مجلة جامعة تشرين – سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية

اسم المقال: تحليل معدل التعويضات في التأمين الحكومي على المركبات في سورية
اسم الكاتب: ندى اليوسف
رابط ثابت: https://political-encyclopedia.org/index.php/library/4610
تاريخ الاسترداد: 2026/11/03 15:36 +03

الموسوعة السياسيّة هي مبادرة أكاديمية غير هادفة للربح، تساعد الباحثين والطلاب على الوصول واستخدام وبناء مجموعات أوسع من المحتوى العلمي العربي في مجال علم السياسة واستخدامها في الأرشيف الرقمي الموثوق به لإغناء المحتوى العربي على الإنترنت.
لمزيد من المعلومات حول الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political، يرجى التواصل على info@political-encyclopedia.org

استخدامكم لأرشيف مكتبة الموسوعة السياسيّة – Encyclopedia Political يعني موافقتك على شروط وأحكام الاستخدام المتاحة على الموقع https://political-encyclopedia.org/terms-of-use

تم الحصول على هذا المقال من موقع مجلة جامعة تشرين – سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية – ورفده في مكتبة الموسوعة السياسيّة مستوفياً شروط حقوق الملكية الفكريّة ومتطلبات رخصة المشاع الإبداعي التي ينضوي المقال تحتها.

مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية _ سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية المجلد (36) العدد (6) 2014
Tishreen University Journal for Research and Scientific Studies -Economic and Legal Sciences Series Vol. (36) No. (6) 2014

تحليل معدل التعويضات في التأمين الحكومي على المركبات في سورية

ندى اليوسف*

(تاريخ الإيداع 7 / 9 / 2014. قُبِل للنشر في 16 / 11 / 2014)

□ ملخّص □

يعد قطاع التأمين من أهم قطاعات الخدمات المالية في أنحاء العالم، لأنه يواكب مجمل الأنشطة الاقتصادية ويسهم في دعمها، ويحافظ على استقرارها، بالإضافة إلىالدور الاجتماعي الهام للنشاط التأميني من خلال فرص العمل التي يوفرها، أو من خلال مساهمته في الاستقرار الاجتماعي.

تهدف دراستنا إلى استعراض الدور الهام للتأمين الحكومي على المركبات في سورية من خلال دراسة تحليلية لمعدل تعويضات هذا الفرع في المؤسسة العامة السورية للتأمين، لكونها المؤسسة التي تمارس التأمين الحكومي، و بيان أثر هذا التأمين في مجمل أعمالها خلال الفترة من 2007 إلى2012 .

لقد تبين لنا من خلال هذه الدراسة أن قطاع التأمين الحكومي على المركبات في سورية يشكل الحصة الكبرى من حجم أعمال المؤسسة العامة السورية للتأمين وهذا ما يشير إلى ضعف في باقي فروع التأمين، بالإضافة إلى ظهور تأثير الأزمة السياسية والأمنية والاقتصادية التي تتعرض لها سورية في هذه المحفظة بانخفاض أقساطها وازدياد عدد حوادثها و بالتالي ازدياد التعويضات المدفوعة واحتياطياتها ووقوع المؤسسة في خسائر غير متوقعة .

الكلمات المفتاحية : التأمين الحكومي، الأقساط، التعويضات، احتياطي الأقساط الجارية، احتياطي التعويضات تحت التسوية، معدل التعويضات .

*طالبة دراسات عليا (ماجستير) –قسم المصارف و التأمين - كلية الاقتصاد - جامعة دمشق - دمشق – سورية.

مجلة جامعة تشرين للبحوث والدراسات العلمية _ سلسلة العلوم الاقتصادية والقانونية المجلد (36) العدد (6) 2014
Tishreen University Journal for Research and Scientific Studies -Economic and Legal Sciences Series Vol. (36) No. (6) 2014

Analysis of the rate of compensation in the government insurance on vehicles in Syria

Nada Al-Yousif*

(Received 7 / 9 / 2014. Accepted 16 / 11 / 2014)

□ ABSTRACT □

Insurance sector is considered one of the most important financial services sectors around the world, because accompanies economical activities , contributes to their support , and maintains their stability , the important social role of insurance activity is highlighted through job vacancies provided ,or through its contribution in the social stability .

Our study aims to review the main important of government insurance on vehicles in Syria through analytical study the rate of compensation of such branch in Syrian Insurance Company since it is the company that practices government insurance, in addition to spot the light on insurance effect on the total business of such company from 2007 to 2012

The study can conclude that government insurance sector of vehicles in Syria constitutes the main share of business volume of Syrian Insurance Company. This indicates the weakness of other insurance branches, in addition to the emergence of the impact of political security, economic crisis experienced by Syria on such sector starting from the decrease of insurance premiums to the increase of vehicles accidents number which led to the increase of the paid compensation installments and company's reserves which caused unforeseen losses to the company.

Keywords: governmental insurance, installments, compensations, reserve of current premium, reserve of compensation under settlement, the rate of compensation.

***Postgraduate Student, banking and insurance department, Faculty of Economics, University of Damascus, Damascus, Syria.**

مقدمة:

يشكل التأمين على المركبات في سورية أحد أوسع أنواع التأمين الهامة شمولية، ورغم الفائدة العظيمة التي تقدمها المركبات في تسهيل متطلبات الحياة اليومية للناس وفي زيادة رفاهيتهم ، وفي تحسين سرعة تنقلاتهم ، فإنه في الوقت ذاته تتعرض المركبة نفسها أو مستخدموهاا أو يتعرض الآخر سواء في شخصه أم في ممتلكاته لأخطار متعددة نتيجة سوء استخدامها. وتزداد هذه الأخطار مع ازدياد عدد المركبات وحوادثها في عصرنا الحديث في دول العالم عامة وفي الدول النامية على وجه الخصوص . ولقد ساعدت عوامل مختلفة وكثيرة على زيادة هذه الحوادث من أهمها زيادة عدد السكان وازدحامهم في بعض المدن الكبيرة، والزيادة الكبيرة في عدد المركبات بأنواعها المختلفة ، وعدم تنظيم الطرقات والمسارات، وعدم الاكتراث بقواعد المرور، وغيرها الكثير من العوامل والتي لها الكثير من الآثار الاقتصادية والاجتماعية ليس فقط على مستوى الفرد بل أيضاً على الوضع في الدولة بشكل عام .[1]

ومن هنا كان لزاماً على الكثير من الدول التفكير جدياً بضرورة تحسين مستوى السلامة وتقليل المخاطر، وإيجاد أنظمة الحماية وتطويرها وتوفير سبل الآمان لأفراد المجتمع ، فقد أصدرت العديد من القوانين والمراسيم واللوائح المنظمة لحركة السير وللشبكات الطرقية والجسور والأنفاق وممرات المشاة وصولاً إلى التأمين بأشكال شتى، بحيث يغطي المتضررين كلهم نتيجة الوفاة والخسائر المادية والجسدية الناجمة عن الحوادث، وذلك في إطار منظم للتغطية التأمينية و مدة الغطاء التأميني وقسط التأمين تبعاً لدرجة الخطر لكل نوع من أنواع المركبات، و لكل عامل من العوامل المحددة لذلك الخطر.[2]

أهمية البحث وأهدافه:

الأهمية:

تظهر أهمية هذا البحث من خلال تعرضه لنشاط اقتصادي هام له دور فعال في ازدهار الحياة الاقتصادية والاجتماعية وتدعيمها ، بالإضافة إلىدوره في حماية الفرد وممتلكاته ومسؤولياته تجاه الآخر ومنحه الآمان والاستقرار وراحة البال، وكذلك في تحديد نتيجة أعمال شركات التأمين ومركزها التنافسي، حيث تحتل خسائر المركبات التي تتكبدها شركات التأمين أهمية بالغة في تحديد نتيجة أعمالها والمتمثلة بالتعويضات والمطالبات التي يترتب عليها تسديدها لجمهور المؤمن لهم، وبنتيجة تحقق الأخطار المغطاة في محفظة المركبات التأمينية، تلك الخسائر تصبح مؤشراً ذا دلالة عندما تؤخذ بصيغة معدل التعويضات وذلك بربطها ببدلات أقساط المركبات المتحصلة من قبل تلك الشركات .

الأهداف:

أ- التعرف على واقع التأمين الحكومي على المركبات في سورية وظروفه .

ب- دراسة واقع التعويضات التي يتكبدها التأمين الحكومي على المركبات في سورية من جراء تغطيته هذا النوع من الأخطار، والوقوف عند تطورها من سنة لأخرى خلال الفترة المدروسة .

ت- تحديد العوامل المؤثرة في تطور معدل التعويضات في التأمين الحكومي على المركبات في سورية .

---

1 . عريقات، حربي محمد. & جمعة، عقل سعيد.التأمين وإدارة الخطر: النظرية و التطبيق . دار وائل، عمان، 2008، ص159

2 . ناصر ، محمد جودت & قضماني ، عادل . مبادئ التأمين . منشورات جامعة دمشق ،2010-2011، ص215 .

ث- الوصول إلى مقترحات لتعزيز دور تأمين المركبات الحكومي في تحقيق هامش ربح مناسب يسهم في دفع عجلة الاقتصاد نحو الأمام .

ج- نمذجة تطور معدل التعويضات في التأمين الحكومي على المركبات في سورية بعلاقته ببعض العوامل المؤثرة فيه.

مشكلة البحث:

تتلخص مشكلة البحث بمحاولة الإجابة على الأسئلة التالية :

1 - ما هي العوامل المحددة لتطور معدل التعويضات في التأمين الحكومي على المركبات في سورية ؟

2- ما هي حدود الاختلاف والتباين في قيم معدل التعويضات في التأمين الحكومي على المركبات في سورية من سنة لأخرى خلال الفترة المدروسة ؟

3- هل أثرت الأزمة السورية الراهنة في تغير منحى تطور معدل التعويضات في التأمين الحكومي على المركبات في سورية ؟

4- هل يمكن بناء نموذج رياضي يمثل العلاقة بين معدل التعويضات و كل من الأقساط والتعويضات واحتياطي التعويضات تحت التسوية ؟

فرضيات البحث:

لا يوجد فرق (اختلاف) جوهري في معدل التعويضات في التأمين الحكومي على المركبات في سورية خلال سنوات الدراسة.

1-لم تؤثر الأزمة السورية الراهنة في معدل التعويضات في التأمين الحكومي على المركبات، وعلى العوامل المؤثرة فيه.

2-لا توجد علاقة بين معدل التعويضات و العوامل المؤثرة فيه (الأقساط، التعويضات احتياطي التعويضات تحت التسوية) .

منهجية البحث:

1-المنهج التاريخي : من خلال عرضنا للمحة تاريخية عن تأمين المركبات ، وأهم الأمور المرتبطة به .

2-المنهج الوصفي التحليلي القائم على جمع بيانات ومعلومات تتعلق بتأمين المركبات وكافة العوامل المؤثرة فيه وإخضاعها إلى عملية تحليل بمساعدة بعض الأدوات و الأساليب الإحصائية.

الدراسات السابقة :

1_ دراسة (طارق العلي، 2011) بعنوان { دراسة تحليلية لمعدل الخسائر في سوق التأمين السورية} .

أهم ما توصلت إليه هذه الدراسة من نتائج: ارتفاع معدل خسائر التأمين على السيارات خلال السنوات المدروسة ، ولكن على الرغم من هذا الارتفاع فإن هذا التأمين يبقى رابحاً بالنسبة لشركات التأمين ، إلا أن الباحث لم يتسن له أن يأخذ بعين الاعتبار عنصر الاحتياطيات .

2_ دراسة (عادل قضماني، 1994) بعنوان{ التحليل المتعدد وتحليل الأولويات في التأمين على السيارات }، مجلة البحوث ، جامعة حلب ، سلسلة العلوم الاقتصادية ، العدد 17 ، وفيها تمت دراسة بعض المتغيرات في قطاع التأمين على السيارات في سورية وتحليلها.

أهم ما توصلت إليه هذه الدراسة من نتائج: أن التعويضات المدفوعة من قبل المؤسسة العامة السورية للتأمين تتأثر بالدرجة الأولى بعدد الحوادث المؤمنة و بالدرجة الثانية بعدد العقود ومن ثم بحجم الأقساط المحصلة .

أما الدراسة الحالية فتناولت دراسة معدل التعويضات وتحليله في التأمين الحكومي على المركبات في سورية الذي تجسده المؤسسة العامة السورية للتأمين لكونها المؤسسة الحكومية الوحيدة المرخص لها بممارسة التأمين في سورية وتناولت تحليل أهم العوامل المحددة لهذا المعدل.

الدراسة النظرية للبحث .

أولاً: أخطار المركبات .

لقد بدأ التطور السريع في صناعة المركبات منذ الحرب العالمية الأولى ، حيث كانت هناك حاجة لوسيلة نقل لها خاصية السرعة والكفاية [3] ، وقد تزامن ذلك بوجود أخطار للمركبات نتيجة استعمالها وما ينجم عن ذلك من خسائر وأضرار تتعرض لها المركبة ذاتها أو يتعرض لها الآخرون ، وعادة ما تبوب هذه الأخطار على اختلاف أشكالها وأنواعها إلى قسمين أساسين هما :

القسم الأول :أخطار المسؤولية تجاه الآخرين : وتشمل جميع الأخطار المرتبطة بالمسؤولية المترتبة على مالك المركبة تجاه الآخرين من الأضرار والخسائر التي تلحق بهم نتيجة خطأ أو إهمال من جانبه أو جانب التابعين له أومن ينوب عنه ، ويعتبر المالك مسؤولاً عن تعويض هذه الخسائر طبقاً للقواعد العامة في القانون المدني وهذه الأخطار إما أن تكون ناتجة عن إصابات جسدية تلحق بالآخرين أو عن إصابات مادية تلحق بممتلكاتهم:

- أخطار المسؤولية المدنية الناتجة عن الإصابات الجسدية التي تصيب الآخرين وما ينتج عنها من خسائر مثل المصاريف الطبية والأجر الضائع وتعويض العجز الدائم أو الوفاة للأشخاص دون ركاب المركبة نفسها ودون سائقها .
- أخطار المسؤولية المدنية الناتجة عن التلف الذي يصيب ممتلكات الآخرين: أي كل ضرر مادي يلحق بمركبات الآخرين أو حيواناتهم أو عقاراتهم أو منقولاتهم، ويستثنى من ممتلكات الآخرين التلف الذي يصيب ممتلكات المؤمن له أو صاحب السيارة أو الممتلكات التي تكون تحت إدارته أو وصايته كما لا يشمل ممتلكات أي شخص يسكن في منزله أو ممتلكات من يقود سيارته .

القسم الثاني :الأخطار التي تتعرض لها المركبة ذاتها والسائق والمالك والركاب والمنقولات عليها : وتشمل جميع الأخطار التي تصيب جسم المركبة نفسها والأشياء المنقولة عليها والسائق والمالك والركاب نتيجة أحد الحوادث (التصادم – الانقلاب والعمل العدائي– الحريق والانفجار– السرقة أو السطو– الأخطار الناشئة عن نقل المركبة من مكان لآخر) . [4]

ثانياً: أنواع وثائق التأمين على المركبات.

تختلف وثائق التأمين على المركبات من حيث مدى تغطيتها للأضرار والخسائر التي تلحق بالمركبة، ويمكن حصر أنواع وثائق التأمين على المركبات فيما يلي:

3- *Kirby , Peter and Ransom , David J (Motor Insurance) . the Chartered Insurance ,1998 ,* Page *116.*

4 - حسان ، فؤاد . التأمين : المبادئ النظرية والعلمية . جامعة المنوفية ، كلية التجارة ، 2008–2009 ، ص 347– 350 .

1-**تأمين المركبات الإلزامي (تأمين المسؤولية المدنية تجاه الآخرين):** وهو تأمين المسؤولية المدنية تجاه الآخرين بما يصيبه في شخصه بسبب حوادث المركبات ويتم تنظيمه بموجب القانون .

ويشمل تأمين المسؤولية الناشئة عن استعمال المركبة استعمالاً يتطلب المساءلة القانونية للسائق / المؤمن له وذلك بما يتسببه من أضرار للآخر من إصابات جسدية أو أضرار مادية .

2-**التأمين الشامل** : يغطي كافة الأضرار التي لم يشملها التأمين الإلزامي ، أي تلك المتعلقة بالمركبة نفسها وما عليها من أشياء وما فيها من ركاب بمن فيهم السائق والمالك، ويتضمن العقد هنا وثيقتين ، وثيقة التأمين الإلزامي وتخضع إلى شروط وأحكام نظام التأمين الإلزامي ، ووثيقة التأمين التكميلي وتخضع إلى شروط وثيقة التأمين الصادرة عن الشركة وبالأسعار التي تقررها .[5]

ثالثاً: العوامل المؤثرة في تحديد قيمة التأمين على المركبات .

من المعروف أن هناك العديد من الخصائص الشخصية والديموغرافية والمرورية ،التي تؤثر في السلامة المرورية والخطورة وتتخذها شركات التأمين كمعيار لتقدير القيمة التي يغطيها عقد التأمين . وحسب هذه الصفات يتم إيجاد صيغة عادلة للعقد بحيث تخدم خطط السلامة الوطنية بشكل مباشر وصالحه لتقدير قيمة التأمين لكل فرد من خلال نماذج رياضية محددة [6]. ومن أهم هذه الصفات:

1-الجنس : حيث أظهرت الدراسات المختلفة أن الإناث أقل قيادة للمركبات من الذكور وبالتالي فإن معدل تعرضهن للحوادث أيضاً أقل من الذكور ومن ثم فإن شركات التأمين تجعل قيمة مركباتهن أقل من الذكور

2-الحالة الزوجية : حيث يحصل المتزوجون على تخفيضات كبيرة لأنهم أكثر أماناً في قيادتهم من العازب

3-المهنة : حيث يعتبر المديرون أكثر استخداماً لسياراتهم من غيرهم ، وهم أكثر تجاوزاً للسرعة وأكثر مجازفة للقيادة وبالتالي فكلما كانت المهنة ذات خاصية مهمة ومخاطرة أكبر كلما كان مبلغ التأمين لها أكبر من غيرها.

4-المستوى التعليمي : فكلما زاد المستوى التعليمي للسائق كلما كان وقوعه في الحوادث أقل وكان مبلغ تأمينهم أقل .

5-العمر : حيث تدرك شركات التأمين أن الفئات العمرية التي هي بين 25-65 أكثر أماناً في قيادة المركبة من غيرها ، وبالتالي كلما تقدم العمر كلما قل مبلغ التأمين .

6-الخبرة : فكلما زادت خبرة السائق في القيادة كلما قلت أخطاؤه وبالتالي قل مبلغ تأمينه .

7-عدد الحوادث السابقة : كلما كان عدد الحوادث التي قام بها السائق في السنوات القليلة الماضية أكبر كلما كان مبلغ التأمين الذي يدفعه أكبر و العكس صحيح .

8-نوع المركبة : كلما كانت المركبة أرخص كلما كانت قيمة التأمين التي تغطيها أقل لرخص ثمن التعويض الذي يحصل عليه المؤمن له .

9-عمر المركبة : فالمركبات الحديثة تكون دائماً مزودة بتقنيات أحدث من القديمة وهي أقل عرضة للأعطال لحداثتها فتقوم شركات التأمين بالموازنة بين حداثة المركبة وقيمتها عند تقدير قيمة التأمين التي يمكن أن تغطي المركبة و سائقها .

5 . فلاح ، عز الدين. التأمين: مبادئه وأنواعه . دار أسامة للنشر والتوزيع ، عمان ، الأردن ، 2008، ص 61-62 .

6 . العجمي، حسين يوسف. تأمين المركبات. معهد البحرين للدراسات المصرفية والمالية، لم يذكر تاريخ النشر ، ص 219-220 .

10- عدد المركبات المؤمنة : كلما زاد عدد المركبات التي يقوم الفرد بتأمينها لدى شركة واحدة كلما حصل على نسبة تخفيض أكبر .

11- قيمة المركبة : تكون قيمة التأمين التي تدفع للمركبات الغالية أكبر من نظيراتها الأقل تكلفة . لكن وجود الأجهزة التي تزيد من سلامة المركبة وتخفض من احتمال سرقتها سبب بعض التخفيضات في قيمة هذا التأمين .[7]

رابعاً: التأمين على المركبات في السوق السورية .

في هذا الإطار يمكن التمييز بين فترتين زمنيتين ، الأولى تسبق تاريخ 2008/5/13 والثانية تبدأ بتاريخ 2008/5/13 وهو تاريخ بدء تطبيق قانون السير والمركبات رقم 31 للعام 2004 المعدل بالمرسوم التشريعي رقم 11 تاريخ 1/30/ 2008 وذلك لتلافي الثغرات في القانون رقم 31 ولمواكبة التطور الحاصل في مجالات النقل والمواصلات والمركبات الناجمة عن التغيرات الاجتماعية والاقتصادية التي طرأت خلال السنوات الأخيرة .

1- الفترة الأولى السابقة لـ 2008/5/13 : حيث تعتبر المؤسسة العامة السورية للتأمين حتى وقت قريب هي المؤمن الوحيد الذي يغطي أخطار المركبات في السوق السورية للتأمين ، والتي تمارس هذا النوع اختيارياً منذ نشوئها إلى حين صدور قانون السير رقم 19 لعام 1974 ، والذي أوجب التأمين على جميع المركبات السورية المسجلة في دوائر النقل ومديرياته ما عدا السياحية منها وعلى المركبات الأجنبية العابرة للقطر وذلك ضد الأضرار الجسدية فقط التي تحدثها تلك المركبات للأفراد في سورية(مرحلة أولى) حيث إن الشركات الخاصة التي تأسست حديثاً لم تشهد انطلاقة ملموسة على صعيد هذه الأخطار إلا منذ سنتين تقريباً ، وقبل تلك الفترة كانت المؤسسة والشركات الخاصة تقدم هذه التغطية من خلال إصدار وثائق التأمين على المركبات كما يلي:

أ. التأمين الإلزامي : ويعتبر إلزامياً كونه لا تتم عملية تجديد رخصة المركبة إلا بشراء وثيقة التأمين وفي عام 1991 قامت المؤسسة العامة السورية للتأمين بتوسيع التأمين الإلزامي ليشمل الأضرار المادية التي تحدثها المركبات السياحية أو المركبات الأجنبية الداخلة إلى سورية عبوراً أو بغرض المكوث المؤقت للمواطنين في سورية بالإضافة إلى الأضرار الجسدية التي جرى التأمين عليها إلزامياً منذ عام 1974 علماً أن هذا التأمين لا يشمل جسم المركبة والأموال والبضائع المنقولة على المركبة وكذلك مستخدمي المركبات الخاصة وركابها والسائق في جميع الأحوال وكذلك الأقارب إلا بعقد خاص يبرم بين مالك المركبة والمؤسسة بتعرفة خاصة .[8]

ب. التأمين الاختياري (التكميلي): ويعتبر مكملاً للأخطار التي تمت تغطيتها من خلال التأمين الإلزامي ويتم عقده بصورة اختيارية ويأخذ أحد الأشكال التالية :

1-تأمين المسؤولية المدنية : ويغطي جميع أنواع المركبات السياحية ، بالإضافة إلى تأمين الركاب في المركبات الخاصة والسائق في جميع فئات المركبات وحمولات الصهاريج من المحروقات شاملاً الأضرار المادية للآخر بقيمة غير محددة ، والأضرار الجسدية لمالك المركبة والسائق وأفراد عائلاتهم حسب شروط العقد والأضرار المادية والجسدية للآخر في لبنان للمركبات السياحية ، كذلك الأضرار الجسدية لركاب المركبات الخاصة بما فيهم طلاب المدارس .

7. المدني، هاشم محمد نور. التأمين على المركبات : مصطلحاته وخصائصه وعلاقته بالحوادث . جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية مركز الدراسات و البحوث ، 2012، ص 63-71 .

8 . آمين، عبدالله. التطورات التشريعية والعملية لصناعة التأمين في سورية. مطابع الإدارة السياسية، دمشق، سورية،2008، ص 96

2-تأمين جميع الأخطار والتأمين الشامل : ويغطي جميع أنواع المركبات شاملاً كافة الأضرار الناتجة عن حادث سير سواء كان للمركبة نفسها أو للآخر.[9]

3-تأمين المركبات خارج الأراضي السورية ضد الآخر(البطاقة البرتقالية) : نظراً لقوانين التأمين الإلزامية على المركبات داخل كل قطر على حدة ونتيجة للحاجة المتنامية لتنقل المركبات عبر دول العالم فقد حدثت العديد من العقبات أمام دخول تلك المركبات إلى دول أخرى ، ففي عام 1975 م ، تم التوقيع على اتفاقية البطاقة البرتقالية بين بعض الأقطار العربية ومنها سورية ، وذلك لجعل الوثيقة المحلية الخاصة بالتأمين الإلزامي للمركبة دولية وملائمة لتسهيل سير المركبات عبر حدود الدول دون أي عراقيل تذكر[10] .

2- الفترة الثانية بدءاً من 2008/5/13 : وتتجسد أهم التطورات خلال هذه الفترة بما يلي :

أ. وثائق التأمين الإلزامي لتغطية أضرار الآخرين المادية والجسدية : والتي تضمنها القرار رقم 1915 تاريخ 2008/5/12، الصادر عن رئيس مجلس الوزراء في سورية، الذي أبان حدود مسؤولية جهة التأمين والمترتبة بسبب استعمال المركبة على أراضي الجمهورية العربية السورية، وذلك في حالات التأمين الإلزامي، إضافة إلى المركبات غير السورية الداخلة إلى أراضي الجمهورية العربية السورية أو المارة فيها خلال مدة مكوثها ما عدا التي تحمل البطاقة البرتقالية، كذلك المركبات المسجلة والمؤمن عليها في إحدى الدول العربية والتي يشمل تأمينها مدة مكوثها في سورية وذلك شرط المعاملة بالمثل على أن يكون للشركة التي أصدرت وثيقة التأمين ممثل لها في سورية يفوض بتمثيلها وبتسوية التعويضات المترتبة عليها، وإلزام كافة الشركات العاملة في سوق التأمين السورية العامة منها والخاصة بالشروط الخاصة والعامة والاستثناءات وكل ما يتعلق بالالتزامات والمطالبات التي تضمنها ذلك القرار وإلزام جميع المركبات الخاصة التسجيل في مديريات النقل بالتأمين من المسؤولية المدنية تجاه الآخر الناجمة عن استعمال المركبة والتي تشمل الأضرار الجسدية والمادية للآخر ، ما عدا الأضرار التي تلحق بالبضائع والأموال والممتلكات المنقولة بالمركبة المؤمنة ما لم يجر التأمين عليها بعقد خاص كتدني القيمة وفوات المنفعة .[11]

ب. وثائق تأمين المركبات ضد جميع الأخطار : تضمن هذه الوثائق تعويض المؤمن له عن الفقد أو التلف الجزئي أو الكلي الذي يلحق بالمركبة المؤمن عليها وملحقاتها وقطع غيارها أثناء وجودها فيها وذلك في حالة الفقدان والتلف الناجم عن حادث عرضي أوعن تصادم أوانقلاب أوحريق أوانفجار خارجي أو سرقة أو نجم عن فعل متعمد صادر عن الآخرين.[12]

النتائج و المناقشة:

تحليل المتغيرات الرئيسة لمعدل التعويضات في التأمين الحكومي على المركبات في سورية .

بات التأمين على المركبات يحتل مكانة متقدمة وسط صناعة التأمين ، حيث إن المركبة أصبحت ومنذ زمن بعيد عنصراً ملازماً لحياة الإنسان وأهميتها للمجتمع تتزايد باستمرار ويشهد على ذلك نسبة عدد المركبات إلى عدد الأفراد من السكان البالغة 65 %.[13]

9 . ناصر، محمد جودت & قضماني ، عادل . مبادئ التأمين . مرجع سابق ، ص224-225 .

10 . بلاند، ديفيد.التأمين: الأسس والممارسة. معهد البحرين للعلوم المالية والمصرفية، ترجمة حسين العجمي، 2005، ص110

11 . القرار رقم /1915/ تاريخ 2008/5/12.

12 . موقع المؤسسة العامة السورية للتأمين syrinsur@syrian-insurance.com

13 . سلوم ، فؤاد . التأمين وتأمين السيارات . دمشق ، دار الينابيع للنشر و التوزيع ، 1995، ص90.

1-تحليل تطور الأقساط و التعويضات و الاحتياطيات في محفظة المركبات في المؤسسة العامة السورية للتأمين :

أ.تطور إجمالي أقساط التأمين الحكومي على المركبات .

منذ أن خطت سورية خطواتها الأولى في تأسيس السوق التأمينية كان هناك إجماع على أنها سوق قادرة على التطور والنمو بسرعة كبيرة، و أنها ستكون خلال السنوات القليلة القادمة من الأسواق المنافسة والتي ستحقق حضوراً مهماً في بورصة التأمين بمختلف أشكالها و أنواعها ، وكان للمؤسسة العامة السورية للتأمين التي تمارس التأمين كجهة حكومية مملوكة من قبل الدولة دوراً كبيراً بل أساسياً في تطور هذا السوق ، خصوصاً فيما يتعلق بتأمين المركبات حيث لا يمكن تقويمها أو النظر إليها إلا من باب النجاح و التقدم وخاصة و أن مبالغها الكبيرة من محفظة المؤسسة تشكل دلائل على أهمية هذا الفرع .

وهنا تعتبر أقساط تأمين المركبات من أهم العناصر الرئيسة للمؤسسة ، إذ تشكل المصدر الأساسي لسداد التعويضات والنفقات المترتبة على وقوع أخطار المركبات ، وتعد مؤشراً للحكم على مدى نجاح هذا المنتج مقارنة بمنتج آخر ، فأول ما يؤخذ بعين الاعتبار هذه الأقساط التأمينية كمعيار للمقارنة .

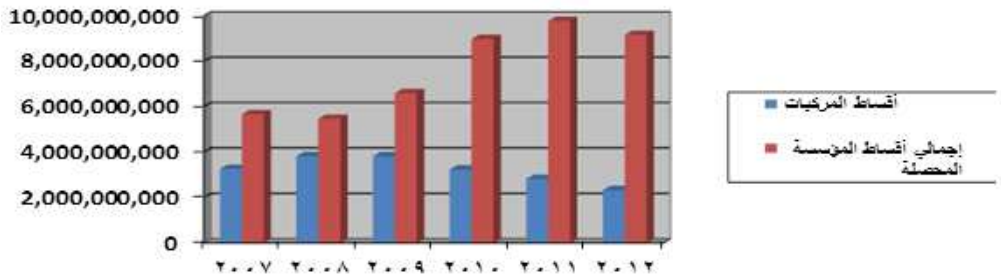
ولتعزيز هذه الأهمية نستعرض في الجدول التالي تطور إجمالي أقساط محفظة المركبات في المؤسسة العامة السورية للتأمين مقارنة بإجمالي الأقساط المحصلة من كافة فروع التأمين في المؤسسة من الفترة الممتدة من عام 2007 إلى عام 2012 .

الجدول رقم (1) تطور إجمالي أقساط تأمين المركبات في المؤسسة العامة السورية للتأمين

السنة	أقساط تأمين المركبات	إجمالي أقساط المؤسسة المحصلة	نسبة أقساط المركبات إلى إجمالي الأقساط المحصلة	معدل النمو السنوي لأقساط تأمين المركبات
2007	3,265,422,960	5,673,085,832	%57.56	-
2008	3,052,868,642	5,476,723,127	%55.74	%6.51-
2009	3,825,259,971	6,606,005,714	%57.91	%25.30
2010	3,233,088,337	8,987,342,820	%35.97	%15.48-
2011	2,822,048,346	9,778,329,069	%28.86	%12.71-
2012	2,329,500,000	9,165,000,000	%25.42	%17.45-
المتوسط	3,088,031,376	7,614,414,427	%43.58	%4.48-

المصدر : الميزانيات الختامية للمؤسسة العامة السورية للتأمين 2007-2012 [14]

14 . الميزانيات الختامية للمؤسسة العامة السورية للتأمين 2007_2012 .



الشكل البياني رقم (1) تطور أقساط تأمين المركبات بيانياً في المؤسسة العامة السورية للتأمين مقارنة بإجمالي الأقساط المحصلة في المؤسسة 2007 –2012

يتضح من الجدول السابق والشكل البياني المرفق ما يلي :

1–احتل تأمين المركبات المرتبة الأهم من بين أقساط التأمين المحصلة بّقيمة وسطية (3,088,031,376) مليار ل.س وبنسبة وسطية (43.58%) من حجم فروع التأمين خلال الفترة من 2007-2012 نتيجة ازدهار سوق السيارات في سورية وإلزامية التأمين وفق قانون السير السوري رقم/ 19/ لعام 1974 والذي عدل في القانونين/ 6/ لعام 1979 م و/ 21 / لعام 1991 م، واستمر العمل بموجب القانون الأخير إلى أن عدل بالقانون رقم /31/ الصادر في 2004/7/11 م . ولمواكبة التطور الحاصل في مجالات الحياة الاقتصادية و الاجتماعية التي طرأت خلال السنوات الأخيرة و لتلافي بعض الثغرات في القانون رقم /31/ صدر المرسوم التشريعي رقم /11/ تاريخ 2008/1/30 م ليعدل قانون السير رقم 31 لعام 2004 م هذا فيما يخص التأمين الإلزامي، والذي كان له أثر واضح في زيادة أقساط تأمين المركبات الإجمالية كما ذكرنا سابقاً. ويضاف إلى ذلك، التوسع في تسويق المركبات عبر القروض المصرفية باستخدام التقسيط، حيث يشترط الحصول على تغطية تأمينية طيلة فترة سداد الأقساط إضافة إلى ازدياد عدد المركبات في الداخل و المركبات التي تعبر الحدود داخلة إلى ا لقطر .

2–تغير حجم أقساط تأمين المركبات من عام إلى آخر بمعدل نمو سنوي سالب مقداره (-4.48%) حيث تغيرت الأقساط بنسب متفاوتة بين الزيادة والنقصان وخاصة فيما يتعلق بالعام 2011 و 2012 وهذا مرده إلى الأوضاع السياسية والأمنية التي مرت بها سورية خلال تلك الفترة مما يؤكد عدم صحة الفرضية فيما يتعلق بتأثير الأزمة السورية في مقدار محفظة التأمين بشكل عام و أقساط المركبات بشكل خاص .

3–انخفضت نسبة الأقساط من 57.56% إلى25.42% من إجمالي الأقساط المخصصة في المؤسسة وهذا يعود إلى سببين، انخفاض حجم أقساط تأمين المركبات خلال فترة 2011 و 2012 بسبب الأزمة القائمة وزيادة حجم الأقساط الأخرى المحصلة في المؤسسة لفروع التأمين الأخرى، مما يؤكد عدم صحة فرضية تأثير الأزمة السورية على قطاع تأمين المركبات في المؤسسة العامة السورية للتأمين.

ب. تطور إجمالي احتياطي الأخطار السارية (احتياطي الأقساط):

ويقصد باحتياطي الأخطار السارية (احتياطي الأقساط) المبالغ المخصصة لمقابلة الالتزامات الناشئة عن عقود التأمين الصادرة خلال السنة المالية التي يمتد سريانها إلى السنة المالية التالية ويحسب على أساس نسبة (40%) من عمليات التأمين على المركبات .

ونبين من خلال الجدول التالي تطور احتياطي الأخطار السارية للمركبات في المؤسسة العامة السورية للتأمين مقارنة باحتياطي الأخطار السارية من كافة فروع التأمين في المؤسسة من الفترة الممتدة من عام 2007 إلى عام 2012 .

الجدول رقم (2) تطور إجمالي احتياطي الأخطار السارية في المؤسسة العامة السورية للتأمين

السنة	احتياطي الأخطار السارية لتأمين المركبات	إجمالي احتياطي الأخطار السارية المحتجزة لدى المؤسسة	نسبة احتياطي الأخطار السارية للمركبات إلى إجمالي احتياطي الأخطار السارية للمؤسسة	معدل النمو السنوي لاحتياطي الأخطار السارية
2007	1,306,169,184	2,138,570,182	861.0%	-
2008	1,221,147,413	2,072,734,154	58.91%	%6.51-
2009	1,530,103,988	2,509,923,058	60.96%	%25.30
2010	1,293,235,335	3,327,778,996	38.86%	%15.48-
2011	1,128,819,338	4,505,415,363	25.05%	%12.71-
2012	000,800,931	000,000,666,3	%25.42	%17.45-
المتوسط	1,235,212,543	3,036,736,959	%45.05	%4.48-

المصدر : الميزانيات الختامية للمؤسسة العامة السورية للتأمين 2007-2012 [15]

نلاحظ من خلال الجدول السابق الارتفاع والانخفاض في حجم احتياطي الأخطار السارية والذي يتناسب طرداً وبعلاقة ارتباط ممتازة مع التغير في الأقساط، حيث نجد أن أعلى معدل لنموه كان في عام 2009 بمعدل نمو عن السنة السابقة وصل إلى(25.30%) ثم يعود للانخفاض في السنوات اللاحقة للدراسة وهذا مرده إلى انخفاض في حجم الأقساط .

ج. تطور إجمالي تعويضات تأمين المركبات .

يعد التعويض ركنا أساسيا من أركان تأمين المركبات ، فهو يمثل التزاما على شركة التأمين تدفعه للمؤمن له عند وقوع الخطر المؤمن ضده مقابل دفع المؤمن له قسط التأمين ، حيث حدد آخر تعديل على التعويض في تأمين المركبات بموجب القرار الصادر عن رئيس مجلس الوزراء رقم /1915/ تاريخ 2008/5/12 و الذي أبان حدود مسؤولية جهة التأمين والمترتبة بسبب استعمال المركبة على أراضي الجمهورية العربية السورية وذلك في حالات التأمين الإلزامي والشامل .

هذا ويعتبر مبدأ التعويض من أهم المبادئ القانونية للتأمين وهو يطبق على كافة فروع التأمين سواء الممتلكات أن المسؤولية المدنية وغيرها ، والذي يقوم على أساس أنه لا يجوز إطلاقاً أن يزيد التعويض الذي تدفعه المؤسسة للمؤمن له أو المستفيد عن قيمة الخسارة الفعلية ولا يتعدى بأي حال من الأحوال حدود مبلغ التأمين المتفق عليه أو قيمة المركبة موضوع التأمين أيهما أقل عند تحقق الخطر المؤمن منه . وهنا لا يمكننا أن نتجاوز مبدأ هاما في الممارسة التأمينية وهو شرط النسبية أو التأمين دون الكفاية ، فإذا تم التأمين على الشيء دون قيمته الحقيقية فإن التعويض في حال وقوع الخسارة سيكون بحدود النسبة التي تم التأمين عليها وفقاً للمعادلة التالية :

قيمة التعويض = قيمة الخسارة × (مبلغ التأمين/ قيمة المركبة موضوع التأمين)

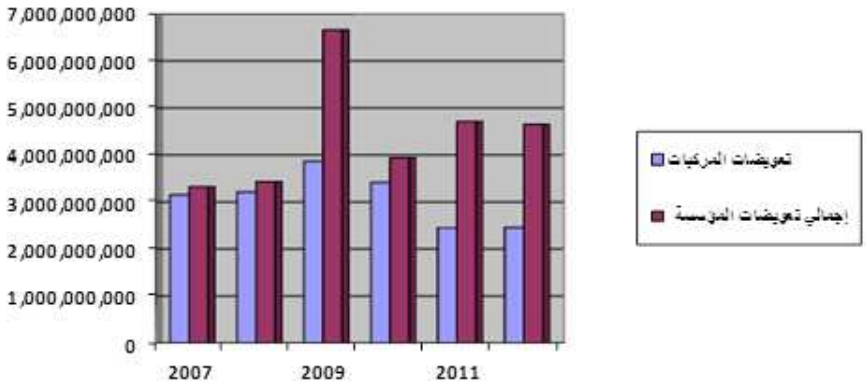
15 . الميزانيات الختامية للمؤسسة العامة السورية للتأمين 2007_2012 .

وسنعرض فيما يلي تطور تعويضات المركبات المدفوعة في المؤسسة العامة السورية للتأمين للأعوام 2007_2012 مقارنة بإجمالي تعويضات المؤسسة المدفوعة خلال تلك الفترة .

الجدول رقم (3) تطور إجمالي تعويضات المركبات في المؤسسة العامة السورية للتأمين

السنة	تعويضات تأمين المركبات	إجمالي تعويضات المؤسسة المسددة	نسبة تعويضات تأمين المركبات إلىإجمالي التعويضات المسددة	معدل النمو السنوي لتعويضات تأمين المركبات
2007	3,154,797,364	3,322,321,925	694.9%	-
2008	3,214,338,458	3,433,285,039	93.62%	%1.89
2009	3,862,351,324	6,657,943,528	58.01%	%20.16
2010	3,415,329,599	3,942,326,798	86.63%	%11.57-
2011	2,452,636,758	4,707,901,986	1052.%	%28.19-
2012	2,454,600,000	4,649,000,000	%52.80	%0.08
المتوسط	3,092,342,251	4,452,129,879	% 73.02	%2.94-

المصدر : الميزانيات الختامية للمؤسسة العامة السورية للتأمين 2007-2012 [16]



الشكل البياني رقم (2) تعويضات المركبات المدفوعة في المؤسسة العامة السورية للتأمين مقارنة بإجمالي التعويضات في المؤسسة (2007-2012)

من خلال الجدول السابق و الشكل البياني يتضح لنا أن تعويض تأمين المركبات يشكل الحصة الكبرى من حجم تعويضات المؤسسة واستقر عند 73,02% من إجمالي التعويضات، وخاصة بعد صدور القرار رقم /1915/ عام 2008/5/12، والذي بموجبه تم رفع مبالغ التعويض في حال تحقق أضرار للآخر . حيث حدد سقف المسؤولية المدنية بـ 1.5 مليار ل.س للأضرار المادية، وتم رفع تعويض التعطل عن العمل إلى12 ألف ليرة سورية بالشهر لمدة 6 أشهر لكل متضرر ، وتعويض العلاج والتداوي الفعلية بحد أقصى 200 ألف ل.س، أما الحمل المتكون فقد بلغ تعويضه 200 ألف ل.س عن كل حمل وبالنسبة للوفاة و العجز الكلي الدائم فقد وصل تعويضه إلى750 ألف ليرة سورية للمصاب الواحد

16 . الميزانيات الختامية للمؤسسة العامة السورية للتأمين 2007_2012 .

د. تطور إجمالي احتياطي التعويضات تحت التسوية .

ويقصد باحتياطي التعويضات تحت التسوية تلك المبالغ المخصصة لمواجهة المطالبات الناشئة عن حوادث وقعت قبل نهاية الفترة الحالية وتم إعلام الشركة بها ولم تسوى في نهاية الفترة . ويحسب على أساس 100% من مجموع المطالبات للحوادث التي تم الإبلاغ عنها .

ونبين من خلال الجدول التالي تطور احتياطي التعويضات تحت التسوية للمركبات خلال الفترة المدروسة ومدى حصتها من إجمالي احتياطيات تحت التسوية لكافة فروع المؤسسة .

الجدول رقم (4) تطور إجمالي احتياطي تعويضات تحت التسوية للمركبات في المؤسسة العامة السورية للتأمين

السنة	احتياطي تعويضات تحت التسوية للمركبات	إجمالي احتياطي تعويضات تحت التسوية للمؤسسة	نسبة احتياطي تعويضات تحت التسوية للمركبات إلىإجمالي تعويضات تحت التسوية للمؤسسة	معدل النمو السنوي لاحتياطي تعويضات تحت التسوية للمركبات
2007	4,596,604,925	5,404,882,916	585.0%	-
2008	4,455,950,411	8,091,234,223	55.07%	%3.06-
2009	4,205,356,691	5,107,251,419	82.34%	%5.62-
2010	4,045,047,939	5,606,678,515	572.1%	%3.81-
2011	4,876,541,340	7,249,425,552	767.2%	%20.56
2012	5,708,034,741	8,892,172,589	64.19%	%17.05
المتوسط	4,647,922,675	6,725,274,202	71.01%	%5.02

المصدر : الميزانيات الختامية للمؤسسة العامة السورية للتأمين 2007-2012 [17]

من خلال الجدول السابق نلاحظ تراوح معدلات النمو لاحتياطي التعويضات تحت التسوية بين(-3.06%) إلى (20.56%) وبمعدل نمو وسطي مقداره(5.02%) و هذا ما يشير إلى زيادة الحوادث المحققة عاما بعد الآخر أما بالنسبة إلى عام 2011 فنلاحظ نمو لمقدار الاحتياطيات بمعدل 20.56% عن العام السابق مما يدل على ازدياد عدد الحوادث غير المسددة وهذا مرده إلى الأزمة التي تمر بها البلاد مما يؤكد عدم صحة فرضية تأثير الأزمة السورية في قطاع تأمين المركبات في المؤسسة العامة السورية للتأمين .

وبشكل عام فإن مبالغ احتياطي التعويضات تحت التسوية كانت كبيرة جداً وبقيمة وسطية خلال سنوات الدراسة (4,647,922,675) مليار ل.س مما يدل على مدى خسارة هذا الفرع من التأمين .

و. تطور نسبة احتياطي التعويضات تحت التسوية للمركبات السنوي إلى التعويضات المدفوعة سنوياً :

بالنظر إلى نسبة الاحتياطي السنوي للتعويضات تحت التسوية للمركبات إلى ا لتعويضات المدفوعة سنوياً الموضحة في الجدول رقم (5) أدناه نجد من خلال معامل الاختلاف أن التعويضات المدفوعة السنوية أكثر تشتتاً من احتياطي التعويضات تحت التسوية و هذا ما يشير إلى وجود تأثير للتعويضات المدفوعة في محفظة المركبات أكثر بكثير من احتياطي التعويضات تحت التسوية ذي التأثير القليل في معدل التعويضات.

17 . الميزانيات الختامية للمؤسسة العامة السورية للتأمين 2007_2012 .

الجدول رقم (5) تطور إجمالي احتياطي تعويضات تحت التسوية للسيارات في المؤسسة العامة السورية للتأمين

السنة	احتياطي تعويضات تحت التسوية للمركبات السنوية	إجمالي تعويضات تأمين المركبات السنوية	نسبة احتياطي تعويضات تحت التسوية للمركبات السنوية إلى إجمالي تعويضات تأمين المركبات السنوية
2007	4,596,604,925	3,154,797,364	145.70%
2008	4,455,950,411	3,214,338,458	138.63%
2009	4,205,356,691	3,862,351,324	108.88%
2010	4,045,047,939	3,415,329,599	4118.4%
2011	4,876,541,340	2,452,636,758	3198.8%
2012	5,708,034,741	2,454,600,000	232.54%
المتوسط	4,647,922,675	3,092,342,251	157%
الانحراف المعياري[18]	254،804،595	298،526،553	48.42%
معامل الاختلاف [19]	212.8%	9017.%	%30.84

المصدر : الميزانيات الختامية للمؤسسة العامة السورية للتأمين 2007-2012 [20]

2- تحليل تطور معدل التعويضات في التأمين الحكومي على المركبات في سورية .

يحسب معدل التعويضات كنسبة مئوية ويستخدم في حسابه معدل الربحية أو ناتج النشاط الإجمالي لشركة التأمين وفي قياس التعويضات بالمقارنة مع الأقساط المكتسبة وذلك بغية معرفة قدرة الأقساط على تغطية التعويضات وللوقوف على حقيقة النشاط التأميني المقوم بالإضافة إلى تقويم أداء الشركات ومدى متانة مراكزها المالية وفي تقويم نتائج الاكتتاب كذلك في اتخاذ القرارات التأمينية، و يفيد أيضاً في معرفة نوعية الأخطار المغطاة ، أي في معرفة ما إذا كانت نسبة الأخطار غير الجيدة كبيرة أم عادية وكما يستخدم كوسيلة لتحديد معدلات أسعار التأمين واختبار مدى عدالة هذه المعدلات.[21]

ويختلف معدل التعويضات من سنة لأخرى حسب التغير في قيمة التعويضات والأقساط المكتسبة ويحسب كما يلي :

معدل التعويضات = (مجموع التعويضات المدفوعة سنوياً / مجموع الأقساط المكتسبة سنوياً) × 100

و على اعتبار أن:

مجموع التعويضات المدفوعة سنوياً = التعويضات المدفوعة فعلياً هذه السنة + احتياطي المطالبات المحتجز آخر السنة – احتياطي المطالبات المحتجز نهاية السنة السابقة و المفرج عنه بداية هذه السنة .

مجموع الأقساط المكتسبة سنوياً = الأقساط المكتتبة هذه السنة + احتياطي الأقساط المحتجز نهاية السنة السابقة و المفرج عنه هذه السنة – احتياطي الأقساط المحتجز آخر السنة .

فلا بد من احتساب مجموع التعويضات المدفوعة سنوياً ومجموع الأقساط المكتسبة سنوياً لكل عام كما يلي:

---

18 . STDEV = $\sqrt{\frac{\Sigma(x-\bar{x})^2}{(n-1)}}$

19 . معامل الاختلاف = (الانحراف المعياري / المتوسط)

20 . الميزانيات الختامية للمؤسسة العامة السورية للتأمين 2007_2012 .

21 . الرائد العربي ، العدد 103 ، شركة الاتحاد العربي لإعادة التأمين ، دمشق ،2009، ص 49.

❖ **مجموع التعويضات المدفوعة سنوياً :**

الجدول رقم (6) مجموع التعويضات المدفوعة لتأمين المركبات في المؤسسة العامة السورية للتأمين

السنة	تعويضات تأمين المركبات المدفوعة فعلياً	احتياطي التعويضات تحت التسوية المحتجزة أخر السنة	احتياطي التعويضات تحت التسوية المفرج عنها بداية السنة	مجموع التعويضات المدفوعة سنوياً
2007	3,154,797,364	4,596,604,925	4,626,400,029	260،002،125،3
2008	3,214,338,458	4,455,950,411	4,596,604,925	944،683،073،3
2009	3,862,351,324	4,205,356,691	4,455,950,411	604،757،611،3
2010	3,415,329,599	4,045,047,939	4,205,356,691	847،020،255،3
2011	2,452,636,758	4,876,541,340	4,045,047,939	159،130،284،3
2012	2,454,600,000	5,708,034,741	4,876,541,340	3,286,093,401
المتوسط	3,092,342,251	4,647,922,675	4,467,650,223	3,272,614,703

المصدر : الميزانيات الختامية للمؤسسة العامة السورية للتأمين 2007-2012 [22]

❖ **مجموع الأقساط المكتسبة سنوياً:**

الجدول رقم (7) مجموع الأقساط المكتسبة لتأمين المركبات في المؤسسة العامة السورية للتأمين

السنة	أقساط تأمين المركبات	احتياطي الأخطار السارية المحتجزة نهاية السنة	احتياطي الأخطار السارية المفرج عنها بداية السنة	مجموع الأقساط المكتتبة
2007	3,265,422,960	1,306,169,184	1,772,603,995	771،857،731،3
2008	3,052,868,642	1,221,147,413	1,306,169,184	413،890،137،3
2009	3,825,259,971	1,530,103,988	1,221,147,413	396،303،516،3
2010	3,233,088,337	1,293,235,335	1,530,103,988	990،956،469،3
2011	2,822,048,346	1,128,819,338	1,293,235,335	343،464،986،2
2012	2,329,500,000	931,800,000	1,128,819,338	2,526,519,338
المتوسط	3,088,031,376	1,235,212,543	1,375,346,542	3,228,165,375

المصدر : الميزانيات الختامية للمؤسسة العامة السورية للتأمين 2007-2012 [23]

❖ **معدل التعويضات في التأمين الحكومي على المركبات في سورية :**

الجدول رقم (8) معدل التعويضات في التأمين الحكومي على المركبات في المؤسسة العامة السورية للتأمين

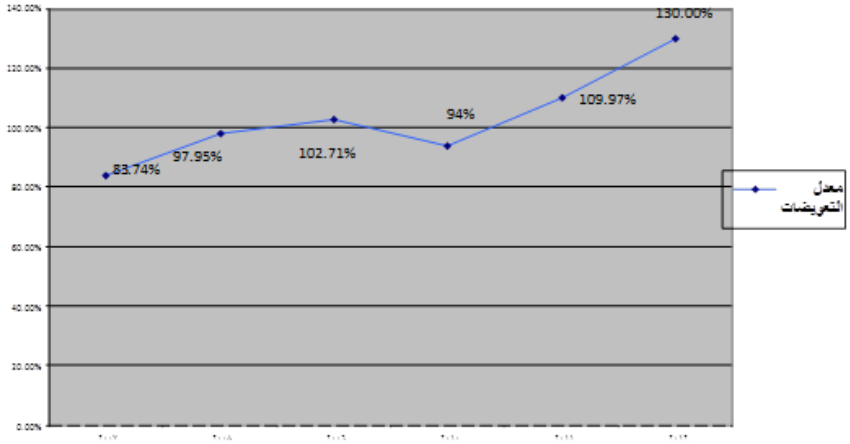
السنة	مجموع التعويضات المدفوعة	مجموع الأقساط المكتتبة	معدل التعويضات
2007	260،002،125،3	771،857،731،3	%83.74
2008	944،683،073،3	413،890،137،3	%97,95
2009	604،757،611،3	396،303،516،3	%102,71
2010	847،020،255،3	990،956،469،3	%93.81
2011	159،130،284،3	343،464،986،2	%109,97

22 . الميزانيات الختامية للمؤسسة العامة السورية للتأمين 2007_2012 .

23 . الميزانيات الختامية للمؤسسة العامة السورية للتأمين 2007_2012 .

2012	3,286,093,401	2,526,519,338	%130.06
المتوسط	3,272,614,703	3,228,165,375	103%
الانحراف المعياري	9188,151,32	6436,822,35	15.89%
معامل الاختلاف	55.7%	13.53%	215.4%

المصدر : الميزانيات الختامية للمؤسسة العامة السورية للتأمين 2007-2012 [24]



الشكل رقم (3) تطور معدل التعويضات الحكومي على المركبات في سورية بين عامي (2007-2012)

نلاحظ من الجدول أعلاه والأشكال المرفقة :

1-ارتفاع معدل تعويضات التأمين الحكومي على المركبات في سورية في معظم سنوات الدراسة، نتيجة ضيق الفجوة بين الأقساط والتعويضات المدفوعة. ولكن هذا الارتفاع جعل محفظة التأمين على المركبات محفظة أخطار كبيرة لأنها لم تتمكن من تحقيق أرباح و خصوصاً في التأمين الإلزامي ويمكن أن نرجع انخفاض تلك الأرباح في بعض أسبابه إلى الثقافة الشعبية الضعيفة في التأمين وفي المطالبات الناتجة عنه.

2-ارتفاع أقساط التأمين في بداية الفترة و يعود ذلك إلى إلزامية هذا النوع من التأمين حسب قانون السير في سورية. بالإضافة إلى ازدهار سوق المركبات في سورية في السنوات الأخيرة و الذي أدى إلى ازدياد أعداد المركبات بشكل كبير ودخول سيارات مدعومة تكنولوجياً إلى السوق السورية ولكنها تراجعت في نهاية الفترة.

3-ارتفاع التعويضات المدفوعة و ذلك نتيجة ارتفاع نسبة حوادث السير في سورية حيث أثبتت الإحصاءات أن عدد الحوادث المرورية يتجه نحو التزايد السنوي يرافقه زيادة مضطردة في عدد الجرحى والوفيات والخسائر المادية. و تبلغ الأضرار الجسدية ثماني وفيات كل أربع وعشرين ساعة ، وبلغ عدد الوفيات ما يقارب ثلاثة آلاف شخص في سورية بسبب حوادث المركبات وبلغت تعويضاتها حوالي مليارين وربع المليار ل.س على أساس 750 ألف ل.س للوفاة الواحدة وهو رقم يشكل أكثرمن 14٪ من حجم سوق التأمين في سورية.[25]

4-انخفاض معدل التعويضات في العام 2007 نتيجة ارتفاع الأقساط المحصلة مقابل انخفاض التعويضات المدفوعة وانتشار طريقة شراء السيارات بالتقسيط و الذي يشترط التأمين على السيارة طيلة فترة تسديد الأقساط.

---

24 . المرجع السابق نفسه .

25 . جريدة الثورة ، دمشق ، العدد 14381 ، 25 تشرين الثاني ،2010 ، ص8 .

5-ارتفاع معدل التعويضات في الأعوام 2008 و 2009 بالمقارنة مع عام 2007 و يعود ذلك إلى تطور سوق التأمين في سورية، و صدور القرار رقم /1915/ المذكور سابقاً وكبر حجم التعويضات المدفوعة من قبل المؤسسة العامة السورية للتأمين على الرغم من تطبيق قانون السير الجديد في سورية و الذي قام باتخاذ كافة الإجراءات الكفيلة بالحد من الحوادث عن طريق تحديد السرعات على الطرقات بالإضافة إلى زيادة نشر كاميرات المراقبة للمركبات و التوعية المرورية المستمرة و فرض عقوبات شديدة على المخالفين والذي أدى إلى انخفاض معدل الخسائر في عام 2010.

6-إن أعلى معدل للتعويضات كان في العام 2011 و 2012 نتيجة ارتفاع التعويضات المدفوعة من قبل المؤسسة وهذا مرده إلى الأزمة السورية التي تمر بها سورية و ازدياد عدد الحوادث في ذلك العام وهذا ما يؤكد عدم صحة الفرضية الأولى بعدم وجود فرق جوهري في معدل التعويضات في التأمين الحكومي على المركبات خلال سنوات الدراسة. إن هذه الاختلافات تقودنا إلى رفض الفرضية الأولى والقبول بوجود فروقات بين معدل التعويضات خلال سنوات الدراسة .

7-بالنظر إلى معامل الاختلاف نلاحظ أن محفظة التعويضات أقل تشتتاً (أكثر تجانساً) من محفظة الأقساط وهذا يشير إلى عدم وجود تأثير كبير لهذه المحفظة على معدل التعويضات.

8-وللوقوف عند متوسط معدل خسائر تأمين المركبات ، عمدنا إلى حساب معدل التعويضات المتوسط $\overline{X}$ و كذلك حدود الثقة الخاصة به $\overline{X} \pm \sigma$ وذلك من المعطيات الواردة في الجدول التالي:

الجدول (9) معدل التعويضات المتوسط و الانحراف المعياري لمعدلات تعويضات التأمين الحكومي على المركبات وحدود الثقة

معدل التعويضات المتوسط $\overline{X}$	الانحراف المعياري σ	الحد الأدنى $\overline{X} - \sigma$	الحد الأعلى $\overline{X} + \sigma$
%103	% 15.89	% 87.11	%118.89

من الجدول نلاحظ إن متوسط معدل التعويضات بالنسبة للسيارات في حده الأدنى لن يقل عن (87.11 %) حيث يحقق ربحاً قدره 12.99%، وإن حده الأعلى لن يتجاوز(118.89 %) حيث يوقع المؤسسة بخسارة قدرها 18.89%.

3- نمذجة العلاقة بين معدل التعويضات وكل من الأقساط والتعويضات في محفظة التأمين الحكومي على المركبات في سورية :

من أهم القرارات التي تعتمد على معدلات التعويضات المتوقعة، تلك المتعلقة بالضوابط والقواعد الخاصة باختيار الأخطار وانتقائها حيث إن الدقة في تقدير تكاليف التعويضات المستقبلية تلعب دوراً هاماً وأساسياً في رسم سياسات الاكتتاب في تأمين الممتلكات والمسؤوليات، و يعتبر معدل التعويضات كما يشير Will_Rebort من أشهر المقاييس التي تستخدم في هذا المجال.[26]

هذا ويمثل معدل التعويضات المتوقع أحد الأدوات التي تعتمد عليها الجهات المسؤولة عن الإشراف والرقابة على النشاط التأميني، فهو بمنزلة إنذار مبكر للملاءة المالية لشركات التأمين، فمن خلاله يمكن الحكم على متانة المركز المالي لهذه الشركات.

26 ـ جلال عبد الحميد ، الحربي. التحليل البيزي لمعدلات الخسارة في تأمين الممتلكات و المسئوليات . مجلة المحاسبة و الإدارة و التأمين، العدد خمسون،1996 ، ص4.

لهذا الغرض عمدنا وبمساعدة النظام spss إلىربط معدل التعويضات (y) كمتغير تابع مع كل من المتغيرات المستقلة الأقساط (x1) و التعويضات (x2) و احتياطي التعويضات تحت التسوية (x3) خلال الفترة الممتدة من عام 2007–2012 فحصلنا على نماذج الانحدار الخطي البسيطة التالية :

النموذج الأول – علاقة معدل التعويضات بالأقساط :

Y=	a	-	bx1
(y) =	2.252	-	0.402 (x1)
Std .Error	0.372		0.108
t test	6.055		-3.705
Sig	0.001		0.010
Lower bound	1.342		-0.667
Upper bound	3.162		-0.136
F-Fisher	13.725		Sig 0.010
Adjusted R^2	0.645		
Beta	-0.834		
Durbin – Watson	2.176		

إن أفضل معادلة لتمثيل العلاقة بين الأقساط ومعدل التعويضات هي معادلة خطية من الدرجة الأولى من الشكل التالي $y=2.252 - 0.402x1$ كما حصلنا على النتائج التالية :

1–Adjusted R^2=64.5% أي أن القدرة التفسيرية للنموذج الوارد أعلاه تساوي 64.5% وهذا يشير إلى أن التغيرات التي تتعلق بأقساط التأمين الحكومي على المركبات تفسر حوالي 64.5% من التغيرات التي تتعلق بمعدل التعويضات ، أما 35.5% المتبقية تفسرها متغيرات أخرى لم نستطع إدراجها داخل النموذج مع العلم أن هذا النموذج يتمتع بأعلى قيمة ل R^2 من بين النماذج الأخرى، وهذا ما يشير إلى فعالية النموذج الذي تم التوصل إليه وهنا فعال بنسبة 64.5 % وتعد نسبة مقبولة .

2–قيمة معامل F فيشر تساوي (13.725) عند Sig:0.010 وهي قيمة مرتفعة وذات دلالة إحصائية وتشير إلى معنوية النموذج و القدرة على الاعتماد عليه في تحليل الظاهرة المدروسة، وكذلك إمكانية استخدام معامل التحديد R^2 في الحكم على القدرة التفسيرية للنموذج، وهذا يدعونا إلى رفض فرضية العدم والقبول بوجود علاقة بين معدل التعويضات والأقساط .

3–قيمة t المتعلقة بمعامل انحدار النموذج ، تساوي 3.705- بمستوى معنوية 0.010، ويمكننا بناء على ذلك القول إنه مع كل زيادة في محفظة أقساط المركبات بمقدار مليار ل.س ينخفض معها معدل التعويضات بمقدار 0.402 % و باحتمال 99% فإن هذا الانخفاض لن يزيد عن 0.136 % و لن يقل عن 0.667 % .

4–قيمة Durbin – Watson = 2.176 وهذا ما يشير إلى خلو البواقي من مشكلة الارتباط الذاتي أي أن ليس هناك ارتباط بين حدود السلسلة المتتالية الممثلة للبواقي التي حصلنا عليها وهذا يعتبر من الشروط الأساسية لقبول النموذج .

النموذج الثاني – علاقة معدل التعويضات بالتعويضات :

Y=	a	-	bx2
(y)=	0.314	-	0. 217 (x2)
Std .Error	0.252		0.088
t test	1.246		2.472
Sig	0.259		0.048
Lower bound	-0.303		0.002
Upper bound	0.931		0.432
F-Fisher	6.110		Sig 0.048
Adjusted R^2	0.422		

Beta	0.710
Durbin – Watson	0.602

من النموذج الثاني نجد أن المعادلة هي y=0.314 – 0.217x2 و إن :

1- Adjusted R²=42.2% أي أن القدرة التفسيرية للنموذج تساوي 42.2% وهذا يشير إلىأن التغيرات التي تتعلق بتعويضات التأمين الحكومي على المركبات تفسر حوالي 42.2% من التغيرات التي تتعلق بمعدل التعويضات، أما 57.8% المتبقية تفسرها متغيرات أخرى لم نستطع إدراجها داخل النموذج

2-قيمة معامل F فيشر تساوي (6.110) عند مستوى معنوية Sig:0.048 وهي قيمة دالة إحصائياً وتشير إلى معنوية النموذج والقدرة على الاعتماد عليه في تحليل الظاهرة المدروسة، وكذلك إمكانية استخدام معامل التحديد R^2 في الحكم على القدرة التفسيرية للنموذج، وهذا يدعونا إلى رفض فرضية العدم والقبول بوجود علاقة بين معدل التعويضات والتعويضات.

3-قيمة t المتعلقة بمعامل انحدار النموذج تساوي 2.472 بمستوى معنوية 0.048 وهي دالة إحصائياً ويمكننا بناء على ذلك القول إنه مع كل زيادة في محفظة تعويضات المركبات بمقدار مليار ل.س يزداد معها معدل التعويضات بمقدار 0.217 % و باحتمال 95% فإن هذه الزيادة لن تزيد عن 0.432 % و لن تقل عن 0.002 % .

4-قيمة Durbin – Watson = 0.602 وهذا ما يشير إلى عدم خلو البواقي من مشكلة الارتباط الذاتي أي أن هناك ارتباطا بين حدود السلسلة المتتالية الممثلة للبواقي التي حصلنا عليها وهذا يشير إلى عدم إمكانية قبول النموذج .

النموذج الثالث – علاقة معدل التعويضات باحتياطي التعويضات تحت التسوية :

Y=	a	+	bx3
(y)=	-0.108	+	0.219 (x3)
Std .Error	1.095		0.237
t test	-0.098		0.924
Sig	0.925		0.391
Lower bound	- 2.787		-0.361
Upper bound	2.572		0.800
F-Fisher	0.854		Sig 0.391
Adjusted R^2	-0.021		
Beta	0.353		
Durbin – Watson	1.566		

من النموذج رقم (3) نجد أن F هي 0.854 وتقابل مستوى معنوية 0.391 وهي ليست معنوية وهذا يدل على عدم معنوية النموذج، وبالتالي لا يمكننا الاعتماد عليه من خلال البيانات التي تم اختيارها للدراسة في تحديد أثر احتياطي التعويضات تحت التسوية في معدل التعويضات، وهذا يدعونا إلى قبول فرضية العدم والاعتراف بعدم وجود علاقة بين معدل التعويضات والاحتياطي.

الاستنتاجات والتوصيات :

الاستنتاجات:

1-ما يزال قطاع المركبات يشكل النسبة الأعلى من عمل المؤسسة العامة السورية للتأمين ولكن نسبتها تراجعت من 57% إلى25% خلال الأعوام (2007 – 2012). الأمر الذي يدل على قصور كبير في باقي فروع التأمين لأسباب عدة أهمها ضعف الثقافة الشعبية التأمينية، تدني الدخول، وضعف الأساليب التسويقية المتبعة من قبل

المؤسسة. حيث لم ترتق بعض أنواع التأمين كالبحري و الهندسي و الحريق بعد إلى المستوى المطلوب على الرغم من العديد من القرارات و التطورات التي طرأت على هذه الأنواع.

2-يظهر تأثير الأزمة السياسية و الأمنية التي تمر بها سورية في محفظة أقساط التأمين بشكل عام و أقساط المركبات بشكل خاص بالانخفاض، و على عدد حوادث المركبات بالارتفاع.

3-يعد فرع التأمين على المركبات فرعاً خاسراً في المؤسسة العامة السورية للتأمين نظراً لكثرة حوادثه و ارتفاع مخاطره و نسبة المطالبات والاحتيال فيه .

4-ارتفاع معدل تعويضات التأمين الحكومي على المركبات خلال السنوات المدروسة، و يعود ذلك إلى إلزامية هذا النوع من التأمين بالإضافة إلى ازدهار سوق المركبات في سورية هذا من جهة و ازدياد أعداد الحوادث بشكل كبير من جهة ثانية .

5-توجد علاقة بين معدل التعويضات و بعض العوامل المؤثرة فيه كالأقساط والتعويضات .

6-لا توجد علاقة بين معدل التعويضات و احتياطي التعويضات تحت التسوية .

التوصيات:

1-إعادة هيكلة فرع التأمين الحكومي على المركبات في سورية وذلك في إطار برنامج تنظيم فرع التأمين على المركبات من خلال القيام بإجراءات عدة من أهمها :

- ترقيم فروع التأمين حسب درجة تأثيرها في أعمال المؤسسة .
- خلق جهاز للمفتشين القانونين (I.R.S) يتولى تقويم الأضرار و الخسائر المترتبة عنها .
- تشكيل ملف خاص بالسائقين من قبل الاتحاد السوري للتأمين بالتعاون مع المؤسسة العامة السورية للتأمين و اعتمادأنظمة متعددة تسهم في زيادة مردودية التأمين منها اتباع نظام يعمل على تخفيض قيمة القسط للسائق الذي لم يرتكب أي حادث، ونظام آخر يعتمد على رفع قيمة القسط للسائق الذي يتسبب في الحادث .

2-القيام بدراسات تحليلية مفصلة لقطاع التأمين الحكومي على المركبات من قبل أخصائيين في مجال التأمين في بعض الدول ذات الظروف الاقتصادية المشابهة لسورية، والتي تتفوق علينا في المجال التأميني، بهدف الاستفادة من تجارب تلك البلدان، وذلك في سبيل النهوض بقطاع التأمين الحكومي على المركبات في سورية.

3-إطلاق حملات توعية تأمينية بالتشارك بين كل المعنيين بفرع التأمين على المركبات ، وتشجيع الدراسات التأمينية والأبحاث لأكاديمية في هذا المجال، بهدف تفعيل دور التأمين في التنمية الشاملة. و هذه المهمة ليست منوطة فقط بالشركات و الاتحاد السوري لشركات التأمين وهيئة الإشراف على التأمين لكن يجب أن تقوم بها الدولة أيضاً ممثلة بكافة أجهزتها ومؤسساتها.

4-القيام بتأسيس شركات تأمين متخصصة بالتأمين على المركبات الأمر الذي يؤدي إلى تطوير هذا الفرع

5-التركيز على زيادة الاهتمام بسياسات الوقاية لمنع وقوع حوادث المركبات عن طريق القيام بحملات توعية مرورية والاهتمام بحالة الطرقات ووضع الشاخصات الطرقية و كل ما من شأنه تقليل حوادث السير.

6-الحد من عمليات الاحتيال التي تتم في التأمين على المركبات والتي تشكل استنزافاً مستمراً لمحفظة الأقساط المتجمعة في المؤسسة وذلك من خلال فرض العديد من القوانين التي تسهم بذلك .

7-على المؤسسة الاعتماد على طرق تسويقية حديثة ومتطورة للحصول على عقود تأمين على المركبات الجديدة تسهم في زيادة محفظة أقساطها .

المراجع:

-الحربي ، عبد الحميد، جلال. التحليل البيزي لمعدلات الخسارة في تأمين الممتلكات و المسئوليات. مجلة المحاسبة و الإدارة و التأمين، العدد خمسون، 1996 .

-العجمي، حسين يوسف. تأمين المركبات. معهد البحرين للدراسات المصرفية والمالية، بدون تاريخ نشر

-العلي، طارق. دراسة تحليلية لمعدل الخسائر في سوق التأمين السورية. رسالة ماجستير في إدارة الأعمال، الجامعة الافتراضية السورية، 2011 .

-المدني، هاشم محمد نور. التأمين على المركبات: مصطلحاته وخصائصه وعلاقته بالحوداث. جامعة نايف العربية للعلوم الأمنية، مركز الدراسات و البحوث، 2012.

-آمين، عبد الله. التطورات التشريعية و العملية لصناعة التأمين في سورية. مطابع الإدارة السياسية دمشق، سورية، 2008.

-حسان، فؤاد. التأمين: المبادئ النظرية و العلمية. جامعة المنوفية، كلية التجارة، 2008-2009 .

-ديفيد، بلاند. التأمين: الأسس و الممارسة. معهد البحرين للعلوم المالية و المصرفية، ترجمة حسين العجمي، 2005.

-سلوم، فؤاد. التأمين وتأمين السيارات. دمشق، دار الينابيع للنشر و التوزيع، 1995.

-عريقات، حربي محمد & جمعة، عقل سعيد. التأمين و إدارة الخطر: النظرية و التطبيق. دار وائل عمان، 2008.

-فلاح، عز الدين. التأمين: مبادئه و أنواعه. دار أسامة للنشر و التوزيع، عمان، الأردن، 2008.

-قضماني، عادل. التحليل المتعدد وتحليل الأولويات في التأمين على السيارات. مجلة البحوث، جامعة حلب، سلسلة العلوم الاقتصادية، العدد 17، 1994.

-ناصر، محمد جودت & قضماني، عادل. مبادئ التأمين. منشورات جامعة دمشق ،2010-2011.

-القرار رقم /1915/ تاريخ 2008/5/12.

-الميزانيات الختامية للمؤسسة العامة السورية للتأمين 2007_2012 .

-الرائد العربي، العدد 103، شركة الاتحاد العربي لإعادة التأمين، دمشق ،2009.

-جريدة الثورة، دمشق، العدد 14381، 25 تشرين الثاني، 2010.

-موقع المؤسسة العامة السورية للتأمين syrinsur@syrian-insurance.com

-Kirby , Peter and Ransom , David J (Motor Insurance) , the Chartered Insurance . 1998 .