الراكب المجاني ومأساة الشيوع

م. م. عبدالله حيدر جواد/كلية التربية البدنية وعلوم الرياضة/الجامعة المستنصرية/Abdullah.h.j@uomustansiriyah.edu.iq

P: ISSN : 1813-6729
E : ISSN : 2707-1359
https://doi.org/10.31272/jae.i141.1021

المستخلص :

مع تطور المجتمعات وبروز دور الدولة في توفير السلع والخدمات العامة وبسبب خصائص السلع والخدمات العامة البحتة من انها تستهلك على نحو مشاع ولعدم امكانية الاستبعاد تظهر مشكلة الراكب المجاني والتي تشكل عبئاً ثقيلاً على الحكومة في توفير السلع والخدمات العامة , تهدف هذه المقالة الى دراسة هذه الظاهرة الخطيرة وتحديد اسباب ظهورها وصولاً الى كيفية معالجة هذه الظاهرة, وتوصلت هذه الدراسة الى ان مع زيادة افراد المجتمع المنتفعين من السلع والخدمات العامة على نحو مشاع وغياب الدافع على المساهمة ستظهر هذه الظاهرة, واقترحت هذه الدراسة ان على الدول فرض القوانين واللوائح المجابهة لهذه المشكلة من فرض غرامات وعقوبات وغيرها وعدم التساهل فيها لأنها تمنع توفير السلع والخدمات العامة لأفراد المجتمع ككل .

الكلمات المفتاحية : الراكب المجاني , مأساة الشيوع .

مجلة الادارة والاقتصاد
مجلد 48 العدد 141 / كانون الاول / 2023
الصفحات : 291 - 295

مقدمة :

تتعدد التعريفات الخاصة بمفهوم الراكب المجاني ولكن يمكن تعريفه بانه الانتفاع من السلع والخدمات دون المشاركة في تحمل كلفة تقديمها أو مصاريف إنتاجها، مما يجعل هذا الانتفاع عبئًا اقتصاديًا عند تقديم الخدمات في المرافق العامة، أو عبئًا على قطاع اقتصادي محدد يقابله انتفاع قطاعات أخرى.

أن عدم إمكانية الاستبعاد وهي احدى خصائص السلع العامة تشكل تحديا رئيسا أمام توفير السلع العامة ، ويعود السبب في ذلك إلى أن السلعة عندما تكون متاحة أمام الجميع، فإن هذا يدفع بعض الناس إلى العزوف عن الانفاق والانتفاع المجاني (Free Rider) استغلالا لجهود الآخرين وتمثل المشكلة الاولى ، أما الآخرون والذين يدركون وجود هذا الصنف من الأفراد، فإنهم سيرفضون المساهمة في توفير السلع العامة؛ لأنهم يفتقرون إلى الثقة وتمثل المشكلة الثانية, بأن عددا كافيا من الأفراد الآخرين ستتكاتف معهم والذي يعني حسب تقديرهم أن مساهمتهم في توفير السلع العامة لن تكون مجدية (السائح, 2020: ص16-17) .

أولاً : مشكلة الاستفادة المجانية والسلع العامة

تعد مشكلة الاستفادة المجانية أو الركوب المجاني من الأسباب الأساسية في صعوبة الاعتماد على القطاع الخاص وقوى السوق لإنتاج السلع العامة. اذ ظهرت فكرة مصطلح الراكب المجاني (Free rider) في حركة اتحادات العمال حيث تقوم هذه الاتحادات بتحصيل اشتراكات من أعضائها وتستخدم حصيلة هذه الاشتراكات في دعم قيام الاتحادات بتحقيق أهدافها بالتفاوض والضغط على أصحاب المصانع والشركات التي يعمل بها أعضاء الاتحاد العمالي من أجل تحسين أوضاعهم سواء من حيث زيادة الأجور أو توفير خدمات معينة للعاملين. وبعد الوصول إلى اتفاقات مرضية مع أصحاب الأعمال تطبق هذه الاتفاقات على جميع العاملين في هذه المصانع والشركات وبالتالي يستفيد العمال غير المنتمين للاتحادات العمالية من نتائج هذه المفاوضات بدون أن يقوموا بدفع اشتراكات في المقابل أي أنهم استفادوا من السلعة التي تقدمها الاتحادات العمالية مجاناً ، وإذا قرر الكثيرين أن يقلدوا هؤلاء الركاب المجانيين سوف تقل موارد هذه الاتحادات وتقل بالتالي قدرتها على الاستمرار في تحقيق أهدافها، اي عدم وجود عدد كافي من الأفراد الذين يدفعون لتغطية تكاليف الشركات الخاصة الهادفة للربح التي تتعهد بإنتاج هذه السلع وبالتالي لن تكون الشركة الخاصة قادرة على تغطية نفقاتها ولن يتوافر الحافز لديها على تقديم مثل هذه السلع والخدمات العامة (سيد احمد, بلا :ص17-18).

اما بالنسبة للأثر الذي يتركه الراكب المجاني على الحكومة في توفير السلع العامة فيتمثل بالعبء الذي يتركه بعض الأفراد على الموارد العامة التي توفرها الحكومة لخدمة جميع السكان سواء كانت سلع أو خدمات ويتشكل ذلك العب جراء الاستغلال المفرط لها والذي يؤدي بدوره إلى فشل كامل للمنظومة التي تهدف الى مساعدة أفراد المجتمع. اذ تظهر هذه المشكلة في المجالات التي يكثر فيها الطلب ولا يمكن تنظيم عملية الاستهلاك فيها، حيث يكون التوزيع العادل للسلع والخدمات المجانية صعباً جداً، وتتفاقم عندما يقوم بعض الأفراد باستهلاك أكثر من حصتهم العادلة من الموارد المشتركة أو دفع أقل مما يتوجب عليهم من التكاليف, مثل عدم دفع الضرائب الضرورية لاستخدام الموارد العامة، إذ يمكن للفرد استغلال المرافق العامة من صحة و تعليم وطرق وخدمات شرطة والحماية المدنية وتوفر المياه النظيفة، دون دفع الضرائب المترتبة عليها، مما يخلق مشكلة لدى الحكومة تتمثل في عدم قدرتها على تغطية الحد الادنى من تكاليف هذه الخدمات (ريفيو, 2020) .

ثانياً : الركوب المجاني والمساهمة في تمويل السلع العامة

من اجل تتبع الاثر الذي يتركه الراكب المجاني على المساهمة في تمويل السلع العامة نجري التجربة التالي: يتم وضع خمسة طلاب جامعيين في غرفة واحدة للعب عشر جولات من لعبة بسيطة, في كل جولة يحصل الطلاب على دولار واحد، ولهم خيار الاحتفاظ بهذا الدولار أو وضعه في صندوق "عام". بعد أن يقرر جميع الطلاب ما إذا كانوا سيساهمون أم لا ، يتضاعف المبلغ في الصندوق العام (بواسطة الاقتصادي الذي يدير التجربة) ويقسم بالتساوي بين جميع الطلاب الخمسة، بغض النظر عما إذا كانوا قد ساهموا أم لا. وبالتالي ، إذا اختار الجميع المساهمة بدولار واحد في الصندوق، فسيحصل كل منهم على دولارين في المقابل. إذا ساهم 4 فقط في الصندوق يتلقى كل من المساهمين 1.60 دولارًا (4 × 2÷5 طلاب)، بينما يحتفظ غير المساهمين بدولار واحد كاملاً ويحصل على 1.60 دولارًا أمريكيًا من الصندوق العام ، ليصبح المجموع 2.60 دولارًا أمريكيًا. بالنسبة إلى المشاركة الكاملة، سيخسر المساهمون المال ويكسب غير المساهمين المال وبالتالي هناك حافز واضح للغاية للتخلص من مساهمات الآخرين ، لذا يجب على الاقتصادي أن يتنبأ نظريًا بأنه لا ينبغي لأحد المساهمة في التمويل العام.

تظهر الأدلة التجريبية نتيجة مختلفة تمامًا عن تلك التي تنبأت بها النظرية الاقتصادية. كما تمت مراجعة ذلك في Ledyard (1995) ، اذ تؤدي كل تجربة لتوفير السلع العامة تقريبًا إلى مساهمة 30-70٪ من المشاركين في الأموال العامة. ومن المثير للاهتمام في التجارب التي أجريت على جولات متعددة، مثل تلك

التي تم وصفها للتو ، أن المساهمات تميل إلى الانخفاض مع تقدم الجولات، ولكن نادرًا ما تصل إلى الصفر. وهكذا، يبدو أن **الإيثار** يتفوق على التنبؤ الأناني البحت الذي تقوم عليه نظرية مشكلة الراكب المجاني. لذلك درس برونر محطات الإذاعة العامة في جميع أنحاء البلاد، وفحص مساهمات المستمعين من حيث تعلق الامر بالحجم الإجمالي لـ جمهور المحطة. من المثير للدهشة أن برونر وجد أن عدد المستمعين المساهمين يتناقص بشكل متواضع فقط مع زيادة عدد المستمعين، وأن مقدار المساهمة بين المساهمين لم يتغير, ويبدو أن هذا يشير إلى أن هناك مجموعة فرعية من المساهمين في المنافع العامة يرون ان المساهمة نظير نصيبهم المناسب من تلك المنافع .

ما الذي يحدد الإيثار؟ هذا سؤال صعب للغاية وقد اخذ مجال واسع من دراسة رأس المال الاجتماعي وقيمة السلوك الإيثاري في المجتمع. إن الاكتشاف المركزي لهذا المجال هو أنه من المرجح أن يكون الأفراد أكثر إيثارًا عندما يكونون أكثر "ثقة" للآخرين. على سبيل المثال ، أجرى أندرسون وآخرون (2003) تجربة على سلع عامة نموذجية، وقاموا بإقران النتائج بمقاييس سلوكية للثقة بالأفراد مثل (هل "يمكن الوثوق بمعظم الأشخاص"؟) أو(هل تقرض المال للأصدقاء والغرباء؟ هل سبق لك أن وقعت ضحية جريمة؟ وما إلى ذلك). حيث وجدوا أن معظم التدابير السلوكية للثقة كانت مرتبطة بشكل إيجابي بمساهمات عالية في السلع العامة (Gruber,2010:p193-194) .

يمكن لنظام المساهمات الطوعية الخاص بتمويل السلعة العامة البحتة أن يعمل بشكل جيد عندما يتألف المجتمع من عدد قليل من الأفراد. اي عندما يكون عدد الأشخاص المشاركين في التوصل إلى اتفاق طوعي صغيرًا ويعرف بعضهم البعض جيدًا ولديهم فكرة جيدة عن الفوائد التي ستصيب بعضهم البعض من توفر السلع العامة, اذ يدرك الناس في المجتمع جيدًا المنفعة المشتركة للصالح العام. على سبيل المثال، غالبًا ما يجتمع الأشخاص الذين يعيشون في العمارات السكنية لتحديد مدى الصيانة على الطرق المشتركة فيما بينهم. من المرجح أن يكون الاعضاء على دراية كافية بأذواق ودخول جيرانهم للحصول على فكرة جيدة عن الفوائد الحدية الحقيقية لخدمات الصيانة الإضافية. في ظل هذه الظروف يكون لدى الاعضاء (المجتمعات الصغيرة) القليل من الحافز على عدم الدفع اذ تعد الالتزامات الأخلاقية للأعضاء قيود قوية تمنع ذلك. ومع ذلك مع زيادة عدد الأشخاص المشاركين في القرار وتصبح المعلومات حول أذواق الجيران والظروف الاقتصادية أكثر ندرة ، تزداد احتمالية عدم المساهمة. هذا لأنه من غير المحتمل أن يكون لدى أي شخص في مجموعة كبيرة معلومات دقيقة عن الفوائد الحدية الفعلية للآخرين. لذا قد يختار الشخص عدم المساهمة بأي شيء في تمويل النشاط الحكومي على أمل التمتع بالمزايا التي توفرها مساهمات الآخرين, فالفرد الذي يتصرف بهذه الطريقة يفترض أن الآخرين سيستمرون في المساهمة. من الواضح أنه إذا تصرف جميع المواطنين بهذه الطريقة، فلا يوجد مصدر لتمويل الموازنة، وبالتالي ليس هناك ما يكفي لتقديم السلع العامة, (Hyman,2010: p 168-169) .

ثالثاً : حل مشكلة الراكب المجاني

يمكن أن يكون الركوب المجاني استراتيجية معقولة لأي فرد، **بشرط عدم وجود عقوبة** وأن يختار عدد قليل فقط هذه الاستراتيجية, حيث إذا اختار جميع أعضاء المجتمع استراتيجية الراكب المجاني فلن يكون هناك إنتاج للسلع العامة (Hyman,2010:p 169) . لذلك تتخذ بعض الدول مجموعة من الاجراءات منها الحزم في تحصيل الضرائب, رفع الدعم عن بعض السلع والخدمات, فرض تشريعات صارمة تحد من الاستهلاك العشوائي للموارد العامة, استهداف فئات محددة (هشة) بالدعم العام وعدم إتاحة هذا الدعم للجميع (ريفيو, 2020).

يتطلب توفير السلع العامة من قبل الحكومة عادةً مدفوعات إجبارية من المنتفعين, للمساعدة في تمويل تكاليف توفيرها لمجموعة كبيرة من الافراد . فمن الشائع للخدمات الحكومية التي تنطوي على درجة معينة من الاستهلاك الجماعي أن يتم تمويلها من خلال مخطط ضريبي إلزامي لتجنب إمكانية الانتفاع المجاني, اي في ظل الضرائب الإجبارية يُطلب من الناخب المساهمة، ولا يُطلب منه في الدول الديمقراطية، نظرًا لأن النتائج السياسية يتم تحديدها من خلال التصويت، فإن استعداد أي ناخب للتصويت لصالح اقتراح ما يعتمد على حصته الضريبية لكل وحدة من السلعة. لذا يقرر الشخص كيفية التصويت في الانتخابات من خلال مقارنة الضريبة لكل وحدة من السلع العامة مع المنفعة الحدية في الناتج المقترح (Hyman,2010:p 172).

الاستنتاجات والتوصيات :

ان مشكلة الراكب المجاني من المشاكل الخطيرة والتي تظهر كلما تزايد عدد افراد المجتمع المستفيدين من السلع والخدمات العامة و غياب الايثار لدى بعض المستفيدين من افراد المجتمع, وبالتالي تشكل هذه الظاهرة عبئاً ثقيلاً على ميزانية الحكومة وبالتالي تحول دون تقديم السلع والخدمات العامة. وعليه يقترح على الدول

فرض القوانين واللوائح المجابهة لهذه المشكلة من فرض غرامات وعقوبات وغيرها وعدم التساهل فيها لأنها تمنع توفير السلع والخدمات العامة لأفراد المجتمع ككل .

المصادر :

1- Gruber, Jonathan, (2010). Public Finance and Public Policy , Worth Publishers, 3th Edition, New York, United States of America.

2- Hyman, David N. , (2010). Public Finance A Contemporary Application of Theory to policy , South-Western College Pub, 10th edition, United States of America.

3- السائح , محمد وفيق, (2020). السلع العامة بين حاجات المجتمع والنشاط الحكومي, جامعة كاي, الاردن.

4- سيد احمد, خالد ابراهيم , المالية العامة . على الموقع :
https://www.kau.edu.sa/files/0053589/subjects/%D9%85%D8%A7%D9%84%D9%8A%D8%A9%20%D8%B9%D8%A7%D9%85%D8%A9%202.pdf

5- ريفيو , هارفارد بزنس, (2020). المفاهيم الادارية, معضلة الراكب المجاني, مقالة على الموقع
https://hbrarabic.com

The Free Rider and the Tragedy of Communism

A . L . Abdullah Haider Jawad / Abdullah.h.j@uomustansiriyah.edu.iq

Abstract :

With the development of societies and the emergence of the role in the state in providing public goods and service. As well as because of the characteristics of purely public goods and services, such that they are consumed in common and due to the lack of possibility of exclusion, the free rider problem appears which constitutes a heavy burden on the government in providing public goods and services. This article aims to study this dangerous phenomenon. In addition, determining the reasons for its emergence and arriving at how to deal with this phenomenon. This study concluded that with the increase in the members of society who benefit from public goods and services in a common manner and the absence of motivation to contribute, this phenomenon would appear. This study suggested that countries should impose laws and regulations to confront this problem by imposing fines and penalties. Moreover, others, and should not be tolerated because they prevent the provision of public goods and services to members of society as a whole.

Keywords : The Free Rider , The Tragedy of Communism .

****

****

****