصاد، جامعة صلاح الدين، اربيل.

3.1.6 المجلات العلمية

1. أحمد، بونس علي و محسوم، ماردن فرح (2020): قياس تأثير الاستئثار الخاص في الناتج المحلي الاجمالي في اقليم كردستان للمدة (2006 - 2016): دراسة قياسية تحليلية، مجلة جامعة نوروز.
2. ارزقي، عبد النور ارزقي (2007): دور الثقافة المرورية في الحد من حوادث المرور، المجلة الجزائرية التربية والصحة النفسية، المجلد (2)، العدد (6).
3. هاجر، مفيدش إيمان (2017): إستراتيجية الإعلام الأمني وآليات ترسيخ ثقافة التوعية والوقاية المرورية " دراسة ميدانية على عينة من السائقين بولاية سطيف"، مجلة تطوير العلوم الاجتماعية، المجلد (10)، العدد (1).
4. حوالف، رحمة (2012): التكاليف الاقتصادية والاجتماعية لحوادث المرور بالجزائر، مجلة الباحث، العدد (11).
5. نوال، عبید (2016): الإعلام الأمني ونشر الثقافة المرورية في أوساط مستعملي الطريق " دراسة ميدانية في ولايتي قسنطينة وسطيف، مجلة مجتمع تربية عمل، العدد (1).
6. عوفي ورضا، مصطفى و نعيمة (2014): واقع التربية المرورية " دراسة ميدانية في مدينة أدرار" مجلة العلوم الإنسانية والاجتماعية، العدد (14).
7. علي، خالد ولي (2017): تأثير الطرق السيارة في حوادث المرور في كرميان " دراسة في جكرافية النقل"، مجلة جامعة كرميان، المجلد (2)، العدد (12).
8. راجح، فضيل (2013): ظاهرة حوادث المرور أسبابها، آثارها وسبل الحد منها " حالة الجزائر"، مجلة علوم الاقتصاد والتسيير والتجارة، المجلد (1)، العدد (27).
9. رشيد، جمال حامد (2017): التحليل الموقعي لحوادث المرور على طريق (دهوك - ابراهيم الخليل)، مجلة بحث البصرة للعلوم الانسانية، المجلد (4)، العدد (42).
10. رشيد، وائل قاسم (2017): التكاليف والخسائر الاقتصادية للحوادث المرورية لمدينة البصرة للسنوات (2004 - 2009)، مجلة العزي للعلوم الاقتصادية والادارية، المجلد (14)، العدد (3).
11. خوشناو، صباح صابر محمد ونوري، غريب جعفر (2017): دراسة تحليلية اقتصادية للحوادث المرورية في اقليم كردستان - العراق للمدة (2020 - 2016)، مجلة جامعة الابنار للعلوم الاقتصادية والادارية، جامعة الابنار، المجلد (9)، العدد (19).
12. ذنيح ميلود (2013): حقوق ضحايا حوادث المرور في التشريع الجزائري " الإيجابيات والاختلالات"، مجلة دفاتر السياسة والقانون، العدد (9).

التربوية والتعليمية ومنظمات المجمع المدني والمساجد من خلال التذكير بالأخطار والإحصائيات التي تسببها حوادث المرور.

- ضرورة تغيير أهداف وسياسة حكومة الإقليم والجهات المعنية باهتمام أكثر بتأهيل البنى التحتية خلال تخصيص ميزانية كافية لتطوير النقل العام وإنشاء الأنفاق والجسور وكذلك الحد من الاستيراد العشوائي للسيارات والتي هي من أسباب الرئيسة لحوادث المرورية وتغيير أهداف من المراقبة على السيارات من الايرادات إلى منع الخسارة المادية والبشرية الكبيرة.
- ضرورة مراقبة الجهات المعنية على المكاتب تعلم السياقة و المختبرات فحوص السيارات بشكل أكثر دقة وكذلك ضروري يعمل المكاتب والمختبرات تعملون بالمسؤولية أكثر خصوصا في مجال تطبيق القوانين واستخدام وسائل الحديثة.
- ضرورة الاقتداء بتجارب الدول المتقدمة التي تغلبت على كثير من مشاكل حوادث المرور من خلال التأكد على وضع ضوابط مشددة على منح إجازة السوق و تغيير القوانين وتشديد العقوبات ومتابعة المخالفين، توسيع وتحسين شبكة الطرق الحالية وصيانتها بصفة دورية وتزويدها بمستلزمات السلامة اللازمة، والتوسع في إدخال برامج السلامة المرورية في مناهج التعليم.
- من الضروري دعم وتشجيع الباحثين والاكاديميين لإجراء البحوث والدراسات المتنوعة الأمنية والاقتصادية والثقافية و الإعلامية في مجال الحوادث المرورية وتخصيص المبالغ الكافية لهم لمعرفة الأسباب والخسائر المادية والبشرية للحوادث المرورية بشكل دوري لمساعدة المخططين في هذا المجال وبناء السيناريوهات لحدها.

6. المصادر والمراجع

1.6 المصادر باللغة العربية

1.1.6 الكتب

1. المطير، عامر بن ناصر واخرون (2005): حوادث المرور، جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات والبحوث، المملكة العربية السعودية، الرياض.
2. النعيمي، محمد عبدالعال (1991): رفاه شهاب الحمداني، كنعان عبداللطيف عبدالرزاق: نظرية الاقتصاد القياسي، الجزء الاول، وزارة التعليم العالي والبحث العلمي، جامعة المستنصرية.

* في محافظة السليمانية هناك حوادث غير مسجلة وتكاليف غير مقدرة ، خصوصا في حالة الأخذ بالاعتبار فئة الاعمار و شدة العمل واعباء الاعالة حيث يفترض ان تحسب كتكاليف اجتماعية وأقتصادية إضافية .

** أجل إعطاء تفسير أكثر لظاهرة الحوادث المرورية في محافظة السليمانية وتداعياتها هذا البحث أدخلت في النماذج القياسية عدة المتغيرات ذات صلة بظاهرة الحوادث المرورية منها (عدد السيارات، عدد الاجازة السنوية، عدد الوفيات الناجم عن الحوادث المرورية) ، إلا أن بسبب عدم معنوية إحصائية لبعض منها وبعض الآخر غير موافقة مع النظرية والمنطق الاقتصادي ، لذا اقتصر العرض فقط للمتغيرات ذات معنوية إحصائية وكذلك دلالات اقتصادية .

13. ضهد، صبيحة نعمة(2015): دراسة أستطلاعية حول ظاهرة الحوادث المرورية في محافظة ذي قار" الأسباب والحلول"،مجلة كلية التربية الأساسية للعلوم التربوية والانسانية، العدد (20).

14. ضوعلي، محمد(2011): حوادث المرور واثارها النفسية في الوطن العربي" دراسة نظرية"،مجلة كلية الاداب، جامعة المنصورة ، العدد (49).

4.1.6 الوثائق والتقارير الرسمية

1. جمهورية العراق(2019): وزارة التخطيط، الجهاز المركزي للإحصاء، مديرية إحصاءات النقل والمواصلات.
2. حكومة اقليم كردستان(2011): وزارة التخطيط،هيئة الاحصاء، خطة التنمية الاستراتيجية لاقليم كردستان(2012 – 2016)، بيانات منشورة.
3. حكومة اقليم كردستان(2020): وزارة الداخلية ، مديرية العاملة للمرور السليمانية، بيانات غير منشورة.
4. حكومة اقليم كردستان(2020): وزارة التخطيط ، مديرية احصاء السليمانية، قسم الاجتماعي،البيانات السنوية للمدة (2003 – 2018) ، بيانات غير منشورة.
5. الشراكة العالمية للسلامة على الطرق(GRSP) ، WHO ، World Bank ، مؤسسة (FIA) من اجل السيارات والمجتمع (2005): أحمزة الأمان ومقاعد حماية الأطفال " دليل حولة السلامة على الطرق لصناع القرار وأصحاب الاختصاص" . WWW.Fiafoundation.org
6. منظمة الصحة العالمية (2018): الإصابات الناجمة عن حوادث المرور: <https://www.who.int/ar/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>

2.6 المصادر باللغة الانكليزية

1. Al-Masaeid, H. R., Al-Mashakbeh, A. A., & Qudah, A. M. (1999). Economic costs of traffic accidents in Jordan. *Accident Analysis & Prevention*, 31(4), 347-357.
2. García-Altés, A., & Pérez, K. (2007). The economic cost of road traffic crashes in an urban setting. *Injury prevention*, 13(1), 65-68.

7. هوامش

* الفحص والمراقبة التقنية يختلف من بلد لأخرى ، في بعض الدول للسيارات الجديدة كل سنتين ، أما للسيارات القديمة سنويا ، وفيما يخص محافظة السليمانية دراسة حالة ، المراقبة التقنية سنويا للسيارات القديمة والحديثة .

* للمزيد من المعلومات حول كيفية حساب التكاليف الاقتصادية للحوادث المرورية في العراق ارجو انظر الى رسالة ماجستير للباحث فضيل بوجلال (2011) ، ص (84) .

* أظهرت نتائج تقرير سنة 2018 أن السائق (العنصر البشري) هو السبب الرئيسي وأعلى مسبب في وقوع الحوادث حيث سجل عدد الحوادث بسبب السائق بنسبة (77.1%) من إجمالي الحوادث البالغ عددها (9852) حادث يليها بسبب السيارة بنسبة (8.9%) يليها بسبب المشاة بنسبة (6.4%) إما بقية الأسباب فقد بلغ نسبتها للطريق والركاب والأخرى (7.6%) من المجموع الكلي للحوادث (وزارة التخطيط العراق، تقرير احصاء حوادث المرورية 2018 : 2).

* أهم المؤشرات التي أوضح حجم المأساة الناتجة عن الحوادث المرورية هي معدل الخطورة = عدد الوفيات والجرحى ÷ إجمالي عدد الحوادث. للمزيد من المعلومات أرجو انظر إلى (خوشناو و نوري، 2017 : 201).