

عمليات إعادة التأمين وأثرها في استدامة شركة التأمين الوطنية

(بحث تطبيقي في فرعي السفن والطيران)

Reinsurance operations and their impact on the sustainability of the National Insurance Company (Applied research in the ships and aviation branches)

هالة ناصر كاطع ا.م.د. علاء عبد الكريم البلداوي

المعهد العالي للدراسات المحاسبية والمالية قسم الدراسات المالية

Dr. Alaa Abdul Karim Baldawi

Hala Nasser Katie

alaa@pgiafs.uobaghdad.edu.iq

headekatta@gmail.com

Higher Institute for Accounting and Financial Studies Insurance specialty

المستخلص

تناول البحث عمليات إعادة التأمين وتأثيرها في استدامة شركة التأمين الوطنية بالتركيز على الإعادة في فرعي السفن والطيران هدف البحث لتوضيح أثر ترتيب عمليات إعادة التأمين الملائمة في الفائض المالي للشركة المبحوثة، وتتلخص مشكلة البحث بـ (أن الترتيبات الغير ملائمة لعمليات إعادة التأمين لها أثر سلبي في استدامة شركة التأمين الوطنية وفرعي السفن والطيران عينة البحث) وقد نتج عنها عدة فرضيات رئيسية تعكس هذه العلاقة، ولأجل اختبار الفرضيات تم الاعتماد على المنهج الاستقرائي والاستنتاجي في تحليل المعلومات للتقارير المالية لشركة التأمين الوطنية لفرعي السفن والطيران للمدة من سنة 2010 ولغاية 2017، واستعمال (مؤشر نسبة الاحتفاظ، نسبة العمولة المكتسبة) للقياس عن عمليات إعادة التأمين، و(معدل الفائض التأميني المالي) وهو احد مؤشرات الأداء المالي لقياس استدامة شركة التأمين الوطنية. ولغرض الحصول على النتائج تم استخدام البرنامج (SPSS) لحساب معادلة الانحدار، معامل التحديد، اختبار F.

وفي ضوء هذه النتائج توصل الباحث إلى عدد من الاستنتاجات التي تخص الجانب التطبيقي، وأهمها (أظهرت نتائج تحليل البيانات المالية للشركة موضوع البحث انخفاض كبير في مؤشر نسبة الاحتفاظ لفرعي التأمين البحري/سفن وطيران إذ تتنازل شركة التأمين الوطنية عن أكثر من نصف الأقساط المحصلة، وبالاعتماد على الاستنتاجات التي توصل إليها البحث فقد تم تقديم مجموعة من التوصيات إلى الشركة المبحوثة والتي تتسجم مع واقع البحث، أهمها (ضرورة ترتيب ووضع برامج إعادة تأمين ملائمة من خلال إعادة نظر الشركة بسياساتها الاحتفاظية وإلى تقليل نسبة الإعادة إلى الحد المناسب).
الكلمات المفتاحية: إعادة التأمين، المؤمن (الشركة المسندة)، معيد التأمين، الاستدامة، معدل الفائض-التأميني - المالي.

Abstract

The research dealt with reinsurance operations and their impact on the sustainability of the NIC by focusing on reinsurance in the ships and aviation branches. The research aims to clarify the impact of the arrangement of appropriate reinsurance operations on the financial surplus of the researched company. The National Insurance Company (NIC) and the Ship and Aviation Branches (the research sample) have resulted in several key assumptions reflecting this relationship. In order to test the hypotheses, an inductive and deductive approach was used in the analysis of information for the financial reports of NIC Ships and Aviation for the period from 2010 until 2017, and the use (percentage of retention index, the commission rate earned) for the measurement of the re-insurance operations, and (insurance financial surplus rate), one of the financial performance indicators to measure the sustainability of the National Insurance Company. For the purpose of obtaining the results, the program (SPSS) was used to calculate the regression equation, the coefficient of determination, the F test.

In the light of these results, the researcher reached a number of conclusions concerning the applied side, the most important of which are (the results of the analysis of the financial statements of the company in question) showed a significant decrease in the retention ratio index for the marine insurance / ships and aviation branches. Based on the findings of the research, a set of recommendations were presented to the researched company that are consistent with the reality of the research, the most important of which (the need to arrange and put in place adequate reinsurance programs through the company 's retention policy and to reduce the rate of return to the appropriate extent).

Keywords: Reinsurance, Insurer, Reinsurer, Sustainability, Surplus-Insurance-Financial Rate.

المقدمة

أن التطور سمة الحياة الإنسانية بمختلف جوانبها وبسبب هذه السمة أزداد نشاط الإنسان وازدادت ممتلكاته وتنوعت أشكالها وأنواعها وأيضاً أدت إلى تزايد الأخطار التي تهدد الإنسان وممتلكاته وبالتالي كان لابد له من البحث عن حصن يقيه شر أثار هذه الأخطار وقد وجد الإنسان في التأمين هذا الحصن الذي يخفف من أثار وقوع هذه الأخطار وخصوصاً الضرر المادي الذي يلحقه لذلك أصبح التأمين عنصراً أساسياً من عناصر استقرار الحياة الاجتماعية والاقتصادية للفرد والدولة , وفي مقابل ذلك ونظراً لما قد تتعرض له شركة التأمين من أخطار واختلال في توازنها والتي تنتج جراء الفروق في الحسابات الاحتمالية بين الحسابات النظرية والواقع العملي, تسعى شركات التأمين إلى العديد من الوسائل التي تحقق التناقص والتوازن بين الأخطار ومن أهم هذه الوسائل هو إعادة التأمين الذي تظهر أهميته من كونه يعزز قدرات شركة التأمين المالية وطاقاتها الاستيعابية وبالتالي ضمان استقرار وتطور قطاع التأمين ومن هنا تتجلى الغاية الأساسية من قيام شركة التأمين بإسناد أعمالها أو نسبة منها لدى شركات إعادة التأمين هي للمحافظة على سلامة مركزها المالي والإيفاء بالتزاماتها التعاقدية تجاه المؤمن لهم في حالة نشوء مطالبات في التعويض.

المبحث الأول- منهجية البحث

أولاً:- مشكلة البحث

أن اعتماد ترتيبات وبرامج إعادة التأمين الغير ملائمة لها اثر سلبي في الفائض المالي لشركات التأمين الوطنية ولفرعي السفن والطيران عينة البحث.

ثانياً:- أهداف البحث

يسعى البحث إلى تحقيق عدد من الأهداف وتشمل الآتي :

- 1- توضيح الأثر الناتج عن عمليات إعادة التأمين في الفائض المالي للشركة ولفرعي السفن والطيران خلال فترة البحث.
- 2- تقديم بعض التوصيات والمقترحات للشركة للطرائق المناسبة لاتفاقيات إعادة التأمين وإمكانية الاستعانة بالطرق البديلة لنقل الأخطار قدر المستطاع.

ثالثاً:- أهمية البحث

- 1-من المتوقع أن يسهم هذا البحث في إفادة شركة التأمين مجال البحث والجهات ذات الصلة ومتخذي القرار في إتباع الطرائق والخطوات الممكنة التي من شأنها المساهمة في وضع برامج إعادة التأمين المناسبة لفرعي السفن والطيران.
- 2- إفادة الباحثين في إجراء العديد من البحوث في مجال إعادة التأمين وبالتالي سيكتسب الأكاديميون المزيد من المعرفة حول كيفية استخدام إعادة التأمين لضمان نتائج مالية وتأمينية أفضل لشركات التأمين.

رابعاً:- فرضيات البحث

- 1- لا توجد علاقة تأثير ذات دلالة إحصائية لمؤشرات إعادة التأمين في مؤشر معدل فائض النشاط التأميني/المالي ضمن كشف فرع تأمين بحري سفن عند مستوى معنوية 0.05.
- 2- لا توجد علاقة تأثير ذات دلالة إحصائية لمؤشرات إعادة التأمين في مؤشر معدل فائض النشاط التأميني/المالي ضمن كشف فرع تأمين بحري طيران عند مستوى معنوية 0.05.

خامساً:- منهج البحث

يركز البحث على المنهج الاستقرائي بالاعتماد على الكتابات ذات العلاقة بأدبيات الدراسة وعلى المنهج التحليلي الاستنتاجي بالاعتماد على بيانات شركة التأمين الوطنية، وللفترة من 2010-2017.

سادساً:- حدود البحث

تشمل حدود البحث المجالات التالية:

- 1- الحدود المكانية: أن مجتمع البحث هو سوق التأمين العراقي واختير مكان البحث في شركة التأمين الوطنية بوصفها الشركة الأم والرائدة، ومن أكبر الشركات العراقية العاملة في قطاع التأمين.
- 2- الحدود البحثية: شملت حدود البحث المتغيرات التالية:
المتغير المستقل: إعادة التأمين
المتغير التابع: الاستدامة متمثلة بالأداء المالي

المحور الثاني- خلفية نظرية**أولاً: إعادة التأمين****1- مفهوم إعادة التأمين**

أصل إعادة التأمين مرتبط بشكل مباشر بالتأمين وتطوره، وأن إعادة التأمين قديم قدم التأمين وتشير المراجع إلى أن ظهور إعادة التأمين جاء بعد ظهور التأمين بفترة وجيزة وكان نتيجة حتمية لتطور التأمين، وخاصة خلال الحقبة الأخيرة التي بلغها التأمين من اتساع وشيوع حتى أصبح ركناً أساسياً من أركان حماية الاقتصاد والحفاظ عليه من الكوارث والمخاطر المحيطة به، يصعب تحديد تاريخ معين لمعرفة بداية إعادة التأمين إلا أنه يذكر أن الجذور الأساسية له مرتبطة ارتباطاً وثيقاً بفكرة التأمين ذاتها وهي الرغبة في تحمل أكبر مجموعة من المؤمن لهم في خسارة واحدة تصيب أفرادها، أما إعادة التأمين بشكله الحالي المتطور والمستند على قواعد فنية فقد بدأ قبل حوالي مئتان وخمسون سنة فكلمة إعادة التأمين تطلق على الأشكال المختلفة للأغطية والتسهيلات والتي يتم بموجبها انتقال كل أو جزء من المسؤوليات الأصلية من شركة التأمين المباشر إلى شركة إعادة التأمين أو معيد التأمين مقابل قسط معين تطرح منه عمولة إعادة التأمين. (عبد العزيز، 2016: 58-59)

2- تعريف إعادة التأمين

وردت عدة تعريفات حول إعادة التأمين، منها (يمكن تعريف عملية إعادة التأمين بأنها عقد تأمين لشركة تأمين حيث يتعهد بموجبه معيد التأمين بتغطية كل أو جزء من الأخطار المحتملة والمغطاة بموجب وثيقة التأمين الأصلية الصادرة من المؤمن المباشر). (David, 2007: 2)

أو (يعرف إعادة التأمين أيضاً بإسم التأمين لشركات التأمين أو تأمين وقف الخسارة، إعادة التأمين هي الممارسة التي يقوم بها المؤمنون بنقل أجزاء من محافظ مخاطرتهم إلى أطراف أخرى بموجب شكل ما من الاتفاقات لتقليل احتمال دفع التزام كبير ناتج عن مطالبة تأمين ويعرف الطرف الذي تقبل جزءاً من الالتزام المحتمل مقابل حصة من قسط التأمين بإسم معيد التأمين). (Banton, 2019: 1)

3- التخطيط لبرنامج إعادة التأمين

يتعين على شركة التأمين (المسندة) أن تختار من بين جميع الاتفاقيات إعادة التأمين ما يناسبها، على سبيل المثال قد ترغب في زيادة أرباحها المتوقعة بعد إعادة التأمين، أو يمكن أن تقلل من احتمال الانهيار بعد إعادة التأمين، أو قد ترغب في تعديل عرض الأخطار بطريقة تجعل الملاءة المالية المطلوبة بعد إعادة التأمين جيدة. من المستحيل إضفاء الطابع الرسمي الكامل على عملية اتخاذ القرار بشأن اختيار نموذج إعادة التأمين ومواصفاته المحددة. هناك العديد من العوامل التي ستؤثر على مثل هذا القرار، والذي يتضمن الخبرة في السوق بالإضافة إلى توفر نماذج العقود المطلوبة بإسقاط معقولة. وفي نهاية المطاف قد يشترك حتى عنصر الميول الشخصي، من ناحية أخرى، (Beirlant, 2017:241)، تضع شركات التأمين عادةً عدداً من عقود إعادة التأمين المختلفة، وهو ما يسمى برنامج إعادة التأمين. (Mitschele, 2007:287).

أن الخطوة الأولى في إعداد البرنامج هي دراسة شاملة لمحفظة الشركة المسندة في فروع الأعمال المختلفة في فروع الممتلكات، البحري، الطيران تتكون المحفظة عادةً من عدد كبير من الأخطار الصغيرة والمتوسطة وعدد صغير من الأخطار الكبيرة جداً سواء كان حجم الخطر يقاس بالمبالغ المؤمن بها أو بحدود المسؤولية، أن وضوح سمات المحفظة يحدد أي نوع من أنواع إعادة التأمين هي الأكثر ملائمة. وبصورة عامة نجد أن كل من الطرائق النسبية واللائحية يتم استخدامها معاً عند وضع برنامج إعادة تأمين، حيث تستخدم الطرائق النسبية لتخفيض التعرض الإجمالي للخسارة في حين تستخدم زيادة الخسارة ولا سيما زيادة الخسارة الكارثية والطرائق الأخرى اللانسبية لتخفيض التعرض الصافي للخسارة (القاضي وآخرون، 2014: 157-158)، أن إعادة التأمين لا تغير الطبيعة المتأصلة للأخطار المؤمن عليها، كما وإنها لا تجعل الأخطار السيئة قابلة للتأمين. وهي دعم يسمح بتخفيض أسعار الأخطار، إن إعادة التأمين لا تجعل التعرض للأخطار أكثر قابلية للتنبؤ به أو مرغوباً فيه، في حين أنه قد يحد من التعرض للخطر من وجهة نظر شركة التأمين المسندة، لا يتم تغيير إجمالي التعرض للأخطار من خلال وجود إعادة التأمين (Schoefflor, 2000:225)، يقوم العديد من مديري الخطر ولا سيما في الشركات الكبيرة بوضع ترتيبات لإعادة التأمين ضمن خططهم لتمويل الأخطار ويطلق عليها مصطلح ترتيبات المواجهة (Fronting arrangements) وتبدأ هذه الترتيبات بقيام مدراء الأخطار بإنشاء شركات تأمين خاصة بهم مع غاية القيام بإعادة تأمين كل أو جزء من أعمالهم لدى شركات إعادة التأمين مناسبة، وبما أن الجهات الرقابية تركز على الرقابة بصورة أشد وأكبر على شركات التأمين من التركيز على شركات إعادة التأمين، يظهر أنه ليس كل شركات إعادة التأمين لديها القوة المالية مما دفع مدراء الخطر وبعض شركات التأمين إلى التفكير في إيجاد بدائل أفضل لإعادة التأمين التقليدي، باستخدام أدوات مالية معقدة كذلك المشتقات المالية كبديل لإعادة التأمين (جبر، 2012: 223).

4- أنواع إعادة التأمين وصورها

هناك نوعان من إعادة التأمين هما إعادة التأمين الاختيارية وإعادة التأمين الإلزامية (الاتفاقية) وكل من إعادة التأمين الاختيارية والإلزامية يمكن تقسيمها إلى إعادة تأمين نسبي وإعادة تأمين لا نسبي.

تتوقف ترتيبات إعادة التأمين التي تقوم بها شركة التأمين بشكل أساسي على نوعية وحجم الأخطار التي تكتتب فيها وكذلك على حدود الاحتفاظ الملائمة للمركز المالي للشركة مع الأخذ بالاعتبار محاولة الإبقاء على مصاريفها الإدارية في أدنى مستوى، فهي تلجأ إلى الوسيلة الأفضل والأسهل في التطبيق والأضمن في توفير الحماية التأمينية ضد الأخطار. (الهلباوي، 2002:263)

أ- إعادة التأمين الاختيارية:

تعتبر هذه الطريقة من أقدم طرق إعادة التأمين ولا تزال تمارس في الوقت المعاصر وبمقتضى هذه الطريقة وتقوم إعادة التأمين الاختيارية على أساس حرية كل من المؤمن (الشركة المسندة) ومعيد التأمين في التصرف بخصوص العمليات التأمينية. وعلى هذا الأساس فإن كل خطر يراد إسناده بحسب هذه الطريقة يعامل بشكل منفرد أي أن كل عملية إسناد تكون منفردة عن الأخطار الأخرى التي ترغب الشركة المسندة إسنادها، ولكل خطر يتم إسناده هناك عقد مستقل به (David, 2007:16)، وبذلك فإن هذه الشروط تصف جوهر إعادة التأمين الاختياري في حرية المؤمن (الشركة المسندة) تقرير إعادة التأمين الأخطار المقبولة أم لا،

وبنفس الفلسفة يتمتع معيد التأمين بالقدرة على قبول أو رفض إعادة التأمين ويتم عادة الإسناد الإختياري إما عن طريق الهاتف أو الفاكس أو البريد الإلكتروني فإذا إتفق الطرفان على شروط العملية الإختيائية تقوم الشركة المسندة بإعداد إشعار إعادة تأمين إختيائية موضحا به كافة بيانات الوثيقة الأصلية

مزاي إعادة التأمين الإختياري

ولهذه الطريقة العديد من المزايا والمساوي وهي :

مزاي إعادة التأمين الإختيائية: Advantages of facultative reinsurance

هناك عدد من مزايا إعادة التأمين الإختيائية وهي (زين، 2017: 59):

- 1) يجعل الاكتتاب لشركة التأمين (المسندة) أكثر مرونة إذ يسمح بالتأمين على الأخطار المستبعدة أو المستثنى من الاتفاقيات الإلزامية.
- 2) الفحص الفردي للخطر مع خيار القبول أو الرفض، وكنتيجه لذلك فرصة اختيار محفظة تتوافق تماماً مع شركة التأمين حيث تحتفظ بالعمليات التأمينية الجيدة وإعادة تأمين الرديئة فقط أو دون العادية.
- 3) طريقة أكثر فائدة لتحديد الالتزام لكل خطر وعلى التراكمات لتوفير معرفة إضافية بطرق الاكتتاب واختيار المشتركين.

مساوي إعادة التأمين الإختيائية: Disadvantages of Facultative reinsurance

هناك عدد من عيوب إعادة التأمين الإختيائية وهي (بوبر، 2017: 328) :

- 1) إنها بطيئة ومرهقة ومكلفة أيضاً بسبب عملية اتخاذ القرار سواء لقبول الخطر أم لا.
- 2) لا يمكن أن يكون هناك ضمان بأنه سيتم الحصول على غطاء إعادة التأمين المطلوب.
- 3) لا تبدأ مطلوبات التأمين حتى يقوم معيد التأمين بالموافقة وتقبل الخطر عن طريق توقيعه.
- 4) التأخير في إصدار الموافقة يمكن أن يخلق مشاكل مع كل من العملاء والزبائن.
- 5) التعقيد الإداري حيث يتكبد الطرفان (الشركة المسندة ومعيد التأمين) مصاريف إدارية كثيرة.
- 6) مستويات العمولة اقل حيث أن الزيادة في التكاليف الإدارية للمؤمن تزداد أكثر ، لان العمولة التي يدفعها معيد التأمين في إعادة التأمين الإختيائية عادة هي اقل من تلك التي يدفعها بموجب الاتفاقيات الإلزامية علاوة على ذلك لا توجد عمولة إرباح.

ب- إعادة التأمين الاتفاقية

لكي تتجنب الشركة المسندة عيوب إتفاقية إعادة التأمين الإختيائية وعلى وجه الخصوص الخوف من ضياع العملية أو تحقق الخطر خلال الفترة قبل وصول إخطار معيد التأمين للمؤمن المباشر بقبول العملية ولذلك نجد أن شركات التأمين المباشر تلجأ الى عقد إتفاقيات إعادة التأمين المتخصصة وتعرف الإتفاقية بأنها عقد مكتوب بين الشركة المباشرة من ناحية ومعيد التأمين من ناحية أخرى وبموجب هذا العقد يلتزم المؤمن المباشر بإسناد كافة الأخطار الواقعة ضمن الإتفاقية ولذلك فهي تسمى إتفاقية ملزمة للطرفين (المؤمن المباشر - معيد التأمين). (عبد العزيز، مصدر سابق: 68)

تحقق هذه الطريقة المزايا الآتية (احمد، 2006: 632-633):

- 1) تعطي ضماناً للشركة المسندة حيث يبدأ التزام معيد التأمين من تاريخ قبول الشركة المسندة للعملية، وبغض النظر عما إذا كانت قد أخطرت لها معيد التأمين أم لا.
- 2) يترتب عليها صافي عمولة إعادة تأمين اكبر من الطريقة الإختيائية وذلك بسبب إجراءاتها القليلة وانخفاض المصروفات الإدارية.
- 3) يضمن حالة من الأمان والاستقرار لكليهما.
- 4) إعطاء الفرصة للشركة المسندة لقبول جميع العمليات التي تعرض عليها بغض النظر عما إذا كانت اكبر من طاقتها أم لا.

أما مساوئ هذه الطريقة فهي (فيماوي, 2017:54):

- (1) التزام معيد التأمين بقبول جميع الإسنادات التي تندرج تحت الإتفاقية دون أن يكون لها الحق في رفض أي منها.
- (2) التزام الشركة المسندة بإعادة تأمين جزء من عملياتها إلى معيد التأمين طبقاً للإتفاقية وبالتالي لا تستطيع الشركة المسندة الاحتفاظ بالعمليات الحيدة.
- (3) قد تتراخى الشركة المسندة في توكي الحذر وإجراء الدارسات والاحتمالات اللازمة اتجاه الأخطار المقبولة وبالتالي قد تقوم بقبول الأخطار الرديئة معتمدة على أن معيد التأمين سيلتزم بقبول كافة العمليات التأمينية المسندة إليه طبقاً للإتفاقية.

5- تحديد حد الاحتفاظ الصافي والعوامل المؤثرة عليه

هو ذلك الجزء الذي تبقى الشركة لحسابها من عملية إعادة التأمين معينة أو اتفاقية معينة أو من نوع معين من الأعمال. وعند هذه النقطة تبدأ عملية إعادة التأمين، ولهذا فإن إعادة التأمين تبدأ بعد هذا الحد. (أحمد وآخرون, 2014:173)

يعتبر تقدير المبلغ الذي تحتفظ به الشركة المسندة من كل عملية تأمينية محدد للمبلغ الذي يراد إعادة تأمينه حيث كلما زاد المبلغ المحتفظ به كلما زادت حصتها من الأقساط المدفوعة وقلت حصة معيد التأمين ونتيجة لذلك تقل قيمة التعويضات التي يدفعها معيد التأمين. (عريقات, 2008:196)

وتؤثر العوامل التالية في تقدير المبلغ المحتفظ به من قبل الشركة المسندة:

- (1) المركز المالي للمؤمن (الشركة المسندة)
- (2) حجم العمليات التأمينية للمؤمن (الشركة المسندة)
- (3) خبرة المؤمن (الشركة المسندة)
- (4) حجم الأقساط والأرباح المحققة في فرع التأمين
- (5) متوسط مبلغ التأمين
- (6) نسبة الخسارة إلى حصة أقساط التأمين
- (7) تكلفة إعادة التأمين

6- الاتجاهات العالمية في مجال إعادة التأمين

على خلفية الأحداث التي وقعت مؤخراً في مناطق من قارتي أمريكا الشمالية والجنوبية ودول أخرى من كوارث طبيعية متمثلة في إعصاري هارفي وارما وتسببا في دمار هائل أعلن على أثره العديد من هذه المناطق "مناطق كوارث". وقد أوضح أحد التقارير الصادرة عن A.M. Best عن مدى تأثير أسواق إعادة التأمين بهذه الأحداث. أشار التقرير إلى أن تلك الأزمة تعد اختباراً حقيقياً لمدى جدوى وفاعلية ما يسمى (برأس المال البديل) وهو أحد الاتجاهات الجديدة التي ظهرت في أسواق إعادة التأمين العالمية والذي يعرف أيضاً باسم طرائق نقل المخاطر البديلة Alternative Risk Transfer وهي طريقة مالية لإدارة الأخطار والذي يتم من خلالها إيجاد نوع من التكامل بين أسواق التأمين وإعادة التأمين من ناحية ، والأسواق المالية المتمثلة في البنوك وأسواق رؤوس الأموال من ناحية أخرى، فمثلاً تقوم البنوك ومؤسسات الإقراض بتحويل مخاطر الائتمان من خطر مالي إلى خطر تأميني ما يعرف بـ (وثائق ضمان السداد) فإن شركات التأمين تقوم بتحويل الأخطار التأمينية إلى أخطار مالية (قناوي, 2019:1).

ويتسم نقل المخاطر البديلة بأن العلاقة بين نقل المخاطر البديلة وأسواق التأمين وإعادة التأمين ليست علاقة تنافسية بقدر ما هي علاقة تكاملية. سيساعد هذا الاتجاه الجديد في أسواق التأمين بمساعدة شركات التأمين في توزيع المخاطر الخاصة بها بشكل أفضل من خلال أسواق رأس المال بدلاً من الاعتماد على وسائل إعادة التأمين التقليدية أو احتياطات رأس المال (Ibexi, 2002:2).

إن نقل المخاطر البديلة يؤدي إلى الكفاءة في استخدام رأس المال ويساهم في زيادة السيولة النقدية مما يؤدي إلى انخفاض تكلفة إعادة التأمين، وسيولد ذلك فوائد للأفراد والمؤسسات التي تسعى إلى الحصول على حماية تأمينية من ناحية. وكذلك على المساهمين في سوق رأس المال من ناحية أخرى، وذلك من خلال توفير مجموعة متنوعة من العمليات التأمينية والعائدات الناتجة عنها بدلاً من الاعتماد على نفس العوامل التي تؤثر على الأسواق المالية التقليدية (الاتحاد المصري للتأمين، 2018:2)، ومع ذلك، فإن مدى تحول سوق إعادة التأمين سيعتمد على توافر رأس المال على المدى الطويل. كمصدر بديل للإمداد، يمكن أن يصبح رأس المال الخارجي بديلاً جاداً لمعدي التأمين التقليديين. ومع ذلك في حالة قيامهم بإدارة هذا رأس المال بشكل فعال، قد يستفيد معيدو التأمين من وجود ملف أفضل للعائدات (يفسوفت، 2014:14).

ثانياً: الاستدامة والأداء المالي في شركات التأمين

1- مفهوم الاستدامة

إن الاهتمام العالمي في مجتمع الأعمال بترسيخ ثقافة ومفاهيم الاستدامة لم ينشأ من فراغ، ولكن التقلبات الاجتماعية والاقتصادية والاضطرابات البيئية التي طرأت على الساحة الدولية مع بداية الألفية الجديدة تعكس العواقب الناجمة عن عدم مراعاة هذه التأثيرات ضمن نماذج أعمال الشركات وشتى المنظمات الربحية.

مفهوم الاستدامة من أكثر المواضيع الحيوية التي يتم تداولها في مجتمعاتنا، وبشكل خاص في القطاع المؤسسي، يمكن تعريفها بشكل مبسط على أنها (نهج في إدارة الأعمال بشكل مسؤول، بحيث ينجم عنه تأثيرات إيجابية على الصعيد الاقتصادي والبيئي والاجتماعي). كما يمكن القول إنها (وعي لتأثير الشركة الإيجابي في البيئة والمجتمع المحيطين بها، والحرص على التخفيف من أي آثار سلبية تسببها عمليات الشركة من خلال تبني المبادرات التي تراعي المقومات الثلاثة الأهم للتنمية، ألا وهي (المجتمع، والبيئة، والاقتصاد)) (بدري، 2014:1)، حظي مفهوم الاستدامة والأداء المالي في صناعة التأمين باهتمام كبير من العلماء في مختلف مجالات المؤسسات المالية، ولجميع أصحاب المصلحة في الأعمال التجارية في أي قطاع لأن الأداء المالي هو عنصر رئيسي للبقاء التنظيمي وفي نهاية المطاف وجوده يعكس الأداء العالي لفعالية الإدارة وكفاءتها في استخدام موارد الشركة وهذا يساهم في الاقتصاد ككل. سيكون قياس الأداء المالي مهماً من أجل ضمان الاستدامة طويلة الأجل لشركات التأمين ومن ثم استدامة وحيوية أصحاب المصلحة. قياس الأداء المالي في صناعة التأمين مهم في تحديد موقف هذه الصناعة وإنجازها. تعد استدامة شركات التأمين مهمة بسبب دورها الرئيسي في أي اقتصاد. (Soye, 2017:178)

2- مفهوم الأداء والأداء المالي

أ- الأداء

يتصف بكونه مفهوماً واسعاً ومتطوراً، أن الاشتقاق اللغوي لمصطلح الأداء هو مستمد من اللغة اللاتينية (per former) لكن اللغة الانكليزية هي التي أعطت له معنى واضح ومحدد. والذي يعني تنفيذ مهمة أو تأدية عمل أو بمعنى القيام بفعل يساعد على الوصول إلى الأهداف المسطرة. (زهور، 2015:28)

ويشير مفهوم الأداء في عمومته إلى ذلك الفعل الذي يؤدي إلى إنجاز الأعمال كما يجب أن تتجزأ ويتصف بالشمولية والاستمرار، وكما يعكس في الوقت نفسه مدى قدرة المنظمة على التكيف مع مصطلحين مهمين في التسيير هما (الكفاءة والفعالية) (داود، 2010:217)، أما المقصود بالأداء في شركات التأمين هو القيام بالأنشطة التي تمكن الشركة من القدرة على الاستمرار في الوفاء بالتزاماتها تجاه المتعاملين معها من حملة الوثائق وحملة الأسهم، مع عدم الإضرار بسوق التأمين. (طعيمة، 2005:332)

ب- الأداء المالي

يعد الأداء المالي من المقومات الرئيسية للشركات والذي بدوره يساعد على استمرارها ونموها ولكي يتمكن متخذو القرارات المالية من القيام بعمله بفاعلية وكفاءة، لابد من وجود أهداف محددة تحكم الأنشطة التي يقوم بها ويعمل على توجيه أفراد الشركة نحو تحقيق تلك الأهداف، فالمنظمات التي تسعى إلى تحسين الأداء المالي سواء أكان من حيث الربحية أو تخفيف الاعتماد على التمويل الخارجي أو توفير السيولة والقدرة على الوفاء بالتزاماتها، لابد من توجيه أفراد المنظمة قراراتهم نحو تحقيق تلك الأهداف المالية وبذلك يكون الهدف المالي مرشداً لهم ولقراراتهم حيث أن المنظمة تقوم بالتخطيط المسبق لتحقيق تلك الأهداف. أن التخطيط السليم في الشركة هو أساس نجاحها والذي يجب أن يأخذ بعين الاعتبار نقاط القوة ونقاط الضعف في بيئتها الداخلية وكذلك الفرص والتهديدات من البيئة الخارجية، ولابد أيضاً من معرفة نقاط الضعف كي يتمكن متخذ القرار من اتخاذ إجراءات تصحيحية بشأنها لتجنب التهديدات من البيئة الخارجية. (الذنيبات، 2011: 18)

3- أهمية وأهداف الأداء المالي ومؤشرات قياسه

أ- أهمية الأداء المالي : بشكل عام يهدف الأداء المالي إلى تقويم أداء المنظمة من عدة جوانب لتساعد مستخدمي البيانات اللذين لديهم مصالح مالية لتحديد جوانب القوة والضعف في المنظمة والاستفادة من البيانات التي يوفرها الأداء المالي لترشيد المستخدمين لاتخاذ القرارات المالية (نوفل، 2002: 20).

وبشكل عام ممكن حصر أهمية الأداء المالي في انه يلقي الضوء على الجوانب الآتية (رحومة، 2016: 52):

- تقييم فائض وربحية المنظمة
- سيولة المنظمة
- تطور نشاط المنظمة
- مديونية المنظمة
- تطور توزيعات المنظمة
- حجم المنظمة

ب- أهداف الأداء المالي

أن الأداء المالي ممكن أن يحقق للمستثمرين الأهداف الآتية (الخطيب، 2010: 47):

- 1) يُمكن المُستثمرين من متابعة ومعرفة نشاط المنظمة وطبيعته بالإضافة إلى متابعة الظروف الاقتصادية والمالية المحيطة وتقدير تأثير أدوات الأداء المالي من فائض، ربحية، سيولة، مديونية، نشاط وتوزيعات على سعر الأسهم.
- 2) يُمكن المُستثمرين من إجراء عملية التحليل والمقارنة وتفسير البيانات المالية وفهم التفاعل بين البيانات المالية لاتخاذ القرار الملائم لأوضاع المنظمة.

ويسلط الأداء المالي الضوء على العوامل الآتية (عبد الغني، 2006: 41-42):

1. العوامل المؤثرة في المردودية المالية.
2. اثر السياسات المالية المتبناة من طرف المسيرين على مردودية الأموال الخاصة.
3. مدى مساهمة معدل نمو المنظمة في إنجاح السياسة المالية وتحقيق فوائض وأرباح.

ج- مؤشرات الأداء المالي

يركز الأداء المالي على استخدام مؤشرات لقياس مدى القدرة على تحقيق الأهداف، ويعبر الأداء المالي عن أداء المنظمات حيث يسهم في إتاحة الموارد المالية وتزويد المنظمة بفرص استثمارية في مختلف ميادين الأداء والتي تساعد على تلبية احتياجات أصحاب المصالح (منصور وشحدة، 2003:296).

ويهتم الأداء المالي بالجوانب المالية في شركات التأمين وإعادة التأمين وهي أمور مالية تهتم حملة الوثائق وحملة الأسهم والمستثمرين المتوقع دخولهم لقطاع التأمين، ويقاس الأداء المالي من خلال الفائض المالي والعائد على الاستثمار والملاءة المالية (عبيد، 2016: 56).

وسنركز في بحثنا هذا على مؤشر مهم من مؤشرات قياس الأداء المالي وهو (الفائض المالي - التأميني) إن أهمية فائض شركة التأمين هي أحد مؤشرات الأداء الرئيسية للقوة المالية لشركة التأمين حيث تنتظر في أقساط التأمين والمطالبات وتغيير الاحتياطيات ونفقات شركة التأمين (MM Mousa, 2017:11).

4- تعريف الفائض المالي

هو الفرق بين الإيرادات (العمليات التأمينية) والمصروفات (العمليات التأمينية) عند نهاية العام المالي، فإذا زادت الإيرادات عن المصروفات كان فائضا ماليا وإذا كان العكس كان عجزا ماليا. (يوسف، 2019:85)

2- تغطية تأمين الطيران

هناك العديد من المؤمن لهم في مجال تأمين الطيران وكل واحد منهم يقوم بإجراء تأمين معين:

- 1- أصحاب الخطوط المنتظمة مثل (شركة الخطوط الجوية العراقية)
- 2- أصحاب الطائرات المستعملة لأغراض خاصة مثل رش المبيدات الزراعية

ويشمل التأمين على الطيران

- جسم الطائرة
 - المسؤولية تجاه المسافرين
 - المسؤولية تجاه الغير
 - الحوادث الشخصية للمسافرين والطاقم
- من أكثر طرائق إعادة التأمين شيوعاً في تأمين الطيران هي:

إعادة التأمين الاختيارية

وتستخدم في حالات إعادة التأمين على الأخطار الكبيرة ذات المبالغ الضخمة مثل التأمين على جميع طائرات شركة طيران لنقل المسافرين أو البضائع أو في حالة التأمين من أخطار المسؤولية عن حوادث الطائرات (الكشوفات التحليلية والمالية للشركة).

ثانياً:- تحليل مؤشرات إعادة التأمين لفرع التأمين البحري/سفن في شركة التأمين الوطنية

يهدف هذا المطلب إلى تحليل مؤشر الاحتفاظ المتعلق بإعادة التأمين الذي تم اعتماده في البحث والذي يتم من خلاله تحديد مخاطر إعادة التأمين لفرع التأمين البحري في شركة التأمين الوطنية عينة البحث والتي لها اثر على مؤشر الفائض المالي المتعلق بالأداء المالي للشركة بسبب ارتفاع نسب أقساط الإعادة الصادرة .

1-معدل الاحتفاظ

وهو يمثل مبلغ المسؤولية الذي يقبله المؤمن لحسابه الخاص في حالة اكتتابه بخطر معين أو مجموعة أخطار وانه يمثل أقصى مبلغ يستطيع المؤمن تسديده بمفرده عن الخسائر التي تنجم عن تحقق خطر معين أو مجموعة أخطار وهذا المبلغ يجب معرفته في مرحلة الاكتتاب قبل التزام المؤمن بالمسؤولية تجاه المؤمن له.

وكلما كانت نسبة الاحتفاظ منخفضة كلما دل ذلك على أن شركة التأمين مجرد وسيط بين المؤمن لهم وشركات إعادة التأمين، وتعكس هذه النسبة حجم أعمال وقوة شركة التأمين، ويجب ألا تقل هذه النسبة عن 50% وعدم تحقيق هذه النسبة يوجب إعادة النظر في حجم عمليات إعادة التأمين الصادرة ويحسب معدل الاحتفاظ على وفق الآتي :

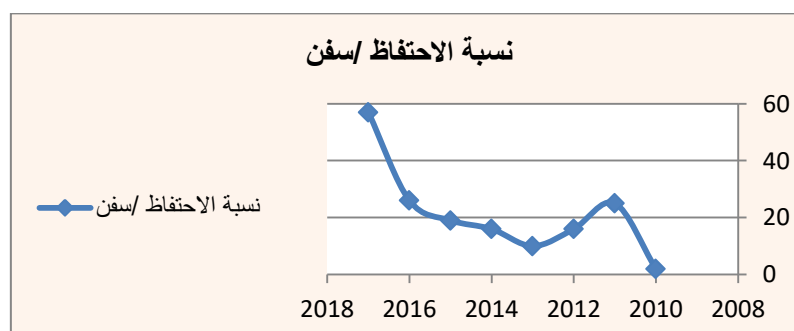
$$\text{معدل الاحتفاظ} = \frac{\text{صافي أقساط التأمين}}{\text{إجمالي أقساط التأمين}} \times 100\%$$

صافي الأقساط هي إجمالي الأقساط مطروحاً منها أقساط إعادة التأمين

جدول (1) مؤشر قياس صافي أقساط التأمين إلى إجمالي أقساط التأمين البحري / السفن (المبالغ بالآلاف الدنانير)

السنة	إجمالي أقساط التأمين البحري (1)	إجمالي أقساط إعادة التأمين البحري (2)	صافي أقساط التأمين البحري (3)	معدل الاحتفاظ % 1/3
2010	1180109	1157982	22127	2
2011	1178305	882381	295924	25
2012	1148217	967047	181170	16
2013	1116228	1003489	112739	10
2014	1345358	1131138	214220	16
2015	1442024	1169342	272682	19
2016	3502581	2584550	918031	26
2017	3994174	1702555	2291619	57
الإجمالي	14906996	10598484	4308512	29

المصدر : إعداد الباحث بالاعتماد على البيانات المالية لفرع تأمين السفن في شركة التأمين الوطنية



الشكل (1) نسبة الاحتفاظ لفرع التأمين البحري / السفن

المصدر : إعداد الباحث بالاستناد إلى بيانات الجدول (1)

من الجدول (1) والرسم البياني (1) نجد النسبة في السنوات الأولى للبحث كانت بنسبة ثابتة في سنة 2010 بلغت 2% لكون صافي أقساط التأمين (22127) ألف دينار إلى إجمالي أقساط التأمين البحري (1180109) ألف دينار، وفي سنة 2011 بلغت النسبة 25% لكون صافي أقساط التأمين (295924) ألف دينار إلى إجمالي أقساط التأمين البحري (1178305) ألف دينار وفي سنة 2012 النسبة بلغت 16% لكون صافي أقساط التأمين (181170) ألف دينار إلى إجمالي أقساط التأمين البحري (1148217) ألف دينار ثم استمرت وبنفس الوتيرة حيث بلغت النسبة في سنة 2013 مقدار 10% لكون صافي أقساط التأمين (112739) ألف دينار إلى إجمالي أقساط التأمين البحري (1116228) ألف دينار في سنة 2014 بلغت النسبة 16% لكون صافي أقساط التأمين (214220) ألف دينار إلى إجمالي أقساط التأمين البحري (1345358) ألف دينار وفي سنة 2015 بلغت نسبة 19% لكون صافي أقساط التأمين (272682) ألف دينار إلى إجمالي أقساط التأمين البحري (1442024) ألف دينار بعدها أخذت بالارتفاع قليلاً وبنسبة ثابتة أيضاً إذ بلغت 26% في سنة 2016 لكون صافي أقساط التأمين (918031) ألف دينار إلى إجمالي أقساط التأمين البحري (3502581) ألف دينار وبلغت سنة 2017 نسبة 57% لكون صافي أقساط

التأمين (2291619) ألف دينار إلى إجمالي أقساط التأمين البحري (3994174) ألف دينار. ومن خلال ملاحظة النسب الواردة أعلاه كانت النسب منخفضة جدا إذ بلغت أعلى نسبة في سنة 2017، أما متوسط معدل الاحتفاظ لسنوات البحث هو 29% وهذا يشير إلى أن الشركة تسند نسبة 71% من إجمالي أقساط التأمين / تأمين السفن إلى معيد التأمين وهي نسبة مرتفعة، ونعزي ذلك إلى قلة خبرة الشركة في التعامل مع أخطار تأمين السفن وإن انخفاض نسب الاحتفاظ ستؤدي إلى تأثير سلبي طردي على الفائض المالي للشركة .

2- نسبة العمولة المكتسبة

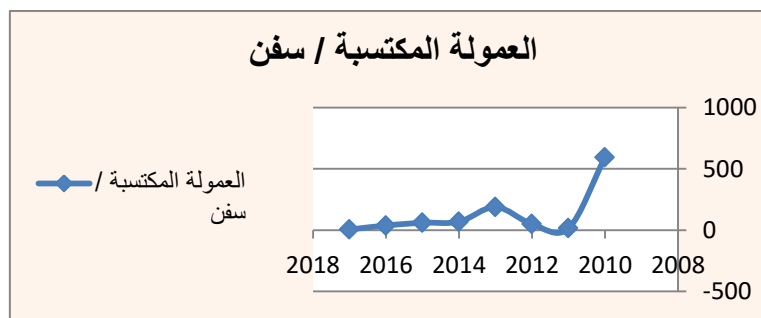
العمولة المكتسبة تشمل:

عمولة إعادة التأمين: وهو المبلغ الذي يمنحه معيد التأمين إلى الشركة المسندة وهو عبارة عن نسبة مئوية معينة من الأقساط المستحقة إلى معيد التأمين تمثل مصاريف الإنتاج التي تتكبده الشركة المسندة .
وتحسب نسبة العمولة المكتسبة النسبة العمولة المكتسبة إلى صافي الأقساط المكتسبة وفق الآتي:
نسبة العمولة المكتسبة = العمولة المكتسبة / صافي الأقساط المكتسبة = %

جدول (2) مؤشر قياس العمولة المكتسبة إلى صافي الأقساط المكتسبة لفرع التأمين البحري / السفن (المبالغ بالآلاف الدنانير)

السنة	صافي الأقساط المكتسبة (1)	العمولة المكتسبة من المعيد (2)	نسبة العمولة المكتسبة % 1/2
2010	22127	131141	593
2011	295924	45704	15
2012	181170	88775	49
2013	112739	212937	189
2014	214220	144606	68
2015	272682	164529	60
2016	918031	353267	38
2017	2291619	118218	5
الإجمالي	4308512	1259177	29

المصدر : إعداد الباحث بالاعتماد على البيانات المالية لفرع تأمين السفن في شركة التأمين الوطنية



الشكل (2) نسبة العمولة المكتسبة من المعيد لفرع التأمين البحري / السفن

المصدر: إعداد الباحث بالاستناد إلى بيانات الجدول (2)

من الجدول (2) والرسم البياني (2) نجد النسبة في السنوات الأولى للبحث كانت في متارجحة زيادة ونقصان إذ بلغت 593% سنة 2010 لكون إجمالي العمولات المكتسبة (131141) ألف دينار إلى صافي الأقساط المكتسبة (22127) ألف دينار، وفي سنة 2011 بلغت النسبة 15% لكون إجمالي العمولات المكتسبة (45704) ألف دينار إلى صافي الأقساط المكتسبة (295924) ألف دينار وفي سنة 2012 بلغت 49% لكون إجمالي العمولات المكتسبة (88775) ألف دينار إلى صافي الأقساط المكتسبة (181170) ألف دينار وفي سنة 2013 بلغت 189% لكون إجمالي العمولات المكتسبة (212937) ألف دينار إلى صافي

الأقساط المكتتبة (112739) ألف دينار وفي سنة 2014 بلغت النسبة 68% لكون إجمالي العمولات المكتتبة (144606) ألف دينار إلى صافي الأقساط المكتتبة (214220) ألف دينار وفي سنة 2015 انخفضت النسبة إذ بلغت النسبة 60% لكون إجمالي العمولات المكتتبة (164529) ألف دينار إلى صافي الأقساط المكتتبة (272682) ألف دينار وفي سنة 2016 بلغت النسبة 38% لكون إجمالي العمولات المكتتبة (353267) ألف دينار إلى صافي الأقساط المكتتبة (918031) ألف دينار وفي سنة 2017 بلغت النسبة 5% لكون إجمالي العمولات المكتتبة (118218) ألف دينار إلى صافي الأقساط المكتتبة (2291619) ألف دينار. ومن خلال ملاحظة النسب الواردة أعلاه أن نسبة العمولة المكتتبة لمحفظه تأمين السفن كانت متأرجحة زيادة ونقصان خلال سنوات البحث إذ بلغت أعلى نسبة في سنة 2010، وأدنى نسبة سنة 2017 أما متوسط نسبة العمولة المكتتبة لسنوات البحث هو 29% وهي نسبة متوسطة وهذا يشير إلى مساهمة العمولات المكتتبة بشكل جيد في وارد عملية إعادة التأمين وان تأثيرها ايجابي طردي في الفائض المالي في السنوات الأولى للبحث ألا أنها في السنوات الأخيرة بدأت بالانخفاض، مما ينعكس ذلك سلباً على الفائض المالي.

ثالثاً: تحليل مؤشرات إعادة التأمين لفرع التأمين البحري / تأمين الطيران

تم الاعتماد على بعض من المؤشرات التي تستخدم لتحديد وقياس اثر إعادة التأمين في شركة التأمين الوطنية و لفرع التأمين البحري، وفيما يأتي مؤشرات إعادة التأمين لفرع التأمين البحري/ الطيران للمدة من 2010 – 2017 والتي تمثل الحدود الزمنية للبحث وكالاتي:

1- معدل الاحتفاظ

وهو يمثل مبلغ المسؤولية الذي يقبله المؤمن لحسابه الخاص في حالة اكتتابه بخطر معين أو مجموعة أخطار وانه يمثل أقصى مبلغ يستطيع المؤمن تسديده بمفرده عن الخسائر التي تنجم عن تحقق خطر معين أو مجموعة أخطار وهذا المبلغ يجب معرفته في مرحلة الاكتتاب قبل التزام المؤمن بالمسؤولية تجاه المؤمن له. وكلما كانت نسبة الاحتفاظ منخفضة كلما دل ذلك على أن شركة التأمين مجرد وسيط بين المؤمن لهم وشركات إعادة التأمين، وتعكس هذه النسبة حجم أعمال وقوة شركة التأمين، ويجب ألا تقل هذه النسبة عن 50% وعدم تحقيق هذه النسبة يوجب أعادة النظر في حجم عمليات إعادة التأمين الصادرة ويحسب معدل الاحتفاظ على وفق الآتي :

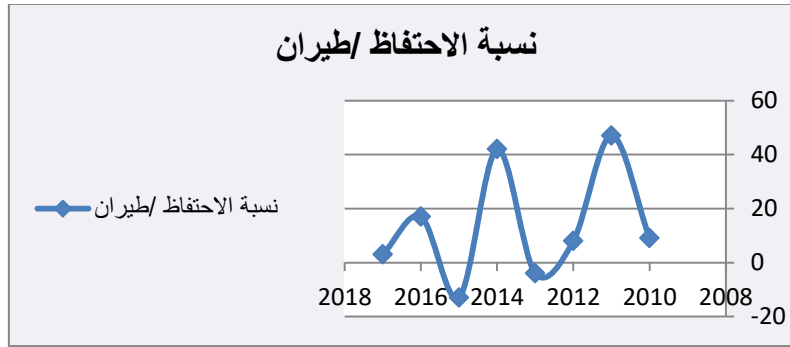
$$\text{معدل الاحتفاظ} = \text{صافي أقساط التأمين} / \text{إجمالي أقساط التأمين} = \%$$

صافي الأقساط هي إجمالي الأقساط مطروحاً منها أقساط إعادة التأمين

جدول (3) مؤشر قياس صافي أقساط التأمين إلى إجمالي أقساط التأمين البحري / الطيران (المبالغ بالآلاف الدنانير)

السنة	إجمالي أقساط التأمين البحري (1)	إجمالي أقساط إعادة التأمين البحري (2)	صافي أقساط التأمين البحري (3)	معدل الاحتفاظ %
2010	8262076	7537121	724955	9
2011	13907819	7337408	6570411	47
2012	15443474	14270092	1173381	8
2013	12642345	13126070	483725-	4-
2014	17907450	10328469	7578981	42
2015	14813853	16709398	1895545-	13-
2016	14759912	12311368	2448544	17
2017	12925206	13339314	414108-	3-
الإجمالي	110662134	94959240	15702894	14

المصدر : إعداد الباحث بالاعتماد على البيانات المالية / تأمين الطيران في شركة التأمين الوطنية



الشكل (3) نسبة الاحتفاظ لفرع التأمين البحري / الطيران

المصدر: إعداد الباحث بالاستناد إلى بيانات الجدول (3)

من الجدول (3) والرسم البياني أعلاه (3) نجد نسبة الاحتفاظ لسنة 2010 بلغت 9% لكون صافي أقساط التأمين (724955) ألف دينار إلى إجمالي إقساط التأمين البحري (8262076) ألف دينار، وفي سنة 2011 بلغت النسبة 47% لكون صافي أقساط التأمين (6570411) ألف دينار إلى إجمالي أقساط التأمين البحري (13907819) ألف دينار وفي سنة 2012 بلغت النسبة 8% لكون صافي أقساط التأمين (1173381) ألف دينار إلى إجمالي أقساط التأمين البحري (15443473) ألف دينار ثم بلغت النسبة في سنة 2013 مقدار -4% لكون صافي أقساط التأمين (-483725) ألف دينار إلى إجمالي أقساط التأمين البحري (12642345) ألف دينار في سنة 2014 بلغت النسبة 42% لكون صافي أقساط التأمين (7578981) ألف دينار إلى إجمالي أقساط التأمين البحري (17907450) ألف دينار ثم انخفضت وبشكل كبير إذ بلغت سنة 2015 نسبة -13% لكون صافي أقساط التأمين (-1895545) ألف دينار إلى إجمالي أقساط التأمين البحري (14813853) ألف دينار ثم ارتفعت وبلغت النسبة 17% في سنة 2016 لكون صافي أقساط التأمين (2448544) ألف دينار إلى إجمالي أقساط التأمين البحري (14759912) ألف دينار وبلغت سنة 2017 نسبة -3% لكون صافي أقساط التأمين (-414108) ألف دينار إلى إجمالي أقساط التأمين البحري (12925206) ألف دينار. ومن خلال ملاحظة النسب الواردة أعلاه أن نسب الاحتفاظ لمحفظة تأمين الطيران كانت منخفضة جداً خلال سنوات البحث إذ بلغت أعلى نسبة في سنة 2011، أما متوسط معدل الاحتفاظ لسنوات البحث هو 14% وهي نسبة منخفضة جداً، وهذا يشير إلى عدم قدرة الشركة من إدارة أخطار تأمين الطيران وزيادة نسب احتفاظها وقد يعزى ذلك إلى قلة خبرتها الفنية في هذا المجال وهذا ممكن أن يؤثر سلباً وبشكل طردي على الفائض المالي للشركة.

2- نسبة العمولة المكتسبة

العمولة المكتسبة تشمل:

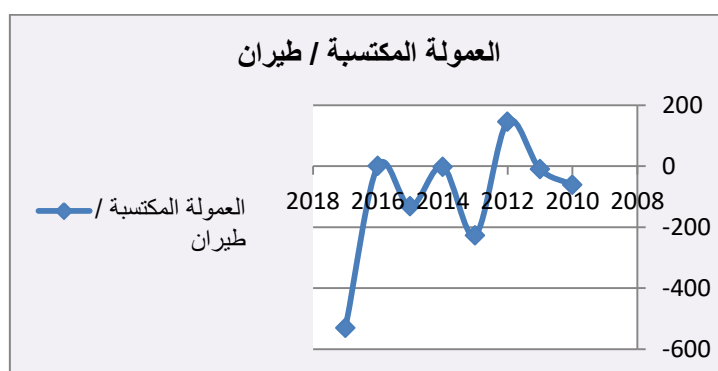
عمولة إعادة التأمين: وهو المبلغ الذي يمنحه معيد التأمين إلى الشركة المسندة وهو عبارة عن نسبة مئوية معينة من الأقساط المستحقة إلى معيد التأمين تمثل مصاريف الإنتاج التي تتكبده الشركة المسندة. وتحسب نسبة العمولة المكتسبة النسبة بين العمولة المكتسبة وصافي الأقساط المكتسبة وفق الآتي:

$$\text{نسبة العمولة المكتسبة} = \frac{\text{العمولة المكتسبة}}{\text{صافي الأقساط المكتسبة}} \times 100\%$$

جدول (4) مؤشر قياس العمولة المكتسبة إلى صافي الأقساط المكتسبة لفرع التأمين البحري/الطيران (المبالغ بالآلاف الدنانير)

السنة	صافي الأقساط المكتسبة (1)	العمولة المكتسبة من المعيد (2)	نسبة العمولة المكتسبة % 1/2
2010	724955	441559-	61-
2011	6570411	656662-	10-
2012	1173381	1717649	146
2013	483725-	1099916	227-
2014	7578981	110617-	2-
2015	1895545-	2499350	132-
2016	2448544	17883	1
2017	414108-	2194608	530-
الإجمالي	15702894	6320568	40

المصدر: أعداد الباحث بالاعتماد على البيانات المالية لفرع تأمين الطيران في شركة التأمين الوطنية



شكل (4) نسبة العمولة المكتسبة من المعيد لفرع التأمين البحري/ تأمين الطيران
المصدر: إعداد الباحث بالاستناد إلى بيانات الجدول (4)

من الجدول (4) والرسم البياني (4) نجد نسبة العمولة المكتسبة بلغت -61% سنة 2010 لكون إجمالي العمولات المكتسبة - (441559) ألف دينار إلى صافي الأقساط المكتسبة (724955) ألف دينار، وفي سنة 2011 بلغت النسبة -10% لكون إجمالي العمولات المكتسبة - (656662) ألف دينار إلى صافي الأقساط المكتسبة (6570411) ألف دينار وفي سنة 2012 بلغت 146% لكون إجمالي العمولات المكتسبة (1717649) ألف دينار إلى صافي الأقساط المكتسبة (1173381) ألف دينار وفي سنة 2013 بلغت -227% لكون إجمالي العمولات المكتسبة (1099916) ألف دينار إلى صافي الأقساط المكتسبة - (483725) ألف دينار وفي سنة 2014 بلغت النسبة -2% لكون إجمالي العمولات المكتسبة - (110617) ألف دينار إلى صافي الأقساط المكتسبة (7578981) ألف دينار وفي سنة 2015 بلغت النسبة -132% لكون إجمالي العمولات المكتسبة (2499350) ألف دينار إلى صافي الأقساط المكتسبة - (1895545) ألف دينار وفي سنة 2016 بلغت النسبة 1% لكون إجمالي العمولات المكتسبة (17883) ألف دينار إلى صافي الأقساط المكتسبة (2448544) ألف دينار ثم انخفضت سنة 2017 لتصل النسبة -530% لكون إجمالي العمولات المكتسبة (2194608) ألف دينار إلى صافي الأقساط المكتسبة - (414108) ألف دينار. ومن خلال ملاحظة النسب الواردة أعلاه أن نسبة العمولة المكتسبة لمحفظة تأمين الطيران كانت متأرجحة زيادة ونقصان خلال سنوات البحث إذ بلغت أعلى نسبة في سنة 2012، وأدنى نسبة سنة 2017 أما متوسط نسبة العمولة المكتسبة لسنوات البحث هو 40% وهي نسبة جيدة وهذا يشير إلى أن محفظة تأمين الطيران من المحافظ التأمينية المربحة وقليلة الخسائر وذات عمولات إعادة تأمين جيدة وبالتالي فان تأثيرها ايجابي طردي على الفائض المالي.

أ- جدول (5) مقارنة صافي مطالبات التأمين البحري إلى صافي أقساط التأمين البحري / سفن المبالغ بالآلاف الدنانير

السنة	صافي أقساط التأمين البحري/دينار (1)	صافي مطالبات التأمين البحري /دينار (2)	معدل الخسارة % 1/2
2010	22127	12817	58
2011	295924	15035	5
2012	181170	39615	22
2013	112739	10234	9
2014	214220	9922	5
2015	272682	5944-	2-
2016	918031	7996	1
2017	2291619	76456	3
الإجمالي	4308512	166131	4

المصدر: إعداد الباحث بالاستناد إلى البيانات المالية تأمين السفن

أظهرت نتائج تحليل بيانات شركة التأمين الوطنية لفرع التأمين البحري/سفن من الجدول (5) أن معدل الخسارة في تناقص مستمر بين -2% و 28%. أما متوسط معدل الخسارة لثمان سنوات محل البحث فقد كانت نسبة 4% وهذا يشير إلى قلة نسبة صافي مطالبات التأمين البحري إلى نسبة صافي أقساط التأمين البحري تأمين السفن مما يدل على ضرورة إعادة نظر الشركة بنوعية اتفاقيات وشروط إعادة التأمين المبرمة وضرورة اختيار معيد التأمين المناسب على أن يكون من شركات الإعادة العالمية والتي تكون مصنفة "First Class".

ب- جدول (6) مقارنة صافي مطالبات التأمين البحري إلى صافي أقساط التأمين البحري /طيران المبالغ بالآلاف الدنانير

السنة	صافي أقساط التأمين البحري/دينار(1)	صافي مطالبات التأمين البحري /دينار(2)	معدل الخسارة % 1/2
2010	724955	339	0,05
2011	6570411	42675	1
2012	1173381	7033-	1-
2013	483725-	25431	5-
2014	7578981	567047	7
2015	1895545-	408925-	22
2016	2448544	378901	15
2017	414108-	11424-	3
الإجمالي	15702894	587011	4

المصدر: إعداد الباحث بالاستناد إلى البيانات المالية تأمين الطيران

أظهرت نتائج تحليل بيانات شركة التأمين الوطنية لفرع التأمين البحري/طيران من الجدول رقم (6) أن معدل الخسارة لا يتجاوز أكثر من نسبة 22% ولسنة 2015 وقد سجلت في أغلب فترات البحث نسبة منخفضة وللسنوات (2010,2011,2012,2013,2014,2017). أما متوسط معدل الخسارة لثمان سنوات محل البحث فقد كانت نسبة 4% وهذا يشير إلى قلة نسبة صافي مطالبات التأمين البحري إلى نسبة صافي أقساط التأمين البحري/ تأمين الطيران وهذا يدل على أن تأمين الطيران من التأمينات المربحة وذات خسائر قليلة مما يتطلب ضرورة إعادة نظر الشركة بسياساتها الاحتياطية وتقليل نسبة الإعادة إلى الحد المناسب .

رابعاً:- تحليل معدل الفائض المالي لفرع التأمين البحري في شركة التأمين الوطنية

يهدف هذا المطلب إلى تحليل مؤشر الفائض المالي أو فائض النشاط التأميني /المتغير تابع الذي تم اعتماده في البحث ولفرع التأمين البحري ويشمل تأمين السفن و تأمين الطيران.

1- مؤشر فائض النشاط -التأميني-المالي لفرع التأمين البحري / سفن

تم الاعتماد على هذا المؤشر لتحديد وقياس مدى تأثر الفائض المالي بعمليات إعادة التأمين في شركة التأمين الوطنية و لفرع التأمين البحري /سفن للمدة من 2010 – 2017 والتي تمثل الحدود الزمنية .

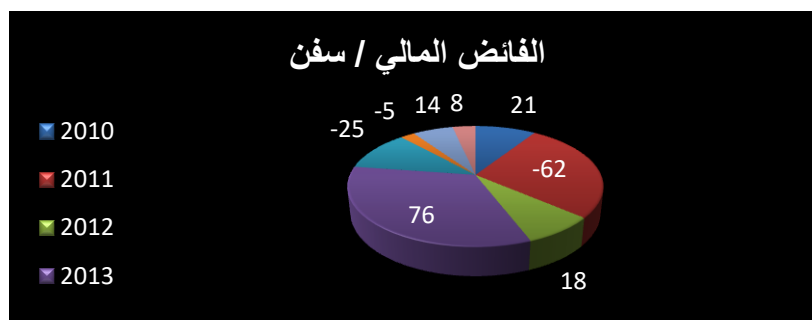
❖ (فائض النشاط التأميني/المالي): أن القدرة الاكتتابية الاستيعابية لشركة التأمين تبدأ بتحديد القدرة المالية للشركة على الاكتتاب فإذا كان لدى شركة التأمين مستوى غير كاف من الأرباح أو الفائض سيصبح احتياطي التعويضات أيضا غير كاف، وربما يعوق ذلك قدرة الشركة على قبول أخطار جديدة فكلما زادت نسبة الفائض كلما دل ذلك على قدرة الشركة على الوفاء بالتزاماتها وفق تواريخ استحقاقهم ، وهذه النسبة يجب أن لا تقل عن 150% ، ونقصانها يدل على عدم مقدرة شركة التأمين تغطية الأموال المعرضة للأخطار ، وتحسب هذه النسبة كما يأتي :

معدل فائض نشاط التأمين المالي = فائض نشاط التأمين / صافي الأقساط المكتتبة %

جدول (7) مؤشر قياس إجمالي الفائض المالي التأميني إلى صافي أقساط التأمين المكتتبة لفرع التأمين البحري /سفن (المبالغ بالآلاف الدنانير)

السنة	صافي الأقساط المكتتبة (1)	فائض النشاط التأميني /المالي (2)	معدل فائض النشاط التأميني % 1/2
2010	22127	4580	21
2011	295924	183816-	62-
2012	181170	32450	18
2013	112739	85654	76
2014	214220	54094-	25-
2015	272682	14456-	5-
2016	918031	125098	14
2017	2291619	189861	8
الإجمالي	4308512	185277	4

المصدر: إعداد الباحث بالاعتماد على البيانات المالية لمحفظة تأمين السفن في شركة التأمين الوطنية



شكل (5) معدل الفائض المالي لفرع التأمين البحري / السفن

المصدر: من إعداد الباحث بالاستناد إلى بيانات الجدول (7)

من الجدول (7) والرسم البياني (5) نجد النسبة سنة 2010 بلغت 21% لكون فائض النشاط (4580) ألف دينار إلى صافي أقساط التأمين (22127) ألف دينار، وفي سنة 2011 بلغت النسبة -62% لكون فائض النشاط التأميني (-183816) ألف دينار إلى صافي أقساط التأمين البحري (295924) ألف دينار وفي سنة 2012 بلغت 18% لكون فائض النشاط التأميني (32450) ألف دينار إلى صافي أقساط التأمين البحري (181170) ألف دينار ثم ارتفعت النسبة إذ بلغت في سنة 2013 مقدار 76% لكون فائض النشاط التأميني (85654) ألف دينار إلى صافي أقساط التأمين البحري (112739) ألف دينار و في سنة 2014 بلغت النسبة -25% لكون فائض النشاط التأميني (-54094) ألف دينار إلى صافي أقساط التأمين البحري (214220) ألف دينار بعدها بلغت سنة 2015 نسبة -5% لكون فائض النشاط التأميني (-14456) ألف دينار إلى صافي

أقساط التأمين البحري (272682) ألف دينار بعدها وفي سنة 2016 بلغت 14% لكون فائض النشاط التأميني (125098) ألف دينار إلى صافي أقساط التأمين البحري (918031) ألف دينار كما وبلغت سنة 2017 نسبة 8% لكون فائض النشاط التأميني (189861) ألف دينار إلى صافي أقساط التأمين البحري (2291619) ألف دينار. ومن خلال ملاحظة النسب الواردة أعلاه أن نسبة فائض النشاط التأميني/ تأمين السفن كانت منخفضة جدا خلال فترة البحث إذ بلغت أعلى نسبة في سنة 2013. بينما كان متوسط النسبة 4% وهي ضعيفة جدا إذ كلما انخفضت فوائض الشركة كلما كان له تأثير سلبي على قدرة الشركة بالوفاء بالتزاماتها وانخفاض قدرتها على الاستثمار وانعكاس ذلك بشكل سلبي على سمعة الشركة وثقة المؤمن لهم بها .

2- مؤشر فائض النشاط -التأميني- المالي لفرع التأمين البحري / تأمين الطيران

تم الاعتماد على هذا المؤشر لتحديد وقياس مدى تأثر الفائض المالي بعمليات إعادة التأمين في شركة التأمين الوطنية و لفرع التأمين البحري /طيران للمدة من 2010 - 2017 والتي تمثل الحدود الزمنية .

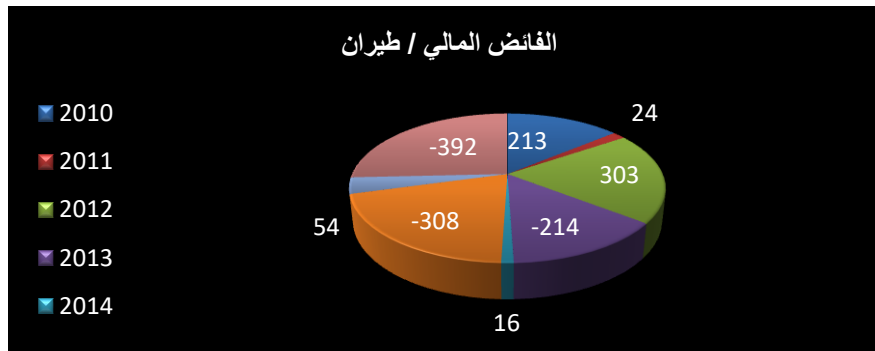
❖ (فائض النشاط التأميني/المالي): أن القدرة الاكتتابية الاستيعابية لشركة التأمين تبدأ بتحديد القدرة المالية للشركة على الاكتتاب فإذا كان لدى شركة التأمين مستوى غير كاف من الأرباح او الفائض سيصبح احتياطي التعويضات أيضا غير كاف، وربما يعوق ذلك قدرة الشركة على قبول أخطار جديدة فكلما زادت نسبة الفائض كلما دل ذلك على قدرة الشركة على الوفاء بالتزاماتها وفق تواريخ استحقاقهم ، وهذه النسبة يجب أن لا تقل عن 150% ، ونقصانها يدل على عدم مقدرة شركة التأمين تغطية الأموال المعرضة للأخطار، وتحسب هذه النسبة كما يأتي :

معدل فائض نشاط التأمين = فائض نشاط التأميني المالي/ صافي الأقساط المكتتبة %

جدول (8) مؤشر قياس إجمالي الفائض المالي التأميني إلى صافي أقساط التأمين لفرع التأمين البحري /الطيران (المبالغ بالآلاف الدنانير)

السنة	صافي الأقساط المكتتبة (1)	فائض النشاط التأميني /المالي (2)	معدل فائض النشاط التأميني % 1/2
2010	724955	1544436	213
2011	6570411	1557239	24
2012	1173381	3558621	303
2013	483725-	1037030	214-
2014	7578981	1249642	16
2015	1895545-	5843342	308-
2016	2448544	1327724	54
2017	414108-	1624878	392-
الإجمالي	15702894	17742912	113

المصدر : إعداد الباحث بالاعتماد على البيانات المالية لفرع تأمين الطيران في شركة التأمين الوطنية



شكل (6) معدل الفائض المالي لفرع التأمين البحري / طيران

المصدر : إعداد الباحث بالاستناد إلى بيانات الجدول (8)

من الجدول (8) والرسم البياني أعلاه (6) نجد النسبة سنة 2010 بلغت 213% لكون فائض النشاط (1544436) ألف دينار إلى صافي أقساط التأمين (724955) ألف دينار، وفي سنة 2011 بلغت النسبة 24% لكون فائض النشاط التأميني (1557239) ألف دينار إلى صافي أقساط التأمين البحري (6570411) ألف دينار وفي سنة 2012 بلغت 303% لكون فائض النشاط التأميني (3558621) ألف دينار إلى صافي أقساط التأمين البحري (1173381) ألف دينار ثم انخفضت النسبة إذ بلغت في سنة 2013 مقدار -214% لكون فائض النشاط التأميني (1037030) ألف دينار إلى صافي أقساط التأمين البحري (-483725) ألف دينار وفي سنة 2014 بلغت النسبة 16% لكون فائض النشاط التأميني (1249642) ألف دينار إلى صافي أقساط التأمين البحري (7578981) ألف دينار وبعدها انخفضت بشكل كبير إذ بلغت سنة 2015 أعلى نسبة -308% لكون فائض النشاط التأميني (5843342) ألف دينار إلى صافي أقساط التأمين البحري (-1895545) ألف دينار وفي سنة 2016 بلغت 54% لكون فائض النشاط التأميني (1327724) ألف دينار إلى صافي أقساط التأمين البحري (2448544) ألف دينار ثم انخفضت مرة أخرى وبلغت سنة 2017 نسبة -392% لكون فائض النشاط التأميني (1624878) ألف دينار إلى صافي أقساط التأمين البحري (-414108) ألف دينار. ومن خلال ملاحظة النسب الواردة أعلاه أن نسبة فائض النشاط التأميني / تأمين الطيران كانت متذبذبة خلال فترة البحث إذ بلغت أعلى نسبة في سنة 2012. في حين بلغ متوسط النسبة 113% وهي نسبة متوسطة وقريبة من 150% .

اختبار فرضيات التأثير بين متغيرات البحث

تسعى هذه الفقرة إلى اختبار فرضيات البحث المتعلقة بقياس تأثير المتغيرات الرئيسية المستقلة في المتغير التابع الرئيسي باستعمال نموذج الانحدار الخطي البسيط وقد تم معالجة بيانات هذا البحث باستخدام البرنامج الإحصائي المعروف باسم الحزمة الإحصائية للعلوم الاجتماعية (Statistical Package For Social Sciences) (SPSS.V20) ولأجل ذلك فقد وضعت فرضيات البحث لتحليل علاقة الأثر بين المتغير التوضيحي (X) والمتغير التابع (Y) حيث كانت تنص على انه :

1- لا توجد علاقة تأثير ذات دلالة إحصائية لمؤشر نسبة الاحتفاظ في مؤشر معدل فائض النشاط التأميني/المالي ضمن كشف فرع تأمين بحري/ سفن عند مستوى معنوية 0.05.

جدول (9) نتائج قيم المعاملات المستخدمة في قياس تأثير نسبة الاحتفاظ في الفائض المالي/لفرع السفن

المعنوية	المعاملات					X	Y
	القيمة الاحتمالية	معامل التحديد R2	قيمة F المحسوبة	معلمة الانحدار B	الحد الثابت A		
دالة غير معنوية	0.565	0.058	0.371	-0.59	0.18	نسبة الاحتفاظ	معدل الفائض التأميني/المالي

المصدر: إعداد الباحث بالاستناد إلى نتائج التحليل الإحصائي (SPSS)

أ- أن قيمة مربع معامل التحديد بلغت (0.058) أي أن المتغير المستقل نسبة الاحتفاظ يفسر ما نسبته 5% من بيانات المتغير المعتمد معدل الفائض النشاط التأميني/المالي.

ب- أن قيمة F الحسابية كانت (0,371) والقيمة الاحتمالية للاختبار هي (0,565) وهي اكبر من مستوى الدلالة (0,05) أي أن نتيجة الاختبار غير معنوية أي أن أنموذج الانحدار غير معنوي وغير دال إحصائياً. كما بلغت قيمة الحد الثابت (0,18) وبلغت معلمة الانحدار لنسبة الاحتفاظ (-0,59)

ت-مما سبق تبين نقبل فرضية البحث أي لا يوجد علاقة تأثير لمتغير نسبة الاحتفاظ في معدل فائض النشاط التأميني/المالي.
وإن معادلة الانحدار هي كالآتي :

$$Y = \alpha + \beta x$$

(نسبة الاحتفاظ) $0.59 - 0.18$ = معدل الفائض المالي

2-لا توجد علاقة تأثير ذات دلالة إحصائية لمؤشر نسبه العمولة المكتسبة في مؤشر معدل فائض النشاط التأميني/المالي
ضمن كشف فرع تأمين بحري/ سفن عند مستوى معنوية 0.05.

جدول (10) نتائج قيم المعاملات المستخدمة في قياس تأثير نسبة العمولة المكتسبة في الفائض المالي/لفرع السفن

Y	X	المعاملات			
		الحد الثابت A	معلمة الانحدار B	قيمة F المحسوبة	معامل التحديد R2
معدل الفائض التأميني/المالي	نسبة العمولة المكتسبة	-0.04	0.07	0.888	0.129
					0.38
					دالة غير معنوية

المصدر: إعداد الباحث بالاستناد إلى نتائج التحليل الإحصائي (SPSS)

أ- أن قيمه مربع معامل التحديد بلغت (0,129) أي أن المتغير المستقل نسبة العمولة المكتسبة يفسر ما نسبته 13% من بيانات المتغير المعتمد معدل الفائض النشاط التأميني/المالي.

ب- أن قيمه F الحسابية كانت (0,888) والقيمة الاحتمالية للاختبار هي (0,38) وهي اكبر من مستوى الدلالة (0,05) أي أن نتيجة الاختبار غير معنوية أي أن أنموذج الانحدار غير معنوي وغير دال إحصائياً. كما بلغت قيمة الحد الثابت (-0,04) وبلغت معلمة الانحدار لنسبة العمولة المكتسبة (0,07).

ت-مما سبق تبين نقبل فرضية البحث أي لا يوجد علاقة تأثير لمتغير نسبة العمولة المكتسبة في معدل فائض النشاط التأميني/المالي. وإن معادلة الانحدار هي كالآتي :

$$Y = \alpha + \beta x$$

(نسبة العمولة المكتسبة) $0.07 + -0.04$ = معدل الفائض المالي

3-لا توجد علاقة تأثير ذات دلالة إحصائية لمؤشر نسبه الاحتفاظ في مؤشر معدل فائض النشاط التأميني/المالي ضمن كشف فرع تأمين بحري/ طيران عند مستوى معنوية 0.05.

جدول (11) نتائج قيم المعاملات المستخدمة في قياس تأثير نسبة الاحتفاظ في الفائض المالي/لفرع الطيران

Y	X	المعاملات			
		الحد الثابت A	معلمة الانحدار B	قيمة F المحسوبة	معامل التحديد R2
معدل الفائض التأميني/المالي	نسبة الاحتفاظ	-1.05	5.19	5.581	0.31
					0.05
					دالة معنوياً

المصدر: إعداد الباحث بالاستناد إلى نتائج التحليل الإحصائي (SPSS)

أ- أن قيمه مربع معامل التحديد بلغت (0,31) أي أن المتغير المستقل نسبة الاحتفاظ يفسر ما نسبته 31% من بيانات المتغير المعتمد معدل الفائض النشاط التأميني/المالي.

ب- أن قيمه F الحسابية كانت (5,581) والقيمة الاحتمالية للاختبار هي (0,05) وهي اصغر من مستوى الدلالة (0,05) أي أن نتيجة الاختبار معنوية أي أن أنموذج الانحدار معنوي ودال إحصائياً. كما بلغت قيمة الحد الثابت (-1,05) وبلغت معلمة الانحدار لنسبة الاحتفاظ (5,19).

ت- مما سبق تبين نرفض فرضية البحث أي يوجد علاقة تأثير لمتغير نسبة الاحتفاظ في معدل فائض النشاط التأميني/المالي. وإن معادلة الانحدار هي كالآتي :

$$Y = \alpha + \beta x$$

(نسبة الاحتفاظ) $-1.05 + 5.19$ = معدل الفائض المالي

4- لا توجد علاقة تأثير ذات دلالة إحصائية لمؤشر نسبه العمولة المكتسبة في مؤشر معدل فائض النشاط التأميني/المالي ضمن كشف فرع تأمين بحري/ طيران عند مستوى معنوية 0.05.

جدول (12) نتائج قيم المعاملات المستخدمة في قياس تأثير نسبة العمولة المكتسبة في الفائض المالي/الفرع الطيران

Y	X	المعاملات				المعنوية
		الحد الثابت A	معلمة الانحدار B	قيمة F المحسوبة	معامل التحديد R2	القيمة الاحتمالية
معدل الفائض التأميني/المالي	نسبة العمولة المكتسبة	0.66	1.02	14.93	0.71	0.01
						دالة معنوياً

المصدر: أعداد الباحث بالاستناد إلى نتائج التحليل الإحصائي (SPSS)

أ- أن قيمه مربع معامل التحديد بلغت (0,71) أي أن المتغير المستقل نسبة العمولة المكتسبة يفسر ما نسبته 71% من بيانات المتغير المعتمد معدل الفائض النشاط التأميني/المالي.

ب- أن قيمه F الحسابية كانت (14,93) والقيمة الاحتمالية للاختبار هي (0,01) وهي اصغر من مستوى الدلالة (0,05) أي أن نتيجة الاختبار معنوية أي أن أنموذج الانحدار معنوي ودال إحصائياً. كما بلغت قيمة الحد الثابت (0,66) وبلغت معلمة الانحدار لنسبة العمولة المكتسبة (1,02).

ت- مما سبق تبين نرفض فرضية البحث أي يوجد علاقة تأثير لمتغير نسبة العمولة المكتسبة في معدل فائض النشاط التأميني/المالي. وإن معادلة الانحدار هي كالآتي :

$$Y = \alpha + \beta x$$

(نسبة العمولة المكتسبة) $0.66 + 1.02$ = معدل الفائض المالي

المبحث الرابع- الاستنتاجات والتوصيات

أولاً: الاستنتاجات

1- تقوم شركات التأمين في كل سنة بتجديد اتفاقياتها وتوزيعها استناداً إلى شروط شركات إعادة التأمين والتي بدأت تعاني من صعوبات لتحقيق توازناتها المالية وذلك نتيجة الأوضاع التي عرفها سوق إعادة التأمين العالمي ولاسيما بالسنوات الأخيرة وأهمها إحداث 11 سبتمبر لسنة 2001 وموجة التمركز ومضاعفة العروض وهذا كله انعكس على وضعية الشركات المسندة والتي بدأت تتعرض وبالدرجة الأولى إلى التشدد بالعروض والمغالاة بالأسعار ونتيجة لذلك بدأ توجه جدي نحو الطرق البديلة لإعادة التأمين التقليدية في نقل الأخطار من قبل العديد من الدول العربية.

2- أظهرت نتائج تحليل البيانات المالية للشركة موضوع البحث انخفاض كبير في مؤشر نسبة الاحتفاظ لفرعي التأمين البحري/سفن،طيران إذ تتنازل شركة التأمين الوطنية عن أكثر من نصف الأقساط المحصلة وهذا يؤكد أن شركة التأمين مجرد وسيط بين المؤمن لهم وشركات إعادة التأمين وبالتالي تأثيره السلبي على الفائض المالي للشركة.

3- بينت نتائج تحليل البيانات المالية لشركة التأمين الوطنية أن معدل الخسارة لفرعي التأمين البحري/سفن، طيران كانت منخفضة جدا خلال سنوات البحث، وهذا يشير إلى عدم تناسب بين أقساط إعادة التأمين الصادرة وبين حصة المعيد من المطالبات بسبب قلة الخسارة لفرعي التأمين البحري/سفن، طيران في شركة التأمين الوطنية.

4- أظهرت نتائج التحليل الإحصائي إلى وجود علاقة اثر موجبة وقوية بين مؤشر نسبة العمولة المكتسبة من المعيد والفائض المالي لفرعي التأمين البحري/سفن، طيران، أي كلما ارتفعت نسبة العمولة أدت إلى زيادة الفائض المالي للشركة. بمعنى كلما سعت الشركة لزيادة نسبتها من العمولات المكتسبة من المعيد بموجب اتفاقيات إعادة التأمين كان لها مردود مادي ايجابي للشركة.

5- سجلت نتائج تحليل البيانات المالية إلى انخفاض كبير في معدل الفائض المالي ولاسيما لفرع التأمين البحري/سفن وللسنوات البحث الثمانية مما يؤثر على قدرة الشركة بالوفاء بالتزاماتها اتجاه المؤمن لهم وانعكاس ذلك بشكل سلبي على سمعة الشركة وثقة المؤمن لهم بها .

ثانياً: التوصيات

1- العمل على القيام بمبادرات ودعم لسياسة التأمين المشترك مع شركات تأمين محلية تخص الأخطار التي تتصف بكونها أكثر أهمية كأخطار الطيران أو النقل الجوي حيث أن تطبيقها سيساعد برفع الطاقة الاستيعابية في الداخل وتقليل الاعتماد على إعادة التأمين بما يساهم في زيادة الفوائض المالية للشركة، والعمل على إلزام شركة التأمين الوطنية بإعادة تأمين جزء من عملياتها لدى شركة إعادة التأمين العراقية وذلك لضمان تسديد التعويضات وللمحافظة على العملات الصعبة من التسرب خارج البلاد.

2- زيادة الاحتفظ به محلياً في فرع التأمين البحري وبما يتلاءم مع سعة اتفاقية إعادة التأمين البحري في السوق المحلي وذلك من خلال عرض الشركة على الشركات المحلية الأخرى ما يزيد عن حدود احتفاظها لكي تحصل كل شركة من شركات التأمين في السوق العراقي على ما تستطيع قبوله من حصص وذلك قبل عرض الحصص على معيدي التأمين.

3- يشير التأثير الايجابي لنسبة العمولات المكتسبة على الفائض المالي ضمن نتائج التحليل الإحصائي إلى أن العمولات المكتسبة تساهم بشكل ايجابي في الفائض المالي لشركة التأمين الوطنية وهذا يعني أن شركة التأمين الوطنية يجب أن تتفاوض بشأن المزيد من عمولات إعادة التأمين التي تغطي على الأقل المصروفات والعمولات الخاصة بإصدار الوثائق والوسطاء وكذلك حماية نفسها من الإفلاس والتصفية عند تحقق الخسارة.

4- يجب على شركة التأمين الوطنية أن تضع برامج إعادة التأمين المناسبة مع مراعاة سجلها التاريخي مثل تجربة الخسارة للسنوات السابقة وحجم الأخطار وتواتر الخسائر لكي تحصل على أسعار وشروط أفضل لعمليات الإعادة.

5- ضرورة تحقيق تقارب اكبر وتعاون أوثق بين معيدي التأمين في البلدان العربية وبما يساعد على استيعاب أقصى طاقة احتفاظية تأمينية لها بما يحقق بدوره الضغط على أسواق إعادة التأمين العالمية وإتاحة الفرصة لشركات التأمين وإعادة التأمين في الدول العربية للحصول على شروط ومزايا أفضل من شركات الإعادة في الخارج.

المصادر والمراجع

أولاً: التقارير المالية

1. التقارير السنوية الخاصة بشركة التأمين الوطنية - للسنوات (2010-2017).
2. الحسابات الختامية لشركة التأمين الوطنية - بغداد للسنوات (2010 – 2017) .
3. الكشوفات والتحليل المالية الخاصة بشركة التأمين الوطنية للسنوات (2010-2017)

ثانياً: المصادر العربية :

1. الكتب :

1. احمد,مصطفى عبد الغني,محمد,ناهد عبد الحميد, "التأمينات التجارية والاجتماعية", مركز جامعة القاهرة للتعليم المفتوح, 2014.
2. احمد, ممدوح حمزة , "إدارة الخطر والتأمين", جامعة القاهرة, الكتب عربية لنشر والتوزيع الالكتروني, 2006.
3. جبر, محمد هشام, "إدارة الخطر والتأمين", جامعة بير زيت , رام الله- فلسطين, 2012.
4. الخطيب, محمد محمود, "الأداء المالي وأثره على عوائد أسهم الشركات المساهمة", دار الحامد للنشر, الطبعة الأولى, 2010.
5. طعيمة, سناء محمد , "التحليل المالي في شركات التأمين وإعادة التأمين لغرض قياس الأداء" بدون ناشر, 2005.
6. عريقات, محمد حربي, سعيد جمعة عقل "التأمين وإدارة الخطر: النظرية والتطبيق", دار وائل, عمان-الأردن, الطبعة الأولى, 2008.
7. القاضي, الهامى, حلمي, عالية, منى سيد, "إعادة التأمين", مكتبة التأمين العربية, معهد التأمين بمصر منظم لمعهد التأمين القانوني بلندن, الاتحاد المصري للتأمين, 2014.
8. الهلباوى , عبد الله توفيق, "إعادة التأمين", مكتبة الحرية للنشر والتوزيع, جامعة حلوان, 2002.

2. البحوث والدراسات :

1. الحمصي, حنان البريجاوي, "توزيع الفائض التأميني وأثره على التوسع في الخدمات التأمينية الإسلامية", متطلبات نيل درجة الماجستير في المصارف الإسلامية, الأكاديمية العربية للعلوم المالية والمصرفية, دمشق, 2008.
2. داود, احمد عدنان سلمان, "تقويم الأداء المالي باستخدام الحاسوب", أطروحة دكتوراه, جامعة بغداد, المعهد العالي للمحاسبين القانونيين, 2010.
3. الذنبيات, نواف سماح محمد, "اثر الاداء المالي للشركات المدرجة في بورصة عمان على اراء مدقي الحسابات الخارجيين في الاردن-دراسة تحليلية-", رسالة ماجستير في المحاسبة, جامعة الشرق الاوسط, 2011.
4. رحومة, عادل, "دور المراجعة الداخلية في تحسين الاداء المالي لشركات التأمين/ دراسة حالة للشركة الجزائرية للتأمينات", رسالة مقدمة لنيل شهادة الماجستير, جامعة العربي بن مهيدي-ام البواقي-, الجزائر, كلية العلوم الاقتصادية والتجارية والتيسير, 2016.
5. زهور, ميلود عويدات, "تقييم الاداء المالي لشركات التأمين/دراسة حالة شركة سلامة لتأمينات الجزائر", مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماستر في علوم التيسير, جامعة الجيلاوي بو نعامة بخميس مليانة-كلية العلوم الاقتصادية والتجارية, الجزائر, 2015.
6. عبد العزيز, برعي عثمان الشريف, "تقويم اثر إعادة التأمين على إدارة الأخطار المكتتبة لدى شركات التأمين المباشر دراسة تطبيقية على شركة التأمين الإسلامية في السودان للفترة (2005-2014)", رسالة مقدمة لنيل درجة الدكتوراه في التأمين, جامعة الرباط الوطني, 2016.
7. عبيد, محمد عبد العزيز الصافي, "تقييم اثر اتفاقيات إعادة التأمين في الاداء الفني لشركات التأمين المباشر-دراسة للتأمين البحري بضائع في السودان", بحث مقدم لنيل درجة الدكتوراه الفلسفة في التأمين, جامعة السودان, 2016.
8. فيناوي , بهاء الدين عبد الله احمد, "اتفاقيات إعادة التأمين وأثرها على الطاقة الاستيعابية في شركات التأمين السودانية-دراسة ميدانية", بحث تكميلي لنيل درجة الماجستير في التأمين, جامعة النيلين, كلية الدراسات العليا, 2017.
9. نوفل, موسى, "تقييم أداء الشركات الصناعية المساهمة العامة في الأردن باستخدام معدل العائد للفترة (1991- 2000)", رسالة مقدمة لنيل درجة الماجستير, جامعة البيت للفرق, كلية الاقتصاد والعلوم الإدارية, 2002.
10. يوسف, سهى عواد, "اثر البيئة الخارجية الخاصة في تحقيق الفوائض المالية-بحث تطبيقي في شركة التأمين الوطنية", بحث مقدم لنيل شهادة الدبلوم العالي للمعادل للماجستير , جامعة بغداد, المعهد العالي للدراسات المحاسبية والمالية فرع التأمين, 2019.

3. الدوريات والمؤتمرات والملتقيات :

1. الاتحاد المصري للتأمين, "الاتجاهات العالمية في مجال إعادة التأمين", مقال للاتحاد المصري للتأمين, 2018.
2. بدري, هالة, "الاستدامة المؤسسية", مقال في مجلة الاقتصادي, 2014.

3. بو بكر، ساهي، " دور واهمية اعادة التأمين في تجزئة المخاطر"، بحث منشور في مجلة الاقتصاد والتنمية البشرية، جامعة البليدة، مجلد 8، العدد 1، 2017.
4. زين، محمد ديو، "محاضرات في تقنيات التأمين وإعادة التأمين موجهة لطلبة الماستر"، جامعة بومرداس كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، 2017.
5. عبد الغني، دادن "قراءة في الأداء المالي والقيمة في المؤسسات الاقتصادية"، جامعة ورقلة، مجلة الباحث، عدد 4، 2006.
6. فناوي، علي، "اتحاد الشركات يطالب قطاع التأمين بالاستفادة لبدائل أسواق رأس المال لتطوير الصناعة"، مؤسسة الأهرام، الاقتصادي، 2019.
7. منصور، طاهر وشحدة، حسين، "إستراتيجية التنويع والأداء المالي دراسة ميدانية في منشأة عراقية"، دراسات العلوم الإدارية، المجلد 30، العدد 2، 2003.

ثالثاً: المصادر الأجنبية

1. Banton, Caroline, "**Reinsurance**" investopedia, Updated May 2, 2019.
2. Beirlant, Jan, "**Reinsurance: Actuarial and Statistical Aspects**", Hansjörg Albrecher University of Lausanne, John Wiley & Sons Ltd, 2017
3. David, M. Raim. and Joney L., "**Understanding Reinsurance**", Melth Bender and company. Inc. 2007.
4. effisoft, "**Paper on reinsurance Market Outlook**", paris, December 2014.
5. Ibexi, Solutions Pvt. Ltd, "**ALTERNATE RISK TRANSFER**", 2002.
6. Mitschele, Andreas Ingo Oesterreicher, Frank Schlottmann, and Detlef Seese, "**Heuristic Optimization of Reinsurance Programs and Implications for Reinsurance Buyers**", This volume contains a selection of papers referring to lectures presented at the symposium "Operations Research, 2007.
7. MM Mousa, LAbdel raheem, "**The Effect of Inflation and Exchange Rates on Reinsurance, Solvency and Capital of Non-Life Insurance Companies**", Research Paper Cairo University International Conference for Business Sciences, Cairo University Faculty of commerce Mathematics and insurance Department, 2017.
8. Schoefflor, Dave, "**Insurance Marketing Issues**", 2000.
9. Soye, Yinka Augustine & Adeyemo, Damola Lukmon, "**EVALUATION OF IMPACT OF REINSURANCE MECHANISM ON INSURANCE COMPANIES SUSTAINABILITY IN NIGERIA**", International