

إشكالية حوادث المركبات، وعلاقتها بالتأمينات في الجزائر - دراسة ميدانية 2013 -

أ/ خطيب خالد - جامعة وهران

h_alla@hotmail.fr

ملخص :

تحتل إشكالية حوادث المركبات في الجزائر مكانة حاسمة ومحددة للاقتصاد الوطني خاصة من ناحية علاقتها بالتأمينات من جانب الإحصاء :

ولهذا حاولنا تناول هذا الموضوع من الناحية التطبيقية ، لنرى كيف يمكن تطبيق نموذج فعال وناجع يسمح لنا بتحديد دور شركات التأمين في قياس تكاليف حوادث المركبات ، وذلك من خلال المعرفة الجيدة للمعطيات ، والمتغيرات المستقلة و التابعة التي تدير النظام التأميني في الجزائر ؛
الكلمات المفتاحية : ، حوادث المركبات ، شركات التأمين ، سائقي المركبات.

Summary:

the problem of vehicle accidents in Algeria occupies a crucial and specific role in the national economy in terms of its relationship with the assurance and statistics;

For that reason, we tried to solve this problem in practice, to see how effective can applied a model to define the role of insurance companies to the extent the cost of vehicle accidents, with a good knowledge data, and the independent variables and the subsidiaries that run the insurance system in Algeria;

Keywords: vehicle accidents, insurance companies, vehicle drivers

تمهيد:

لقد أوضحت الدراسات التطبيقية ، بأن الإحصاء يعد وسيلة ناجعة لمعرفة الأسباب الفعلية لحوادث المركبات ، وهذا أمر جيد بالنسبة لشركات التأمين ، باعتباره وسيلة إستراتيجية تتحكم به في التكاليف وتحقق به ملاءة مالية. فكيفية التقليل من حده ظاهرة الحوادث و تفاقمها تلزم شركات التأمين بوضع ضوابط موحدة وملزمة لكل الشركات بحيث تكافئ السائق الجيد وتعاقب السائق أغير جيد؛

ولعل غياب المعلومات فيما بين شركات التأمين عن الزبائن و المركبات تسبب الكثير من الخسائر لشركات التأمين التي تشتكي من ضعف مردود قطاع تأمين نتيجة تزايد الحوادث، و ضعف النظام التأميني¹ ؛ ولهذا الأسباب رأينا من الضروري القيام بهذه الدراسة التطبيقية للتأكد من الفرضيات المقدمة :

أولا. الجانب النظري

(1) **تعريف الحادث:**² يعرف الحادث .حسب المنظمة العالمية للصحة. بأنه هو كل حادث وقع في طريق مفتوح للسيير، تورطت فيه على الأقل مركبة متحركة، ونتج عنه خسائر مادية أو بشرية ؛

كما يرتبط مفهوم التأمين³ بكلمة حادث-SINISTRE ، الناجم عن الكلمة اللاتينية "FUNESTE " SINISTER و التي تعنى غير مقبول ، و المتمثلة في الحوادث التي تقع للأشخاص و الممتلكات ؛ و الحادث هو سبب أو مصدر الانحراف في النتائج الغير مرغوب فيها ، فهو التحقق المادي الملموس لمسبب الخطر مثل (الحريق ، السرقة ، الوفاة...):

كما يعد مفهوم معدل الحوادث⁴ ، في هذا الجانب مفهوما للتأمين *Notion d'assurance*، و هو مؤشر مالي بين مبلغ الحوادث التي تعوض⁵ و الأقساط المحصلة ، ويكون أقل من الواحد لتغطية تكلفة التسيير، و ضمان مروية أفضل ؛ أما الحوادث المروري فهو حدث اعتراضي يحدث بدون تخطيط مسبق من قبل سيارة (مركبة) واحدة أو أكثر مع سيارات (مركبات)⁶ أخرى، أو مشاة أو حيوانات أو أجسام على طريق عام أو خاص؛ و عادة ما ينتج عن الحادث المروري تلفيات تتفاوت من طفيفة بالممتلكات و المركبات إلى جسيمة تؤدي إلى الوفاة أو الإعاقة المستديمة⁷؛

(2) **أسباب الحوادث** لا شك بأن لكل حادث مرور سبب أو عدة أسباب أدت إلى وقوعه، وبما أن السبب يرتبط بالنتيجة، فإن تحديده يؤدي إلى تقدير درجة تورط الإنسان أو المركبة أو الطريق أو عوامل أخرى، في وقوع الحادث ؛ وتشير العديد من الدراسات بأن أهم الأسباب تتلخص فيما يلي :

✓ **العامل البشري** بمعدل 93.65% ، بحيث تعتبر فئة الشباب من الشريحة 25 إلى 34 سنة هي أكثر الفئات تورطا في حوادث المرور⁸؛

✓ **العوامل المرتبطة بالمركبة** بمعدل 3.6% حسب الإحصائيات فإن 40 % من قطع الغيار المستوردة تعد مقلدة وغير صالحة للاستعمال⁹؛

✓ **العوامل المرتبطة بالمحيط** بمعدل 2.75% . و تتمثل في الطرقات ؛

(3)-**الدراسات السابقة:** من أهم الدراسات التي تناولت هذا الموضوع نذكر :

-دراسة غالب (عوض الرافي و عبيد أحمد أبو بكر، التحليل الكمي لمؤشرات الحوادث المرورية في الأردن 2006) ؛¹⁰

- دراسة د. راضي عبد المعطي علي ، "تكاليف حوادث المرور والعوائد الاقتصادية من إجراءات السلامة المرورية" 2005 ؛

- دراسة د. صفوت حميدة، "استخدام السلاسل الزمنية Box & Jenkins في تحليل معدلات خسائر محفظة التأمينات العامة لشركات التأمين المصرية" 2003؛¹¹

- دراسة عماد عبد الجليل ، حوادث السيارات في مدينة الرياض، الأسباب و الآثار والحلول، 1423 - 1427 هـ؛¹²

(4- أهمية الموضوع)

ترجع أهمية الموضوع ، إلى حجم الخسائر الناجمة عن حوادث المركبات و التي إلى حد الساعة لم تتمكن الجزائر، أن تقلص من تفاقمها بحيث تم تسجيل أرقام جد مذهلة تقريبا في جميع دول العالم بدون استثناء ، ففي كل نصف دقيقة في المتوسط يموت شخص في العالم نتيجة حادثة سيارة، و أكثر من 3000 شخص يلاقوا حتفهم يوميا ؛ كما تسبب حوادث السيارات لوحدها في تكلفة تقدر ب 500 بليون دولار سنويا، في العالم، كمصاريف رعاية صحية، وإعاقة وتلف للممتلكات؛

مثلا في الولايات المتحدة الأمريكية تقدر التكلفة نتيجة حوادث السيارات فقط ، ما يوازي 200 بليون دولار والخسارة لا يمكن تقديرها.

أما في الجزائر فتؤكد مؤخرا فاتورة التأمين على أن حوادث المرور تجاوزت 30 مليار دينار؛

و أخيرا نتيجة التقارير المتعددة في هذا المجال ، فإن من 1% إلى 3% من إجمالي الإنتاج المحلي يهدر نتيجة حوادث المركبات؛

ثانيا. الجانب التطبيقي

حاولنا في هذه الدراسة التطبيقية الإجابة على مدى علاقة حوادث المركبات بشركات التأمين¹³ التابعة للمديريات الجمهورية للغرب الجزائري، من خلال فئة الزبائن المؤمن لهم و الأكثر تعرضا لمختلف الحوادث و خصائص المركبات التي تكلف شركات التأمين أكبر تكلفة مالية، وللأقتصاد والمجتمع أضرار وخسارة مادية وجسمانية ؛

1- منهجية الدراسة الميدانية .

لقد تم تقسيم هذه الدراسة التطبيقية إلى ثلاث محاور -

➤ **المحور الأول** - تم تخصيصه لاستعراض منهجية البحث الميداني ، والجانب التحليلي للدراسة ، ثم تحليل البيانات ، مع عرض النتائج ، تحديد مجتمع الدراسة ، واختبار العينة و أسلوب جمع البيانات ، مع تحليل آراء عينة الدراسة حول فقرات الإستبانة ؛

➤ **المحور الثاني** - ويتناول المعالجة الإحصائية، من خلال أدوات التحليل الإحصائي باستخدام *SPSS v 20* ، واختبار الفرضيات؛

➤ **المحور الثالث**- عرض النتائج ، وتقديم الخلاصة مع التوصيات؛

1-1- مجتمع الدراسة .

لقد تم توزيع 336 إستبانة على 11 شركة تأمين التابعة للغرب الجزائري وهي على التوالي :

(2A, ALLIANCE, TRUST, SALAMA, CNMA, CAAR, CASH, CAAT CIAR, SAA, GAM)

كما تم الاعتماد على طريقة توزيع الاستبانة بالمقابلة الشخصية أثناء التوزيع ، و بعد الإجابات عليها ، تم اختبارنا لردود فعل المسؤولين و المديرين الجهويين شخصيا ، واجتنابا لاستبعاد الإستبانات وإهمالها، حرصنا على استعادة أغلبية الإستبانات و عددها 324، وذلك للوفاء بالمقياس العلمي، بالنسبة لعدد الموظفين من إدارات ، ومسؤولين ، تم توزيع 336 إستبانة ، وبلغ عدد الإستبانات المسترجعة 324 و هو عدد جد مقبول يمثل نسبة توفي العدد المقبول لأغراض البحث العلمي وتقدر ب 90% ؛¹⁴

ولتحليل نتائج الدراسة استعملنا ما يلي :

2-1- تحليل آراء واستجابات أفراد عينة الدراسة حول المتغيرات (فقرات الإستبانة).

ونشير هنا لأهمية وصف خصائص عينة الدراسة ، حسب التكرارات والنسب بالنسبة لأقدمية رخصة السياقة يوم الحادث (1)، الأعمار (2) الوظيفية (3)، طبيعة ملكية السيارة (4) ، طراز الناقل (5) نوع السيارة (6) قوة الناقل (7) الطاقة المستعملة للناقل (8)، وأخيرا نوع الحادث (9) و الجداول الموالية توضح ذلك :

أ- توزيع أفراد العينة حسب متغير أقدمية رخصة السياقة:

يشير التوزيع بأن أكبر نسبة هي 67,28 % وتمثل أكبر متغير حسب الأقدمية لرخصة السياقة بالنسبة للفئة التي تتعرض للحوادث

ويوضح بأن أكبر نسبة هي فئة الحوادث وتمثل في الفترة بين 2001-2010 وتليها 1991-2000 المتمثلة في فئة كسر الزجاج الأكثر عرضة للحوادث . :

ب - توزيع أفراد العينة حسب فئات أعمارهم.

و تشير إلى أن أكبر نسبة هي الفئة العمرية 36-45 سنة وتمثل أكبر متغير حسب فئات أعمارهم بالنسبة للفئة التي تتعرض للحوادث .. :

ت-توزيع أفراد العينة حسب متغير الوظيفة:

وتشير بأن نسبة غير واردة هي نسبة جد مرتفعة وبلغت 49,38% بعدد 160 وهو عدد جد مرتفع يعني بأن العديد يخفون معلومات عن وظيفتهم . وأن شريحة الموظفين هي أكثر الشرائح المعرضة للحوادث. :

ث-توزيع أفراد العينة حسب متغير طبيعة ملكية الناقلة :

وتشير بأن نسبة مستأجر سلف ، بلغت 41,36 % بعدد 134 وهذا عدد كبير جدا :

ج-توزيع العينة حسب متغير طراز المركبات .

ويوضح بأن ، أعلى نسبة ، هي نسبة المركبات العادية ، بنسبة 87,65%:

ح-توزيع العينة حسب متغير نوع المركبات.

ويوضح بأن ، أعلى نسبة الأكثر تعرضا للحوادث ، هي نسبة المركبات رونو الفرنسية ووجود على التوالي، ثم تليهما

شوفرولي ... :

ونشير هنا إلى أن مصدر مسؤول في إحدى شركات التأمين كشف بأن نسبة معتبرة من قضايا تأمين السيارات المودعة لدى الشركات خلال السنوات العشرة الأخيرة تخص حوادث أصابت سيارات من نوع بيجو، وبالأخص سيارة 207 و206:

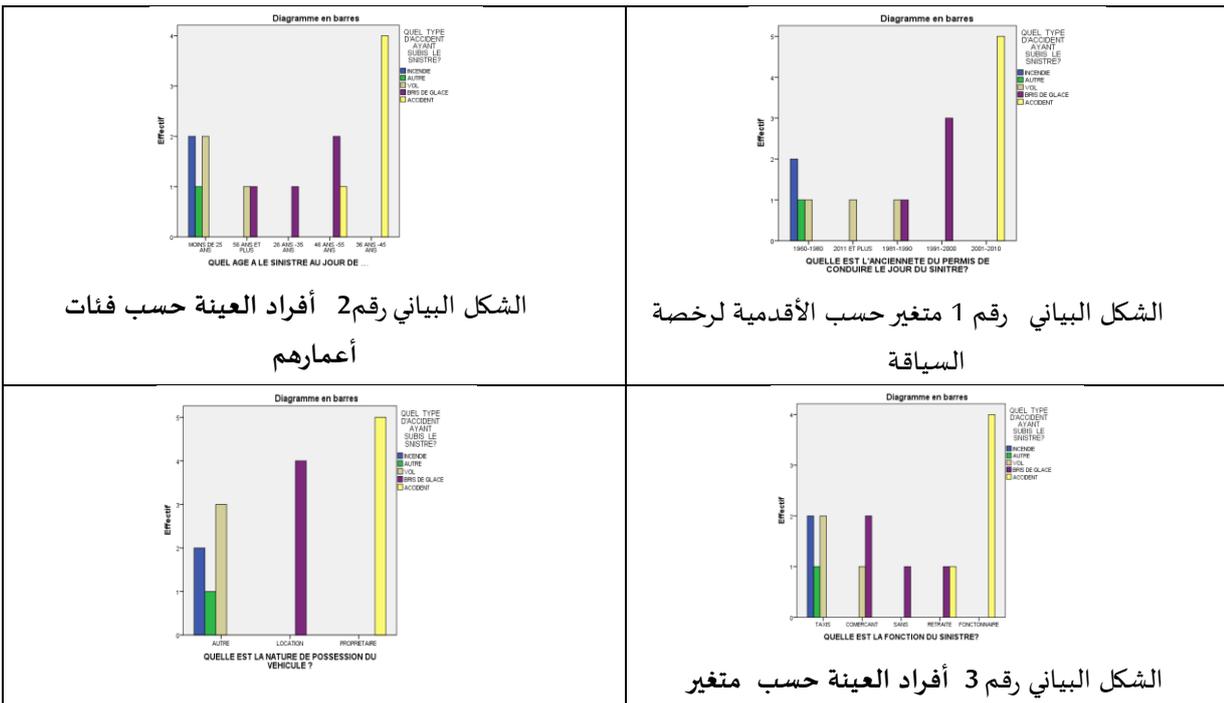
خ-توزيع العينة حسب متغير قوة المركبات.

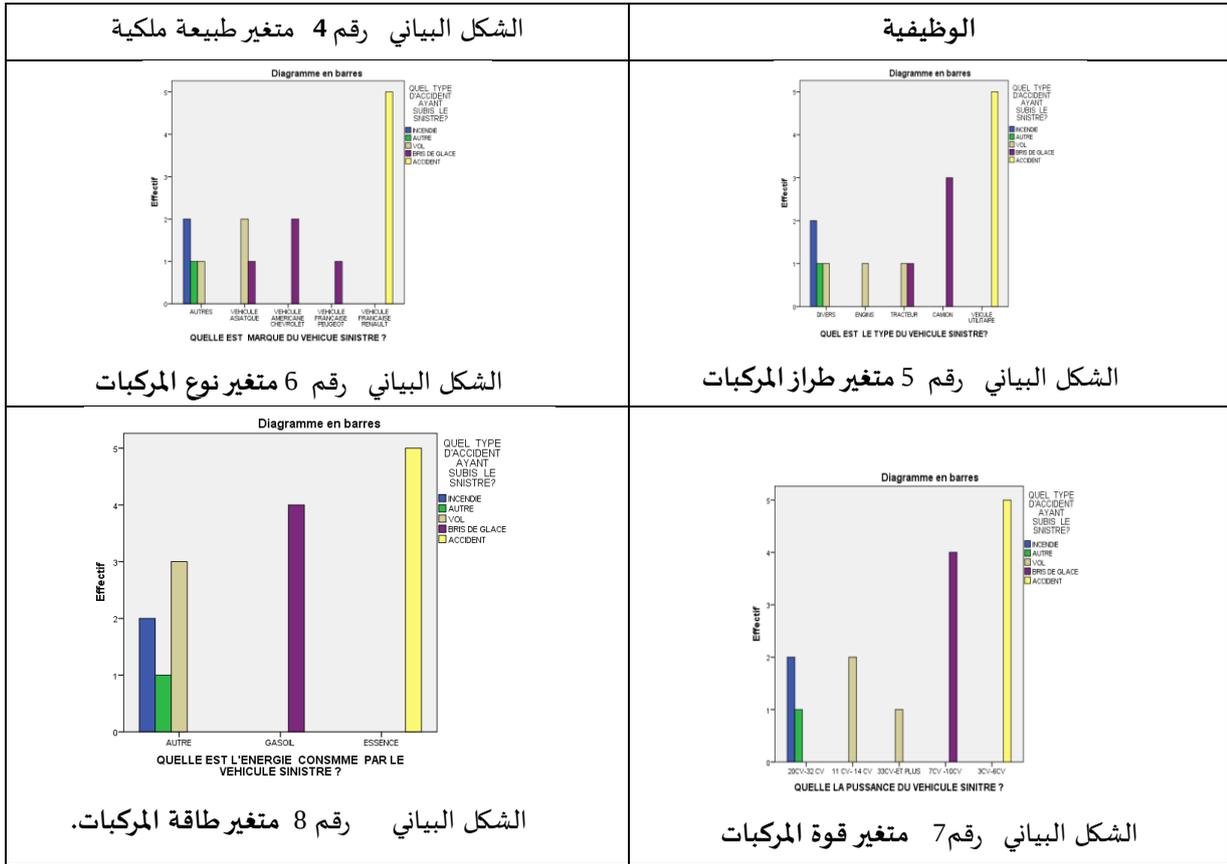
ويوضح بأن ، أعلى نسبة الأكثر تعرضا للحوادث ، هي المركبات التي قوتها تتراوح بين (3CV-6CV) بنسبة 66,04%:

د-توزيع العينة حسب متغير طاقة المركبات.

ويوضح بأن أعلى نسبة الأكثر تعرضا للحوادث هي المركبات التي تستعمل طاقة البنزين . :

والأشكال البيانية الموالية، توضح كل ما سبق ذكره:





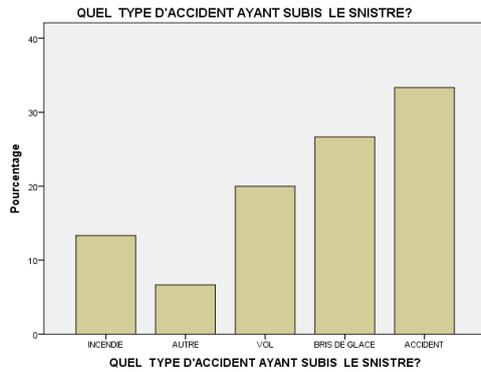
المصدر - معطيات Spss v 20

ذ-توزيع العينة حسب متغير نوع الحادث. متغير تابع

ويوضح بأن ، أعلى نسبة للحوادث ، تتمثل في التصادم. ؛

الشكل البياني رقم 9

متغير نوع الحادث



المصدر - معطيات Spss v 20

3-1- استنتاجات وصف خصائص العينة .

لقد أظهر *spss V20* من خلال التحليل الوصفي للمتغيرات النتائج التالية الموضحة في الجدول الموالي :

الجدول رقم (1) خصائص العينة.

الانحراف المعياري Ecart type	المتوسط الحسابي MEANS	أقصى ي	أدنى دنى	العدد Nد	المتغير
1,668	3,27	218	1	324	أقدمية رخصة السياقة (1)
1,710	2,93	161	8	324	الأعمار (2)
1,699	2,80	160	2	324	الوظيفة (3)
1,846	3,13	190	1	324	طبيعة ملكية المركبات (4)
			34		

1,668	3,27	284	6	324	طراز المركبات(5)
1,690	3,00	90	1	324	نوع المركبات (6)
			8		
1,595	3,40	214	5	324	قوة المركبات (7)
1,846	3,13	211	3	324	طاقة المركبات (8)
			1		
1,404	3,60	218	3	324	نوع الحادث (9)

المصدر- إعداد الباحث ، باستعمال ، spss V20 .

4-1-أداة جمع البيانات .

لقد قام الباحث ، بتطوير إستبيان ، كأداة لجمع البيانات و المعلومات المرتبطة بالدراسة ، و تم صياغة الإستبيان وفقا لنموذج الأداء الفعلي ، بغية الإجابة على عباراته :

أما تصميم الإستبيان فهو موجه إلى شركات التأمين و عددها 11

، و هو متكون من عبارة تعكس المؤشرات الرئيسية لإشكالية حوادث المركبات وعلاقتها بالتأمينات في الجزائر ، و قد وزعت هذه العبارات حسب المتغيرات و أبعاد وهي كالتالي :

من الفقرة 1 إلى الفقرة 9 تجيب على السؤال التالي :

هل لدى شركات التأمين دور في تحديد العلاقة بين سائقي الناقلات فيما يتعلق ب:

أقدمية رخصة السياقة، السن، المهنة، طبيعة ملكية المركبات؛

وخصائص المركبات فيما يتعلق ب

نوع المركبات ، طراز المركبات ، قوة المركبات ، طاقة المركبات ؛

لقياس: حوادث المركبات في الجزائر؟

وعليه فقد تم اعتماد مقياس ليكرت *LIKERT* للتعرف على إمكانيات الإجابة على إشكالية حوادث المركبات و علاقتها بالتأمينات في الجزائر. و يتكون مقياس ليكرت من 5 درجات تتراوح من 1 إلى 5

حيث تشير (1) غير هام - (2) ضعيف الأهمية- (3) متوسط الأهمية- (4) هام- (5) هام جدا.

1- 5-ثبات صدق المقياس :

يهدف التحقق من صدق المقياس وثباته ، تم حساب معامل كرونباخ ألفا *Cronobach alpha* و يساوي بالنسبة للأبعاد (4) $0,992^{15}$ و هو معامل جد مرتفع .

الجدول رقم (2)

Statistiques de fiabilité

Alpha de Cronbach	Alpha de Cronbach basé sur des éléments normalisés	Nombre d'éléments
,992	,993	9

المصدر - معطيات Spss v 20

و هي قيمة ذات دلالة إحصائية عالية ، لكي تعتمد النتائج المتوصل إليها في الدراسة ، والتي ارتكزت على ما يلي:

أ- اقتصرت الدراسة على معرفة تأثير كل من المتغيرات المستقلة و المتمثلة في :

(أقدمية رخصة السياقة (1)، الأعمار(2) الوظيفية (3)، طبيعة ملكية المركبات (4) ، و خصائص المركبات ، و المتمثلة في

- طراز المركبات(5) نوع المركبات (6) قوة المركبات(7) ، طاقة المركبات (8)، و المتغير التابع و المتمثل في نوع الحادث-؛

ب-كما اقتصرت الدراسة على تقييم الأداء الفعلي لكل بعد من أبعاد.

2-حدود الدراسة الميدانية :

ويمكن تقديم حدود الدراسة الميدانية على النحو التالي :

✓ - الحدود الموضوعية - بحيث تناولت الدراسة ، موضوع إشكالية حوادث المركبات وعلاقتها بالتأمينات في الجزائر.

✓ الحدود البشرية - اقتصرت الدراسة على فئة عددها 324.

الحدود المؤسساتية - اقتصرت الدراسة على شركات التأمين التابعة للمديريات الجهوية للغرب الجزائري وعددها 11 : الحد الزمني - تمت الدراسة الميدانية خلال الفترة 2013 :

3- فرضيات الدراسة الميدانية .

تسعى الدراسة الميدانية في محاولتها، لإيجاد علاقة بين متغيرات الدراسة و اختبار الفرضيات التالية :

◀ - الفرضية الأولى .

تباين شركات قطاع التأمين في تحديد المتغيرات المستقلة و خصائصها (أقدمية رخصة السياقة (1)، الأعمار (2) الوظيفية (3)، طبيعة ملكية المركبات (4) ، طراز المركبات (5) نوع المركبات (6) قوة المركبات (7) الطاقة (8) ، بالنسبة للحوادث حسب المتغيرات التابعة أي نوع الحادث (9)).

◀ - الفرضية الثانية .

- هناك علاقة ارتباط هامة ذات دلالة إحصائية / معنوية بين المتغيرات (أقدمية رخصة السياقة (1)، الأعمار (2)، الوظيفية (3)، طبيعة ملكية المركبات (4) ، طراز المركبات (5) ، نوع المركبات (6)، قوة المركبات (7)، الطاقة (8) ، والحوادث حسب نوع الحادث (9)).

وهذا ما يعكس طبيعة العلاقات و المتغيرات المستقلة و التابعة ، التي تمثل بشكل واضح عناصر الدراسة.

4- أساليب المعالجة الإحصائية للبيانات التي تم جمعها .

و نقوم في هذا الجانب بتحليل إحصائي و معالجة دقيقة لجميع معطيات الإستبانة بدءا من تحليل آراء مختلف الأطراف التي ساهمت في إثراء هذا البحث ، إلى غاية اختبار فرضيات الدراسة الميدانية ، و نتيجة القرار و إنهاء بالتوصيات .

1-4- قياس صدق و ثبات متغيرات الدراسة .

و في هذه النقطة الحساسة من الدراسة ، تم اللجوء لحساب كل من الوسط الحسابي ، الانحراف المعياري ، و معامل الارتباط ، و حساب معامل ألفا كرونباخ للتأكد الفعلي من صدق و ثبات مقاييس الدراسة . : و توضح لنا بأن جميع فقرات الإستبانة ، تثبت بأن معاملات الثبات المرتبطة بدور شركات التأمين ، و أبعاد حوادث المركبات و المتمثلة عند المستويات (0,970-0,847-0,992) تعد مقبولة إجمالاً، و بشكل كبير سواء من الناحية الإحصائية ، و كذلك بالنسبة لمعدل الثبات و صدق مقاييس الدراسة و هي بالنسب المئوية التالية (0,992 - 0,990 - 0,991 - 0,992-0,991-0,991-0,990-0,991) . :

و عليه و توضح النتائج إلى أن شدة الإجابة هي جد قوية تقدر ب 95,8% بالنسبة لحالة التصادم و بالتالي فإن معدل الحوادث هو أكبر في هذا الجانب . :

2-4- التحليل الإحصائي لتباين شركات التأمين في تحديد العلاقة بين سائقي المركبات و خصائصها لقياس حوادث المركبات في الجزائر . :

و يتعلق الأمر هنا باختبار كل من المتغيرات المستقلة (دور شركات التأمين) ، و متغيرات تابعة (حوادث المركبات)، و ذلك حسب فرضيات الدراسة الميدانية السالفة الذكر . :

و بغية إثبات الفرضية الأولى، ينبغي القيام بما يلي :

(المتغيرات المستقلة)

أولاً- فرضية العدم H_0 - لا يوجد تباين بين دور شركات التأمين في تحديد متغيرات حوادث المركبات. :

- الفرضية البديلة H_1 - يوجد تباين بين دور شركات التأمين في تحديد متغيرات حوادث المركبات. :

وتوضح النتائج التحليلية بأنه لا يوجد هناك تباين بين متغيرات دور شركات التأمين من خلال المتغيرات المستقلة و بالتالي

يتم قبول فرضية العدم H_0 ، ويتم رفض الفرضية البديلة H_1 ، على أن هناك تباين لدى عينة خصائص المركبات في تحديد متغيرات . :

(الأبعاد التابعة)

ثانياً - فرضية العدم H_0 - لا تتباين شركات التأمين في تحديد متغيرات الحوادث . :

الفرضية البديلة H_1 - تتباين شركات التأمين في تحديد متغيرات الحوادث :

وللتحقق من قبول الفرضية أو رفضها، نستخدم ما يلي - أنظر الجدول أدناه. :

الجدول رقم (3) - التحليل الإحصائي لتباين دور شركات التأمين في (الأبعاد التابعة) .

الأبعاد	الوسط الحسابي	معامل الاختلاف CV%
البعد الأول حادث تصادم	4,79	1,971
البعد لثاني حادث الحريق	0,00	1,00
البعد لثالث حادث السرقة	2,13	0,805
البعد الرابع حادث كسر الزجاج	4,27	0,386

المصدر - إعداد الباحث بالاعتماد على spss v20

وعليه توضح النتائج التحليلية من خلال الجدول أعلاه بأنه يوجد هناك تباين بين متغيرات دور شركات التأمين من خلال المتغيرات التابعة، وبالتالي يتم قبول فرضية العدم H_0 ، ويتم رفض الفرضية البديلة H_1 ، على أن هناك تباين لدى عينة خصائص المركبات في تحديد متغيرات . :

ثالثاً - اختبار نموذج الدراسة ، وفرضياته الرئيسية الثانية.

ويتمثل في اختبار الفرضيات التالية-

- فرضية العدم H_0 - عدم وجود علاقة ارتباط موجبة ذات دلالة إحصائية / معنوية بين دور شركات التأمين و تحديد متغيرات حوادث المركبات. ؛
- الفرضية البديلة H_1 - توجد علاقة ارتباط موجبة ذات دلالة إحصائية / معنوية بين دور شركات التأمين و تحديد متغيرات حوادث المركبات. ؛

ومن أجل إعطاء قرار، تم قياس الارتباط بين متغيرات الدراسة ، أنظر الجدول أسفله

الجدول رقم (4) علاقة الارتباط بين المتغيرات المستقلة (دور شركات التأمين) والأبعاد التابعة (حوادث المركبات).

المتغيرات التابعة الحوادث	المتغيرات المستقلة دور شركات
قيمة t المجدولة	❖ تحقق حادث تصادم :
2,472	❖ تحقق حادث الحريق
عند قيمة الاختبار	❖ تحقق حادث السرقة
2,704	❖ تحقق

		حادث كسر الزجاج	التأمين
0.01 (**)	0.05 (*)		معامل الارتباط r على التوالي ما هي أقدمية رخصة السياقة عند وقوع الحادث ؟ (1).
			ما هو سن صاحب الحادث ؟ (2).
0,933**	-		
0,881**	-	0,933	ما هي مهنة صاحب الحادث ؟ (3).
		0,881	ما هي طبيعة ملكية المركبات لصاحب الحادث (4)
0,862**	-		ما هو طراز المركبات المتضررة. (5)
0,904**	-	0,862	ما هو نوع المركبات المتضررة. (6)
			ما هي قوة المركبات المتضررة. (7)
0,933**	-	0,904	ما هي الطاقة المستعملة المركبات المتضررة. (8)
		0,933	
0,903**	-		
		0,903	
0,970**	-		
		0,970	
0,904**	-		

		0,904	
2.704	3.307		
درجة الثقة		توجد علاقة ارتباط موجبة وذات دلالة معنوية عند كل من المستويات التالية	-
%		0,933**	
95		0,881** 0,862** 0,904** 0,933** 0,903** 0,	
99%		970** 0,904**	

المصدر - إعداد الباحث بالاعتماد على spss v20

ويتضح من خلال الجدول أعلاه بأن النتائج تشير إلى قيم t المحسوبة لعلاقة الارتباط بين متغيرات (المستقلة) و متغيرات (التابعة) ، والمحصورة في القيم التالية (1,307 - 0,519 - 0,219 - 0,901 - 1,307 - 0,865 - 0,901-1,690) والمعبرة عن 8 متغيرات مستقلة ، بالنسبة لقيمة المتغير الأول التابع والمعبر عن الحوادث بالقيم التالية (2,472) و هي ذات دلالة معنوية عند مستوى 0.01 وهي تقارب قيمة t الجدولة والتي تبلغ 2.704 ، عند درجة ثقة 95% ، ما يعني رفض فرضية العدم H_0 ويتم قبول الفرضية البديلة H_1 .

وأخيرا للتأكد من معنوية الارتباط بين دور شركات التأمين وتحديد متغيرات حوادث المركبات. :

لا بد من اختبار الفرضيتين التاليتين. :

-فرضية العدم H_0 - لا توجد علاقة ارتباط موجبة ذات دلالة إحصائية بين دور شركات التأمين وتحديد متغيرات حوادث المركبات. :

-الفرضية البديلة H_1 - توجد علاقة ارتباط موجبة ذات دلالة إحصائية بين دور شركات التأمين وتحديد متغيرات حوادث المركبات :

نتائج علاقة الارتباط بين دور شركات التأمين وتحديد متغيرات حوادث المركبات.

نلاحظ بأن هناك رفض لفرضية العدم H_0 وقبول الفرضية البديلة H_1 ، بالنسبة لمتغيرات البعد المستقل ذات الارتباط المعنوي والإحصائي، وهذا ما يدل على أن لشركات التأمين (عينة الدراسة) دور في تحديد متغيرات حوادث المركبات ، حيث تشير من جهة نتائج التحليل المعنوي والإحصائي، بأن هناك علاقة ارتباط ذو دلالة إحصائية ومعنوية بالنسبة لمتغيرات شركات التأمين من خلال خصائص عينة الأفراد وخصائص المركبات والحوادث والمتمثلة عند مستوى 0.01 و هي على التوالي (1,307 - 0,519 - 0,219 - 0,901 - 1,307 - 0,865 - 0,901-1,690) :

و هي تقارب من قيم $t=2.704$ ، عند مستوى 0.01 و هي على التوالي (0,933** 0,904** 0,970** 0,903** 0,933** 0,904** 0,862** 0,881**) وعليه يتم رفض فرضية العدم H_0 ، ويتم قبول الفرضية البديلة H_1 ، بمعنى هناك علاقة ذات دلالة معنوية وإحصائية عند الفقرات من الإستبانة والمتمثلة في (أقدمية رخصة السياقة (1)، الأعمار(2) الوظيفية (3)، طبيعة ملكية المركبات (4) ، وخصائص المركبات ، و المتمثلة في - طراز المركبات(5) نوع المركبات (6) قوة المركبات(7) ، طاقة المركبات (8) ، :

و من جهة أخرى ، تشير نتائج التحليل بأن هنا علاقة ارتباط ذو دلالة إحصائية ومعنوية بين متغيرات (أقدمية رخصة السياقة (1)، الأعمار(2) الوظيفية (3)، طبيعة ملكية المركبات (4) ، وخصائص المركبات ، و المتمثلة في - طراز المركبات(5) نوع المركبات (6) قوة المركبات(7) ، طاقة المركبات (8) و المتمثلة في القيم التالية (0,862 - 0,904 0,933 - 0,903-0,970-0,904) عند مستوى 0.01 وقيمة t المعنوية والمساوية ل 2,472 ، وعليه يتم رفض فرضية العدم H_0 وقبول الفرضية البديلة H_1 بالنسبة لمتغيرات دور شركات التأمين عينة الدراسة في تحديد متغيرات حوادث المركبات ، والمتمثلة في في نوع الحادث-حادث تصادم من خلال ، طبيعة الحادث ،سبب الحادث، طبيعة الضرر(الملاحظ من

طرف الخبير)، -حادث الحريق من خلال ، أصل الحريق، طبيعة الضرر (الملاحظ من طرف الخبير)؛ -حادث السرقة من خلال ، مكان السرقة، طبيعة الضرر (الملاحظ من طرف الخبير) ؛
و أخيرا حادث كسر الزجاج من خلال، أصل كسر الزجاج، طبيعة الخسائر (الملاحظ من طرف الخبير). ؛

خلاصة:

لا شك أنه من أهم الاستنتاجات المرتبطة بهذه الدراسة سواء من الناحية الإحصائية أو المعنوية ، تبين أن التحليل العلمي ، يؤكد دائما حقائق جديدة تضاف للرصيد وهي قيمة مضافة للبحث خاصة في هذا المجال المرتبط بالتأمينات ودورها في قياس الحوادث التي تقع ؛

وهي غالبا ما تكون جد مأساوية ، إلى درجة تتطلب مجهودات جميع الأطراف، التي لها علاقة مباشرة أو غير مباشرة بهذا الجانب ، كما توضح ذلك من خلال العلاقة المباشرة بين نوع الحادث و خصائص الأفراد من جهة و خصائص المركبات من جهة أخرى ، والارتباط بين المتغيرات المستقلة و التابعة (أنظر التحليل الإحصائي). ؛

فبالنسبة لأبعاد الدراسة ، توضح أن هناك علاقة عكسية امتدت إلى غاية المتغيرات المستقلة بحيث كشفت عن تأثير الحوادث بهذه الأخيرة ، و هي بدورها تؤثر على بعضها البعض ، ما يدفع بشركات التأمين على أن تلعب دورا محددا يرسم صيغ التعويضات المناسبة لجميع الأضرار التي تنجم عن مثل هذه الحوادث أي بالتحديد حوادث المركبات في الجزائر. ؛
وعلى العموم حاولت هذه الدراسة الميدانية أن توضح نمودجا يمكن الأخذ بيه لدى شركات التأمين ، حتى تتمكن من أن تسبق عواقب حوادث المركبات ، و بالتالي تتحكم في هذا الجانب بتحديد و بدقة في أضرار المركبات التي بالتأكيد لها جانب سلبي على الاقتصاد ككل. ؛

توصيات

يمكن تلخيص أهم التوصيات العملية، في النقاط التالية :

- (1) ضرورة الإسراع في تحديد وقياس الحوادث المرتبطة بالمركبات في الجزائر . ؛
- (2) أولوية دراسة خصائص الأفراد و المجتمع كعينة إلزامية .
- (3) أولوية دراسة خصائص المركبات كعينة إجبارية من الناحية العملية و العلمية . ؛
- (4) أولوية دراسة كل المتغيرات المستقلة و التابعة بكيفية عملية. ؛
- (5) على شركات التأمين التركيز على حالة تصادم المركبات ، بحيث أوضحت هذه الدراسة أن أكبر نسبة تكلف الكثير من أموال الدولة هي حوادث المركبات جراء حالة التصادم *Accident collision* . ؛
- (6) ضرورة الإسراع في إقامة نظام ربط إلكتروني بين كل شركات التأمين العاملة في الجزائر.
- (7) ضرورة توفير آلية واضحة ملزمة لكل شركات التأمين بمعاينة السائق غير الجيد؛
- (8) ضرورة دراسة معمقة لحصيلة حوادث المرور، من حيث علامة المركبات و التي من شأنها أن تعطي نتائج جيدة حول المركبات الأقل أمانا.
- (9) على شركات التأمين التركيز على الحالات التالية :

- الفئة التي تنتمي إلى (2001-2010)، بالنسبة لأقدمية رخصة السياقة الأكثر تعرضا إلى حوادث المركبات ؛

-الفئة التي تنتمي إلى (36سنة- 45 سنة)، بالنسبة للسنة الأكثر تعرضا إلى حوادث المركبات. ؛

-الفئة التي تنتمي إلى (الموظفون)، بالنسبة للمهنة الأكثر تعرضا إلى حوادث المركبات ؛

- الفئة التي تنتمي إلى (مالكي المركبات)، بالنسبة لطبيعة ملكية المركبات الأكثر تعرضا إلى حوادث المركبات. ؛

- المركبات التي تنتمي إلى (المركبات النفعية) ، بالنسبة لطرز المركبات الأكثر تعرضا إلى الحوادث. ؛

- المركبات التي تنتمي إلى (رونو و بوجو)، بالنسبة لنوع المركبات الأكثر تعرضا إلى الحوادث. ؛

- المركبات التي تنتهي إلى (3CV-6CV)، بالنسبة لقوة المركبات الأكثر تعرضا إلى الحوادث.؛

- المركبات التي تستعمل (وقود البنزين Essence)، بالنسبة للطاقة المستعملة للمركبات الأكثر تعرضا إلى الحوادث.؛

وأخيرا من المفروض أن تتفق كل شركات التأمين على إنشاء نظام اتصال موحد، تدون فيه الشركات كل ما يتعلق بسجل زبائنها، من الحادث، وأسباب الحادث، والتكاليف، والسائق وكل المعلومات المرتبة، بحيث يتيح لكل شركة الاطلاع على سجل الشخص، ومن ثم معاملته بناءً على تاريخه، هنا السائق، عندما يشعر أن كل شركات التأمين لديها كل المعلومات عن الحادث التي تسبب بها، من البديهي سيفكر السائق بجدية، ويحسن من سياقاته حتى لا يتسبب في حادث، وهنا يكمن دور شركات التأمين في تحديد وقياس الحوادث في ومعالجة الموضوع، وخصوصاً، أن شركات التأمين تشتكي من خسائر في قطاع تأمين السيارات، ومن قلة المردود، وأن غالبية أرباحها لا تأتي من تأمين السيارات، وإنما من الاستثمارات التي تقوم بها.

- التهميش:

¹ لشركات التأمين صلاحيات كبيرة في تقييم الأضرار الناتجة عن الحوادث، وتقييم دفع مستحقات المتضررين جراء حوادث المركبات.
² يحاول الكثير من العاملين في مجال الوقاية من الحوادث من تسمية حادثة السيارة "بالحادثة accident" ويستخدمون بدلا منها مسميات أخرى مثل "التصادم collision" حيث أن كلمة الحادثة تتضمن أو توحى حدوث شيء نتيجة الصدفة

³ *Une assurance est un service qui fournit une prestation lors de la survenance d'un événement incertain et aléatoire souvent appelé "risque".*

ويتعامل التأمين مع مجموعة من الأخطار التي يؤمن عليها أو المضمونة: المسؤولية المدنية للمؤمن له (DC : Dommages / والتأمين على هيكل السيارة و ضمان خسارة الاصطدام، (RC : Responsabilité Civile)، و ضمان التعاقد، (Vol, Incendie et Bris De Glace) و ضمان السرقة والحريق و ضمان انكسار الزجاج، (Collision.PT: (Personnes Transportées) للصالح الراكبين في السيارة.

⁴ *Les compagnies d'assurance suivent de très près ce taux. Elles analysent aussi l'évolution des facteurs de sinistralité (démographiques, environnementaux, comportementaux, technologiques, politiques et réglementaires, etc).*

⁵ عز علاوة بشوع، السنة الجامعية 2005-2006، التأمين الإلزامي من المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات في الجزائر مذكرة مقدمة لنيل شهادة الماجستير في القانون الخاص، كلية الحقوق جامعة منتوري، قسنطينة الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية.

⁶ ولفظ المركبة هنا ينصرف إلى المركبة كسائق وركاب وحمولة سير المركبة أو كينونة المركبة في حالة حركة على الطريق العام وهذا يقصد به ان تكون المركبة في حالة حركة على الطريق العام ولأنه في حالة وقوع الحادث في مكان خاص او اثناء توقفها فان الحادث في هذه الحالات يتحول الى حادث جنائي وليس مروري مع العلم بأن مركبات الوزن الثقيل تمثل 45 بالمائة من حجم المركبات في الجزائر وهي من بين الأسباب التي تساهم في الحوادث

⁷ الميدانية الزيارة نيل شهادة ماجستير، متطلبات ضمن تدخل بالجزائر، مذكرة المرور حوادث تخفيض في ودورها للمركبات التقنية، المراقبة/2011 شهلي، 2010 يزيد علوم و الاقتصادية العلوم الخدمات كلية وتسيير اقتصاد: الفرع الإمداد و النقل:الماستر، التخصص الشاحنات، قسم و لسيارات التقنية للمراقبة رملي لوكالة الجزائر باتنة -لخضر الحاج التسيير جامعة

⁸ ملاحظة هامة:

قارن هذه المعلومة مع الدراسة التطبيقية بحيث الفئة العمرية 36-45 سنة، هي التي تمثل أكبر متغير حسب فئة الأعمار الأكثر تعرضا للحوادث وليس الشريحة 25 إلى 34 سنة.

⁹ ولفت المصدر الانتباه إلى أن دراسة معمقة لحصيلة حوادث المرور، خلال العشرية الأخيرة، من حيث علامة السيارة، من شأنها أن تعطي نتائج جيدة حول السيارات الأقل أمانا، داعيا مصالح أمن الطرقات إلى قراءة معمقة للحصائل التي تعدها، خاصة وأن الخلل التقني للسيارة يأتي في المرتبة الثالثة من حيث أسباب حوادث المرور، بعد السرعة الفائقة والتجاوز الخطر والممنوع

¹⁰ غالب عوض الرفاعي وعيد أحمد أبو بكر، 2006، التحليل الكمي لمؤشرات الحوادث المرورية في الأردن، (دراسة في إدارة أخطار السيارات)، كلية الاقتصاد والعلوم الإدارية، جامعة الزيتونة الأردنية، الأردن.

¹¹ صفوت حميدة، 2003 "استخدام السلاسل الزمنية Box & Jenkins في تحليل معدلات خسائر محفظة التأمينات العامة لشركات التأمين المصرية"، المجلة المصرية للدراسات التجارية، كلية التجارة، جامعة المنصورة، مصر.

¹² عماد عبدالجليل 1423 - 1427 هـ، حوادث السيارات في مدينة الرياض، الأسباب والأثار والحلول، قسم الأساليب الكمية، كلية العلوم الإدارية، جامعة الملك سعود، السعودية.

¹³ كيجل كمال، 2006-2007، الإتجاه الموضوعي في المسؤولية المدنية عن حوادث السيارات و دور التأمين، رسالة لنيل شهادة الدكتوراه في القانون الخاص، كلية الحقوق، جامعة أبوبكر بلقايد-تلمسان، الجزائر.

¹⁴ أنظر المقاييس المستخدمة في Spss v 20

¹⁵ أنظر نتائج SPSS V 20