

الحكومة تفشل في حماية العمالة الموسمية 84 قتيلاً في 6 حوادث وسط إهدار المليارات وغياب الرقابة على النقل والتشغيل



الجمعة 21 أغسطس 2026 12:30 م

كشفت تقارير محلية في المنوفية عن ارتفاع حصيلة انقلاب ميكروباص يقل عمالة موسمية على طريق كفر داود السادات إلى 3 وفيات و24 مصاباً وفق الحصيلة الواردة في المصدر محل الرصد، لتتجدد مأساة نقل العمال إلى مواقع العمل

يعيد الحادث، بعد أيام من فاجعة القصاصين بالإسماعيلية التي خلفت 19 وفاة وعشرات المصابين، كشف كلفة الإهمال المتراكم حين يصبح الفقر بوابة لرحلات عمل خطيرة، بينما تظل الحماية الفعلية أضعف من سرعة تكرار الجنازات

رقابة غائبة عن الطريق

وبداية، لا تبدو واقعة كفر داود حادثاً منفصلاً عن نمط متكرر، إذ كان العمال في طريقهم لكسب أجر يومي، قبل أن تنقلب وسيلة النقل التي يفترض أن تحملهم إلى العمل إلى سبب جديد للفقد والإصابات

وفي المقابل، تكشف الأرقام المنشورة تضارباً في عدد المصابين بحادث كفر داود، بين 17 و19 و24 مصاباً، وهو اختلاف لا يغير جوهر الواقعة لكنه يفضح أيضاً غياب قاعدة بيانات موحدة وسريعة للحوادث المرتبطة بالعمل

إضافة إلى ذلك، جاء حادث القصاصين في 11 أغسطس 2026 أكثر دموية، بعدما اصطدمت سيارتا نقل تقلان عمالاً بمنطقة الدواويس في الإسماعيلية، فارتفعت الحصيلة لاحقاً إلى 19 وفاة، بينما أصيب عشرات آخرون بجروح متفاوتة

ومن جهته، ربط النائب إيهاب منصور، وكيل لجنة القوى العاملة بمجلس النواب، تكرار هذه الوقائع بضعف الرقابة والتفتيش الميداني، مؤكداً أن فرق المتابعة محدودة وأن سماسرة توريد العمالة يتحركون دون رقابة كافية على النقل والتشغيل

كذلك، انتقد منصور الفجوة بين أعداد العمال المسجلين رسمياً وحجم العمالة غير المنتظمة الذي ظهر خلال منحة جائحة كورونا، معتبراً ببطء الحصر دليلاً على أن قطاعات واسعة من العمال الموسمين ما زالت خارج المظلة المنظمة

وبناء على ذلك، فإن اختزال المسؤولية في خطأ سائق أو عطل مركبة يترك السلسلة الأوسع بلا مساءلة، بدءاً من صاحب العمل ومقاول الأنفار، مروراً بوسيلة النقل، وصولاً إلى أجهزة التفتيش والمرور والجهات المحلية المكلفة بالرقابة

وفي هذا الإطار، طالب منصور بتشكيل لجنة تقصي حقائق برلمانية تبحث منظومة نقل وتشغيل العمالة الموسمية كاملة، بدلا من التعامل مع كل كارثة باعتبارها ملفاً منفرداً ينتهي بعد التحقيق والتعويض وإصدار بيانات التعازي المعتادة

سجل متكرر من الموت

وعلى صعيد أوسع، أعادت مأساة القصاصين إلى الواجهة سلسلة من الحوادث التي تكاد تتكرر بالسيناريو نفسه، عمال فقراء يخرجون قبل الفجر، وسائل نقل رديئة أو غير مخصصة للركاب، ثم حصيلة ثقيلة من القتلى والمصابين

وقبلها، شهدت بورسعيد في 19 فبراير 2026 مصرع 18 عاملاً. وإصابة آخرين بعد تصادم نقل ثقيل بسيارة ربة نقل تقل عمالاً على محور 30 يونيو أثناء توجههم إلى عملهم في أول أيام شهر رمضان

وفي يونيو 2025، قُتلت 18 فتاة وسائق ميكروباص وأصيب 3 آخرين إثر تصادم على الطريق الإقليمي بالمنوفية، بينما كانت الفتيات يغادرن كفر السنايسة إلى مزارع العنب، فتحوّلت رحلة الأجر اليومي إلى جنازة جماعية

وقبل ذلك، سقط ميكروباص يقل عاملات يومية من فوق معدية أبو غالب في مايو 2024، وكان على متنه 26 فتاة، وانتهت الواقعة بوفاة 16 منهن وإنقاذ الباقيات، في حادث كشف هشاشة وسائل انتقال العاملات الريفيات

وفي أسسيوط، وقعت فاجعة أخرى في 30 يونيو 2026 عندما سقطت مركبة تقل أطفالا يعملون بالزراعة في ترعة بأبو تيج، فمات 9 أطفال، بعضهم دون السن القانونية للعمل، أثناء عودتهم من يوم عمل شاق

ومن زاوية اقتصادية، يرى الباحث إلهامي الميرغني أن حادث القصاصين حلقة ضمن سلسلة طويلة من حوادث نقل العمال بوسائل غير آمنة، مشيراً إلى أن ملايين العاملين بالقطاع غير المنظم يظلون بلا نقابات فاعلة تحمي مصالحهم

كما أشار الميرغني إلى أن الجزء الأكبر من هذه العمالة يتركز في الريف والزراعة، حيث يتداخل ضعف الأجر مع غياب التنظيم والحماية، فتتحول الحاجة إلى العمل إلى قبول شبه قسري بمركبات خطرة وشروط تشغيل هشة

وفوق ذلك، وثق المركز المصري للحقوق الاقتصادية والاجتماعية 248 ضحية على الأقل بين عمال وعاملات في حوادث نقل مرتبطة بالعمل خلال عام واحد حتى يونيو 2025، بينهم 55 وفاة و193 إصابة، مع ترجيح أن العدد الحقيقي أكبر

ومن ثم، لا يمكن التعامل مع تكرار هذه الحوادث باعتباره مصادفة مرورية، لأن تركيز الضحايا في عمال اليومية والزراعة يكشف نمطا اجتماعيا واضحا، حيث يدفع الأفقر ثمنا أعلى للوصول إلى العمل بسبب غياب النقل الآمن والمنظم

الأطفال داخل دائرة الخطر

أما الأخطر، فهو حضور الأطفال داخل هذه الرحلات، إذ أظهرت واقعة أبو تيج أسماء ضحايا تراوحت أعمار بعضهم بين 10 و17 عاما، ما يضع القضية خارج نطاق المرور وحده وداخل ملف تشغيل الأطفال والحماية الاجتماعية

وفي القانون، يحظر تشغيل الأطفال قبل بلوغ 15 عاما، ويسمح بالتدريب المهني ابتداء من 14 عاما بضوابط محددة، كما يمنع تشغيلهم في الأعمال الخطرة، ما يجعل ظهور أطفال أصغر في الحقول إشارة مباشرة إلى خلل التطبيق

ومن ناحية أخرى، قال خبير الإدارة المحلية رضا فرحات إن مأساة أبو تيج تكشف خلافا متراكما في التعامل مع عمالة الأطفال، وإن المسؤولية موزعة بين الأسرة والدولة والوزارات المعنية، وليست مسألة اختيار فردي تتحمله الأسرة وحدها

وبحسب فرحات، فإن مواجهة الظاهرة تحتاج حملات تفتيش منتظمة على الأنشطة غير الرسمية داخل القرى والمراكز، مع رقابة على المركبات المستخدمة ونظم التشغيل، وتوسيع الحماية الاجتماعية للأسر حتى لا يصبح دخل الطفل شرطا للبقاء

وعلاوة على ذلك، تظهر الحوادث أن دفع تعويضات بعد الوفاة لا يعادل وجود سياسة وقاية قبلها، لأن قيمة الحماية تقاس بعدد الأرواح التي لا تفقد، لا بعدد الشيكات التي تصرف بعدما تصل الأسر إلى المشارح

وفي الوقت نفسه، أعلنت الدولة خلال السنوات الأخيرة برامج ومنحا للعمالة غير المنتظمة، لكن الأعداد المسجلة رسميا تظل أقل كثيرا من تقديرات حجم العمل غير المنظم، وهو ما يترك ملايين العمال خارج المتابعة المنتظمة والتغطية الوقائية

لهذا، تبدأ المعالجة الجدية من حصر العمال ومقاولي الأنفار وأصحاب الأعمال، وربط تشغيل العمالة الموسمية بوسائل نقل مرخصة ومناسبة، مع تحميل صاحب العمل ومورد العمالة مسؤولية واضحة عن الرحلة من نقطة التجمع حتى موقع العمل

وبالتوازي، تحتاج إدارات المرور والعمل والتنمية المحلية إلى حملات مشتركة ثابتة لا موسمية، تستهدف سيارات الربع والنصف نقل والتروسيكلات التي تحمل العمال، وتفحص التراخيص والحمولات وأعمار الركاب وشروط التشغيل قبل وقوع الحادث لا بعده

وأخيرا، فإن تكرار كفر السنايسة وأبو غالب وبورسعيد وأبو تيج والقصاصين وكفر داود خلال فترة قصيرة يضع الحكومة أمام اختبار واضح، إما بناء منظومة نقل وحماية للعمالة الموسمية، أو استمرار تحويل لقمة العيش إلى مخاطرة يومية بالحياة