

تقنيات التأمين الدولي في مجال النقل البحري ودورها في ترقية الصادرات

دراسة حالة الجزائر خلال الفترة الممتدة من 2014 إلى 2021

**International maritime insurance techniques and their role in promoting  
exports: Algeria Case Study 2014-2021**

برامي فايزة<sup>1</sup>، خليفة منية<sup>2</sup>

**BERRAMI Faiza<sup>1</sup>, KHALIFA Mounia<sup>2</sup>**

<sup>1</sup>مخبر الصناعة، التطوير التنظيمي للمؤسسات والإبداع، جامعة الجليلي بونعامة بخميس مليانة(الجزائر)،

faiza.berrami@univ-dbkm.dz

<sup>2</sup>جامعة الجليلي بونعامة بخميس مليانة(الجزائر)،

mouniakh520@gmail.com

تاريخ النشر: 2023/04/01

تاريخ القبول: 2022/12/17

تاريخ الاستلام: 2022/07/13

#### ملخص:

تهدف هذه الورقة البحثية إلى إبراز ماهية تقنيات التأمين البحري الذي تعد من أهم الدعامات التي تقوم عليها التجارة الخارجية عامة والصادرات خاصة من خلال التغطية التأمينية المتكاملة لعناصر المخاطرة البحرية والضمانات التي تقدمها لتعويض الأضرار المرتبطة بها.

وقد خلصت هذه الدراسة إلى أن التأمين على النقل البحري يلعب دورا حيويا وهاما في دعم حركة الصادرات في الجزائر للفترة الممتدة بين 2014 إلى غاية 2021 باعتبارها من بين الدول التي تعتمد في عمليات التجارة الخارجية أساسا على الاقتصاد البحري، كما تم التوصل إلى أن تطور نشاط التأمين البحري يساهم في تفعيل التجارة الخارجية بما يعزز الفاعلية التصديرية.

كلمات مفتاحية: النقل البحري، تقنيات التأمين البحري، الصادرات.

تصنيفات JEL: F35; G22; L91.

المؤلف المرسل: برامي فايزة، الإيميل: faiza.berrami@univ-dbkm

**Abstract:**

This research paper aims to highlight the nature of marine insurance techniques, which is one of the most important pillars upon which foreign trade in general and exports in particular, through integrated insurance coverage for the elements of marine risk and the guarantees it provides to compensate for the damages associated with it.

This study concluded that insurance on marine transport plays a vital and important role in supporting the movement of exports in Algeria for the period from 2014 to 2021, as it is among the countries that depend in foreign trade operations mainly on the maritime economy, and it was also concluded that the development of marine insurance activity contributes to activating foreign trade in a way that enhances export efficiency.

**Keywords :** Maritime transport, marine insurance techniques, exports.

**JEL Classification Codes :** F35 ; G22 ; L91

**1. مقدمة :**

إن النقل البحري يدعم التجارة الدولية وينمي الاقتصاد العالمي ولا يمكن أن تتم المبادلات التجارية من دون نقل، حيث أن الصلة بين عملية التجارة وعملية النقل مترابطة وقد أسقط النقل البحري كل الفواصل والحواجز الطبيعية بين دول العالم. ومن خلال التأمين البحري بمختلف تقنياته أصبح أكثر أهمية وانتشارا بسبب صفته الدولية وارتباطه الوثيق بالتجارة الدولية خاصة الصادرات، مما يجعله مستلزما لها فهو قائم على أساس حماية السفن والبضائع من الأضرار الناشئة عن تحقق الخطر المؤمن منه عن طريق نقل عبء الخسائر إلى المؤمن الذي يلتزم بتعويض المؤمن له مقابل قسط محدد. باعتبار الجزائر من بين الدول التي تعتمد في اقتصادها أساسا على النقل البحري لصادراتها، فقد اهتمت شركات التأمين بتغطية مخاطره، لذا أصبح من الضروري اللجوء إلى تقنيات التأمين البحري كوسيلة لضمان حماية المصالح والأنشطة الاقتصادية.

**1.1 إشكالية البحث:**

على ضوء ما تقدم يمكن طرح الإشكالية التالية:

## كيف يساهم التأمين على النقل البحري في تغطية الأخطار البحرية لدعم الصادرات في الجزائر؟

وللتفصيل أكثر في مضمون الإشكالية تطرح التساؤلات الفرعية التالية:

- ما هو الإطار المفاهيمي لتقنيات التأمين البحري؟ ما هي المخاطر التي تغطيها؟ وما دورها في تنمية مبادلات التجارة الخارجية؟
  - ما هو واقع التأمين على النقل البحري في الجزائر؟
  - كيف يؤثر التأمين على النقل البحري على حركة الصادرات في الجزائر؟
- 2.1 فرضيات البحث:

للإجابة على إشكالية الدراسة تمت صياغة الفرضية أو الفرضيات الآتية:

- تعتبر تقنيات التأمين البحري من أهم دعائم التجارة الخارجية عامة والصادرات خاصة كونها تساهم في تغطية المخاطر البحرية التي تصاحب النقل البحري للبضائع من خلال الحد من الخسائر التي ترافق هذه المخاطر؛
- عرف التأمين على النقل البحري في الجزائر تطورا كبيرا في السنوات الأخيرة لما تستدعيه عمليات التجارة الخارجية عامة والصادرات خاصة في تنشيط المبادلات التجارية؛
- إن الزيادة في حجم الصادرات يرجع جزء كبير منه إلى تطور اقتصاديات النقل البحري وما يتطلبه من خدمات ضرورية كالتأمين الذي يلعب دورا فعالا في ضمان حركة الصادرات.

### 3.1 أهداف البحث:

يمكن تلخيص أهداف الدراسة فيما يلي:

- التعرف على تقنيات التأمين البحري والحماية المتكاملة التي توفرها لتغطية مختلف المخاطر البحرية؛
- تحليل واقع التأمين على النقل البحري في الجزائر؛
- إبراز دور التأمين على النقل البحري في ترقية الصادرات الجزائرية.

### 4.1 أهمية البحث:

تكمن أهمية النقل البحري في عملية التبادل التجاري الدولي والذي يرتبط مع حركة التجارة الخارجية بعلاقة تبادلية وثيقة، باعتباره الأقل سعرا وتكلفة من حيث النقل وشحن المنتجات

بمختلف أحجامها وأنواعها، لذا تعتبر تقنيات التأمين البحري الركيزة الأساسية لتنمية التجارة الخارجية عامة والصادرات خاصة من خلال الضمانات التي تقدمها ضد المخاطر البحرية وتغطية الأضرار المرتبطة بها والتي تقع للسفن أو البضائع أو الاثنين معا، مما يساهم بشكل كبير في زيادة الدخل الوطني من خلال تحقيق قيمة مضافة للنتائج المحلي وتطوير النشاط التجاري.

#### 5.1 منهج البحث والأدوات المستخدمة:

يهدف الإلمام بجوانب الموضوع قمنا بالاعتماد على المنهج الوصفي في عرض المفاهيم المتعلقة بتقنيات التأمين البحري وإبراز مدى أهميتها في التجارة الخارجية عامة والصادرات خاصة كما اعتمدنا على المنهج التحليلي لدراسة واقع التأمين على النقل البحري في الجزائر في الفترة الممتدة 2014-2021 ومدى مساهمته في ازدهار التجارة الخارجية وترقية الصادرات.

#### 6.1 هيكل البحث:

للإحاطة بمختلف جوانب الموضوع ارتأينا دراسته ضمن العناصر التالية:

- تقنيات التأمين على النقل البحري؛
- الصادرات وعلاقتها بالتأمين البحري؛
- أثر التأمين البحري على الصادرات في الجزائر للفترة 2014-2021.

#### 7.1 الدراسات السابقة:

لقد تعددت الدراسات التي تناولت دور التأمين البحري في ترقية التجارة الخارجية فمن بين هذه الدراسات نذكر ما يلي:

#### الدراسة الأولى: صادقي أمينة، التأمين البحري والتجارة الخارجية (حالة الجزائر)

تهدف هذه الدراسة إلى إبراز ماهية وأهمية التأمين البحري في الاقتصاد لما يوفره من تغطية تأمينية لعناصر المخاطرة البحرية بالإضافة إلى دوره في تنمية التجارة الخارجية في الجزائر، كما توصلت نتائج هذه الدراسة في الفترة 2010-2017 إلى أن التأمين البحري يلعب دورا مهما وأساسيا في الحفاظ على الاقتصاد وتدعيم الثقة الائتمانية والتجارية من خلال تحقيق قيمة مضافة للنتائج المحلي والمساهمة في زيادة الدخل الوطني من خلال حركة شحن وتفريغ البضائع في الموانئ الجزائرية التي عرفت تطورا كبيرا في السنوات الأخيرة.

## الدراسة الثانية: بالي حمزة، بورني حناشي، التأمين البحري في الجزائر

تناولت هذه الدراسة مفهوم خطر النقل البحري من خلال تشخيص الأخطار البحرية والتطرق إلى أهمية التأمين البحري في التجارة الخارجية الذي يكفل الخسائر المترتبة عن تحقق الأخطار مما يؤدي إلى دفع عجلة التنمية وتفعيل التجارة الخارجية، كما توصلت الدراسة التحليلية لهذه الورقة البحثية للفترة 2008-2016 إلى أن مبالغ تعويضات التأمين البحري لا يمكن التحكم فيها دون مراعاة إجراءات الوقاية والحماية اللازمين في التسيير وباعتبارها مبالغ ضخمة، ما يبرر أهميته البالغة في ضمان التجارة الخارجية الذي ينعكس إيجاباً على الاقتصاد.

الدراسة الثالثة: سمارة رحيمة، زعموم صبرين، بن صغير فاطمة الزهراء، التأمين البحري ودوره في تطوير التجارة الخارجية.

جاءت هذه الدراسة لتسليط الضوء على تأمين النقل البحري الذي يعتبر جزءاً لا يتجزأ من التجارة الخارجية الحديثة، فهو يؤدي إلى تطور حجمها من خلال تغطية جميع الأخطار التي تتعرض لها، وقد أوضحت نتائج الدراسة التحليلية للفترة 2010-2018 إلى أن التأمين البحري للبضائع يمثل عصب التجارة الخارجية لاسيما أنه يشكل 80% من النقل الدولي وأنه لا تستطيع أن تقوم أو تزدهر بدونه، فهو يؤدي إلى جذب رؤوس الأموال عن طريق الاستيراد والتصدير، كما عرفت عمليات الشحن البحري للبضائع في الجزائر حركة واسعة خلال فترة الدراسة القياسية للورقة البحثية.

ركزت الدراسات السابقة على إبراز أهمية التأمين البحري في تطوير التجارة الخارجية عامة والذي يعتبر من الخدمات الضرورية والأساسية في اقتصاديات النقل البحري حيث تطابق بحثنا مع هذه الدراسات فيما سبق ذكره في حين توجهنا إلى دراسة أثر هذا النوع من التأمين على الصادرات خاصة وذلك بالاعتماد على أحدث الإحصائيات من الهيئات المعنية.

## 2. تقنيات التأمين على النقل البحري

### 1.2 الخطر البحري :

#### 1.1.2 تعريف الخطر البحري :

يعرف الخطر البحري بأنها الأضرار التي تصيب السفينة أو البضاعة بسبب الأخطار البحرية، ويعتبر الخطر بحريا إذا وقع في البحر بصرف النظر عما إذا كان الخطر ناشئا عن البحر

أو عن غيره بسبب وجود الأشياء المؤمن عليها أثناء وقوع الخطر فيه (بهجت، 2004-2005، صفحة 401)، والبعض الآخر عرفه بأنه كل حادث قهري غير متوقع ينشأ بفعل البحر أو على سطح البحر ولو لم يكن البحر السبب في وقوعه. (سمير، 1966، صفحة 66)

### 2.1.2 أهمية ضمان الخطر البحري:

إن لضمان الخطر البحري أهمية بالغة وفوائد جمة وخاصة في ظل السفن العملاقة والحوايات المعدنية الكثيرة والكبيرة إذ أنه أثناء عملية النقل البحري نجد أنه هناك أخطار عديدة تهدد عملية النقل وإذا تحققت تسبب أضرار أو خسائر كبيرة وضخمة وذلك نظرا للقيمة المالية الضخمة للسفينة والبضائع التي تحملها، والاضرار التي تصيب السفينة أو البضاعة المحملة على متنها قد تكون جزئية وقد تصل إلى حد الهلاك الكلي، وهذا الأمر الذي دفع بالمعنيين إلى البحث وإيجاد نظام من شأنه التخفيف من عبئ الخسائر التي قد يتعرضون لها نتيجة لهذه الحوادث، وكان التأمين البحري هو الحل الأمثل الذي يمكن من حماية التجارة البحرية والملاحة البحرية. (سهام، 2016، صفحة 473)، فمن خلال قدرة شركة التأمين على التنبؤ بدقة بإحتمال وقوع الخسائر وحجمها في المستقبل، فهي تقوم بتخفيض الفجوة بين الخسارة المتوقعة وبين الخسارة الفعلية عن طريق تقدير درجة الخطورة، معدل تكرار الخسارة ومدى خطورتها.

### 3.1.2 التأمين البحري:

#### 1.3.1.2 تعريف التأمين البحري

يعرف التأمين البحري بأنه عقد يتعهد المؤمن بموجبه، بتعويض المؤمن له، وفقا للطريقة وإلى الحد المتفق عليه، عن الخسائر البحرية، وهي الخسائر التي تنشأ عن مخاطر بحرية. (ربه، 2006، صفحة 436)

ولقد عرف القانون الفرنسي التأمين البحري وفق العميد " جورج ربي " أنه عقد بمقتضاه يقبل شخص يسمى المؤمن تعويض شخص آخر يدعى المؤمن له عن الضرر الذي لحقه في رسالة بحرية من جراء بعض الأخطار في حدود نسبة المبلغ المؤمن عليه مقابل دفع قسط. ويجب قبل كل شيء ذكر الطرفين الحاضرين أي المؤمن والمؤمن له وأعوانهما في هذا العقد. (غانم، 2005، صفحة

ويمكن أن نلخص تعريف التأمين البحري من خلال التعاريف السابقة على أنه: هو ذلك العقد الذي يكون هدفه ضمان كل الأخطار البحرية والواقعة في المجال البحري وكل عمليات النقل البحري حيث يقوم المؤمن بالتعويض للمؤمن له عن كل الخسائر الناشئة عن الأخطار البحرية.

### 2.3.1.2 أهمية التأمين البحري

تكمن أهمية التأمين البحري فيما يلي:

- يعتبر التأمين البحري ضمانا كافيا لما تقدمه البنوك من أموال لتمويل التجارة الخارجية؛ (جمعة و عريقات حربي محمد، 2016، صفحة 134)
- يعتبر وسيلة لإيجاد نوع من الروابط بين الدول وتحسين العلاقات التجارية والاقتصادية والسياسية والعمل على إدخال عملات أجنبية وخروج عملات محلية؛
- حفظ رؤوس الأموال وتوزيع الثروات الاقتصادية على مختلف البلدان سواء كانت تلك الثروات على شكل مواد أولية أو مواد نصف مصنعة أو تامة الصنع؛ (فلاح، 2008، صفحة 104)
- ازدهار وتطور الملاحة البحرية، وكذلك ازدهار تطور صناعة السفن والصناعات التي تعتمد عليها. (غانم، 2005، صفحة 434)

### 3.3.1.2 أنواع التأمين البحري (غانم، 2005، صفحة 434)

- أ- التأمين على جسم السفينة: حيث يكون جسم السفينة هو محل التأمين وملحقاتها، والذي يهدف إلى الحماية المادية لملاك السفينة عن طريق تعويضهم عن الخسائر المادية التي تتعرض لها هذه السفن.
- ب- التأمين على البضائع: يعتبر التأمين على البضائع من أكثر أنواع التأمين البحري شيوعا ويشتمل على كافة أنواع البضائع.
- ج- أجرة الشحن (النولون): تختص هذه العقود بضمن تعويض المؤمن له عن خسارته المتمثلة في ضياع أجرة النقل البحري.
- د- تأمين ركاب وطاقم السفينة: مالك السفينة يعتبر مسئولا عن رعاية وسلامة طاقم السفينة الذين قام بتوظيفهم، وهذا التأمين يغطي التعويضات والأجور لأي بحار من طاقم السفينة نتيجة الإصابة الجسدية أو الوفاة وكذلك المصاريف الطبية والمصاريف المتعلقة

بإعادة ترحيل الشخص المصاب أو المريض إلى وطنه ومن ثم إلى السفينة مرة أخرى، إضافة إلى ذلك المصاريف المترتبة عن توظيف بديل عن الشخص المصاب أو المريض، كما أن هذا التأمين يغطي أيضاً المسؤولية تجاه الأشخاص وأمتعتهم من غير طاقم السفينة مثل ركاب السفينة. (للتأمين ا، 2016)

### 3. نوادي الحماية والتعويض

#### 1.3 تعريف نوادي الحماية والتعويض:

تعتبر نوادي الحماية والتعويض، أفضل بديل لشركات التأمين التجارية لضمان المسؤولية المدنية لمجهزي السفن ضد المخاطر البحرية، بما في ذلك المسؤولية المدنية لملاك ناقلات النفط ضد مخاطر التلوث بالمحروقات وهي كثيرة، فهذه النوادي عبارة عن جمعيات للتأمين التعاوني، وكل جمعية تضم مجموعة من الأعضاء المعرضين لمخاطر متشابهة، وهم المجهزون "les armateurs" حيث يتعهدون فيما بينهم بتعويض الضرر الذي يلحق أحدهم عند تحقق الخطر المؤمن عليه، وذلك من مجموع الاشتراكات المدفوعة من طرفهم لصندوق النادي. (طه، 2006، صفحة 387)

#### 2.3 وظائف نوادي الحماية والتعويض:

تقوم نوادي الحماية والتعويض بعدة وظائف أهمها: (HAY, 2006, pp. 180-181)

- العمل على تشجيع الجانب الوقائي لتفادي وقوع حوادث التلوث؛
- توعية ملاك السفن على ضرورة تفادي المخاطر التي تسبب التلوث البحري، عن طريق تزويدهم بالمعلومات الضرورية عن القواعد الدولية المعتمدة؛
- تشجيع جميع المنخرطين في صناعة النقل البحري للبضائع على التقليل من حوادث التلوث.

#### 3.3 الفرق بين نوادي الحماية والتعويض وشركات التأمين:

من بين الخصائص الجوهرية المميزة لنوادي الحماية والتعويض بمقارنتها مع شركات التأمين التجارية، أنها لا تهدف من خلال نشاطها إلى تحقيق الربح والمغانم (سليمة، 2007، صفحة 93)، إذ يتمثل الهدف الأول والأخير الذي تسعى جاهدة لتجسيده، في توفير التغطية التأمينية لمجهزي السفن الأعضاء فيها، وحمايتهم من الأعباء المالية الكبيرة للمسؤوليات التي قد يتعرضون لها بمناسبة ممارسته نشاطهم، دون أن يهدف ذلك إلى تحقيق الربح. (COUVIOUR, 2007, p. 739)

#### 4. إعادة التأمين البحري

##### 1.4 تعريف إعادة التأمين البحري:

يعتبر عقد إعادة التأمين البحري عقدا تابعا لعقد التأمين البحري، هذا الأخير يضمن فيه المؤمن البحري السفن الناقلة والبضائع المشحونة، ومسؤولية أشخاص الملاحة البحرية. فهو عقد يضمن النشاط التجاري عبر البحر، أي النشاط التجاري الذي يتم بين الدول أو بين متعاملين اقتصاديين تابعين لدول مختلفة، فعقد التأمين البحري يتميز بطابعه الدولي. (معمر، 2013-2012، صفحة 37)

##### 2.4 أهداف إعادة التأمين البحري:

- تحقيق التوازن المالي لشركة التأمين؛
- تسويق منتجات جديدة والدخول لأسواق جديدة؛
- الحصول على مساعدات تقنية من معيد التأمين؛
- دولية نظام إعادة التأمين. (معمر، 2013-2012، الصفحات 35-36-37)

#### 5. الصادرات وعلاقتها بالتأمين البحري

##### 1.5 تعريف الصادرات:

تعرف الصادرات على أنها "مجموع السلع والخدمات المباعة في الأسواق الخارجية ويضيف أن مداخيل رؤوس الأموال تظهر في ميزان المدفوعات على أنها صادرات، لأنها تمثل بيع عناصر محلية مالية منها أو حقيقية لمستثمرين أجنب". (قد، 2016، صفحة 20). وتعرف أيضا بأنها "مبيعات البضائع في الخارج، وبالمفهوم الكينزي تمثل الصادرات حقنا في الدورة الاقتصادية، وتغيراتها الإيجابية لجر زيادة في الدخل الوطني والعمالة، كما أنها ثمن للحصول على الواردات الضرورية للنشاط الاقتصادي". (AHMED & (J.M), 1992, p. 272)

ويمكن تلخيص مفهوم الصادرات في أنها جميع السلع والخدمات التي توجهها الدولة إلى الأسواق الخارجية بعد أن تتأكد من بلوغها حالة الفائض في الإنتاج وهي إحدى مكونات التجارة الخارجية تتم عن طريق فتح الأسواق أمام الترويج للمنتجات المحلية وبيعها وتحتاج هذه العملية التجارية إلى خضوع المنتجات المصدرة للمعايير الدولية للجودة.

أساسيات تنمية الصادرات في الدول النامية (ساحة، 2010-2011، الصفحات 94-95)

- تتطلب استراتيجية تنمية الصادرات في الدول النامية جملة من الأساسيات والتي تتمثل في:  
تدخل الدول لتأدية دور واضح في عملية التنمية ويتمثل في إزالة معوقات التي تقيد قدرة الدولة على التصدير وتحسين الأنشطة التي سوف تزيد من الصادرات؛
- العمل على تنمية الصادرات كما وكيفا وذلك بتنوع التركيبة السلعية لهذه الصادرات لضمان استقرار حصيلتها؛
- العمل على تحقيق التوزيع الجغرافي للصادرات وذلك بتنوع أسواقها وإعطاء أولوية خاصة لتطوير علاقات التبادل التجاري فيما بينها.

## 2.5 دور التأمين البحري على الصادرات

يمنح التأمين البحري الصادرات مرونة في المعاملات التجارية باعتباره مصدر لتمويل المصدر وبإعطائه مهلة لدفع الأقساط مقارنة بالاعتمادات المالية التي يقدمها الممون، مما يسمح له بإنشاء قرض جديد واستخدامات جديدة السيولة وعقد صفقات تجارية مع موردين جدد وكسب عملة أجنبية بالقدر الكافي. (مليكة، 2000، صفحة 55)

## أثر التأمين البحري على الصادرات في الجزائر للفترة 2014-2021

الجدول 1: حصيلة التأمين البحري ضد الأضرار حسب نوع رأس مال للفترة الشركة 2014-2021

الوحدة: مليون دج

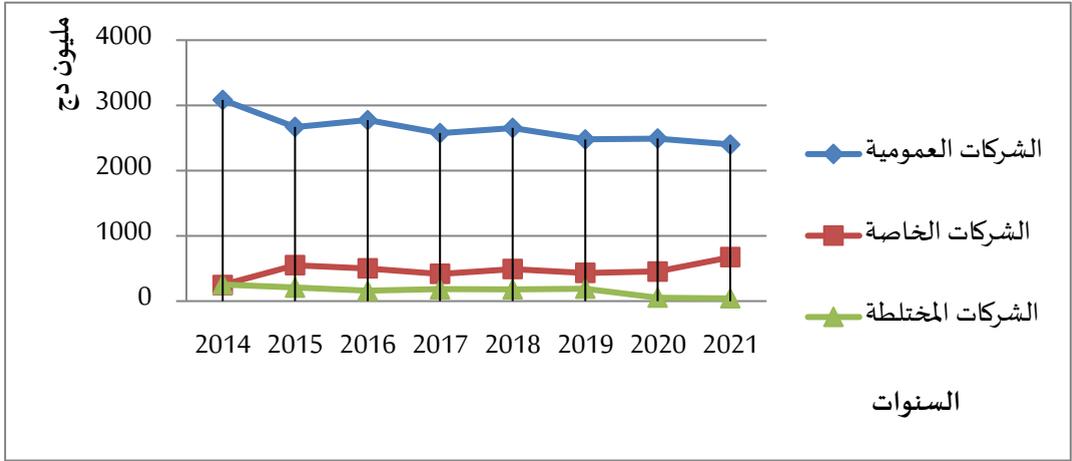
السنوات	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
الشركات العمومية	3085.4	2671.2	2776.7	2576.2	2654.8	2479.7	2492.3	2401.1
الشركات الخاصة	250.10	552.80	502.81	420.34	493.59	434.68	456.74	676.29
الشركات المختلطة	256.948	209.737	161.65	185.52	182.27	191.89	54.894	44.067
رقم الأعمال	3862.4	3433.83	3441.2	3182.1	3330.7	3106.2	3003.9	3121.5

المصدر: من إعداد الطالبة بالاعتماد على معطيات:

CNA-Note de conjoncture du marché des assurance T4/ Année -2014-2015-2016-2017-2018-2019-2020-2021.

تقنيات التأمين الدولي في مجال النقل البحري ودورها في ترقية الصادرات  
دراسة حالة الجزائر خلال الفترة الممتدة من 2014 إلى 2021

الشكل 1: حصيلة التأمين البحري ضد الأضرار حسب نوع رأس مال الشركة للفترة 2014-2021



المصدر: من إعداد الطالبة بالاعتماد على معطيات الجدول رقم 01.

- الشركات العمومية: قدرت حصتها السوقية بنسبة تقارب 80% لسنة 2014، لتعرف انخفاضا سنة 2015 بنسبة 2% لترتفع إلى نسبة تتجاوز 80.5% لسنتي 2016 و 2017، لتتخفف سنة 2018 بنسبة ضئيلة جدا تقدر بـ 0.5% لتواصل انخفاضها لسنة 2019 لتصل إلى نسبة 75.6%، أما في سنة 2020 عرفت الحصة السوقية أكبر قيمة خلال سنوات محل الدراسة لتصل إلى 82% ثم تعاود الانخفاض في سنة 2021 بنسبة 5%.

- الشركات الخاصة: عرفت الحصة السوقية لها تذبذبا بين سنتي 2014 و 2018 بنسب على التوالي: 13.5%، 16.1%، 14.6%، 13.2%، 14.8%، أما سنة 2019 فقد عرفت ارتفاعا قدر بـ 19.2% ليعاود الانخفاض بنسبة 4% أما خلال سنة 2021 ارتفعت لتصل إلى نسبة 21.7%.

- الشركات المختلطة: أما فيما يخص شركات ذات رأس المال المختلط فقد قدرت حصتها السوقية بين 2014 و 2015 بنسبة تقارب 6.5%، لتتخفف سنة 2016 بنسبة 2% لتبقى مستقرة بنسبة تتعدى 5.5% بين سنتي 2017 و 2018، لتتخفف بمقدار ضئيل جدا بنسبة 0.4%، كما واصلت انخفاضها لسنتي 2020 و 2021 لتتقارب بنسبة 1.6%.

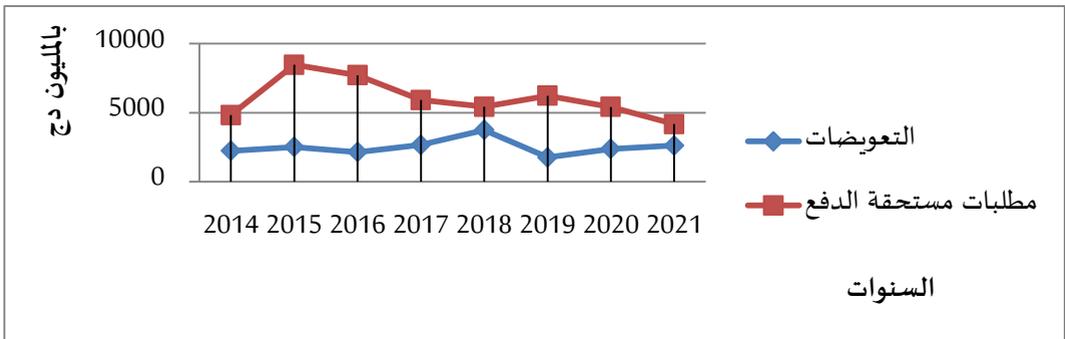
الجدول 2: حصيلة مطالبات تأمين النقل (البري، البحري، الجوي) ضد الأضرار للفترة 2014-2021  
الوحدة: مليون دج

السنوات	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
التعويضات	2240.96	251.204	2140.22	2671.42	3747.98	1758.36	2378.5	2623.0
مطالبات مستحقة الدفع	4825.37	8473.66	7718.09	5918.39	5425.73	6227.70	5423.07	4180.4

المصدر: من إعداد الطلبة بالاعتماد على معطيات:

CNA-Note de conjoncture du marché des assurance T4/ Année -2014-2015-2016-2017-2018-2019-2020-2021.

الشكل 2: حصيلة مطالبات تأمين النقل (البري، البحري، الجوي) ضد الأضرار للفترة 2014-2021



المصدر: من إعداد الطلبة بالاعتماد على معطيات الجدول رقم 02.

2014: عرف تأمين فرع النقل لسنة 2014 زيادة بنسبة 25.2% حيث سجل النقل البحري نسبة 42.6%، وهذا الارتفاع ناتج عن الزيادة الكبيرة التي لوحظت في الأقسام الفرعية لكل من النقل الجوي والبحري بنسب على التوالي 105.5% و 10.5%.

سجل التأمين على الأضرار في فرع النقل زيادة بنسبة 6.8% حيث ارتفع النقل البحري بنسبة 14.1% إذ قدرت حصته في الفرع بـ 60.8%، مع الإشارة إلى أن المطالبات المدفوعة من قبل شركات التأمين ضد الأضرار بدون بيانات من الشركات التالية: SAA, GAM, SALAMA, MAATEC, TRUST قدرت قيمتها بنحو 26.9 مليار دج وخصص 5.7% من هذه المدفوعات لفرع النقل بمبلغ 1.54 مليار دج.

**2015:** شهد تأمين فرع النقل انخفاضا بنسبة 15.1% في سنة 2015، نتج بشكل رئيسي عن فرعي النقل البحري والجوي اللذين انخفاضا بنسب 19.1% و 15.9% على التوالي، كما سجل التأمين على الأضرار للنقل البحري 38.8%، أي انخفاضا بنسبة 14.7% حيث تراجع فرع النقل البحري ب 24.1%، كما تجدر الإشارة إلى أن المطالبات التي تمت تسويتها في فرع النقل انخفض بنسبة 8.9% مقارنة مع سنة 2014، كما اختلف هيكل المطالبات التي تمت تسويتها حيث استحوذ فرع النقل على 12.8% على عكس التسويات فقد زاد مخزون المطالبات بشكل كبير حيث قدر معدل النمو بحوالي 75.6%، أما تأمين النقل فقد سجل نسبة 3.6% من هيكل تعويضات شركات التأمين ضد الأضرار.

**2016:** على عكس سنة 2015 فإن تأمين فرع النقل لسنة 2016 عرف ارتفاعا قدر ب 21.3% حيث لوحظت زيادة في جميع الأقسام الفرعية له، حيث سجل النقل البحري ارتفاعا ضئيلا بنسبة 1.1%، أما تأمين الأضرار فقد شهد أيضا زيادة بنسبة 37.9% حيث سجل فرع النقل البحري معدل نمو قدر ب 24.4%، أما مطالبات التأمين فقد سجلت انخفاضا بنسبة 9.8% كما انخفض مخزون رصيد المطالبات في نفس الفرع ب 10.7% حيث سجل هيكل مطالبات التأمين مستحقة الدفع ضد الأضرار وهيكل التعويضات نسب على التوالي 11% و 3.6%.

**2017:** عرف تأمين فرع النقل لسنة 2017 انخفاضا بنسبة 6.2% وهذا الانخفاض راجع إلى تراجع إنتاج فرع النقل البحري ب 11.6% الذي يمثل أكثر من 54% من إجمالي إنجازات الفرع، كما شهد تأمين النقل على الأضرار انخفاضا بنسبة 16.7% في جميع الأقسام الفرعية له حيث انخفض النقل البحري بنسبة تقدر ب 16.2% أي بقيمة تقدر ب 167 مليون دج، وسجل هيكل إنتاج التأمين على الأضرار نسبة 4.8% أما هيكل المطالبات التي تمت تسويتها ومستحقة الدفع فقد قدرت ب 4.3% و 7.9% على التوالي، كما عرفت حصة مطالبات التأمين على فرع النقل اتجاها تصاعديا حيث بلغت معدلات الفائدة 35.6%، أما بالنسبة لمخزون المطالبات فقد شهد انخفاضا بنسبة تقدر ب 26.2%، ومن حيث معدل التسوية فقد احتل فرع النقل المركز الأول بمعدل نمو بلغ 57.6% سنة 2017.

**2018:** سجل تأمين فرع النقل لسنة 2018 انخفاضا بنسبة 1%، في حين أظهر تأمين النقل البحري نموا بنسبة 4.4%، والذي تبلغ حصته 57.2%، أما تأمين الأضرار على نفس الفرع فقد عرف انخفاضا بنسبة 7.9% ناتج عن انخفاض في الفرعين الجوي والبحري بنسبة 13.7% و 2.6% على

التوالي أي بفروق سلبية بلغت 190 مليون دج و22 مليون دج، أما التعويضات المدفوعة من قبل شركات التأمين ضد الأضرار فقد بلغت 64.4 مليار دج أي بزيادة قدرها 1% مقارنة مع 2017، أما نصيب مطالبات التأمين على النقل والتي كانت في اتجاه تصاعدي حيث بلغ معدل الفائدة 44.6%، أما فيما يخص مخزون المطالبات فقد شهد انخفاضا بنسبة 8% من حيث معدل السداد على فرع النقل كما ارتفع معدل تسويته بنسبة 33.9% ليصل إلى 40.9%.

**2019:** كما عرف تأمين فرع النقل لسنة 2019 ارتفاعا بنسبة 5%، إذ سجل النقل البحري الذي تبلغ حصته 50.6% من إجمالي فرع النقل تراجعاً بنسبة 7.2% في ظل الوضع الاقتصادي في سنة 2019، بما في ذلك انخفاض حجم المعاملات وعدد الشحنات، كما يظهر تأمين فرع النقل عن الأضرار نمواً بنسبة 3.1% ناتجا عن فرعي النقل الجوي والبري بنسبة 25.4% و20.3% على التوالي علاوة على ذلك، انخفض فرع النقل البحري بمعدل 32.5 أي بقيمة 285 مليون دج، وأظهرت مطالبات التأمين ضد الأضرار نسبة 20.5%، وسجل فرع النقل تراجعاً بنسبة 34.8% كما بلغت التعويضات المدفوعة من قبل شركات التأمين ضد الأضرار مبلغ 68.7 مليار دج أي بزيادة قدرها 8.7%، حيث سجل فرع النقل اتجاهاً تنازلياً بنسبة 33%، أما مطالبات تأمين النقل فقد عرفت انخفاضا بنسبة 10.4%.

**2020:** شهد فرع النقل لسنة 2020 زيادة بنسبة 5.4% مقارنة بإنجازات سنة 2019 وهذا راجع بشكل أساسي لتطور أقساط التأمين المكتتبه حيث سجل فرع النقل البحري نسبة 24.5% أي ارتفاع بنسبة قدرت بـ 15.3%، كما شكل حجم المطالبات المعلنة انخفاضا بنسبة 19.7% أي بقيمة 64.4 مليار دج مقارنة بسنة 2019، فيما تمثل قيمة المطالبات المعلنة لفرع النقل مبلغ يزيد عن 6.2 مليار دج، وهو يمثل تطورا بنسبة 254.2% حيث نتج بشكل أساسي عن تصريحات شركة عامة والتي تشكل 81.9% من إجمالي إقرارات الفرع، كما بلغ مستوى التعويضات التي دفعتها شركات التأمين ضد الأضرار لسنة 2020 بقيمة تقدر بـ 56.3 مليار دج أي انخفاض قدره 18.96%، ويلاحظ هذا الانخفاض بشكل أساسي على مستوى المدفوعات المقدمة، أما فيما يتعلق بمطالبات فرع النقل فقد انخفضت بشكل طفيف بنسبة 0.8%.

**2021:** سجل فرع النقل لسنة 2021 انخفاضا بنسبة 2.8% مقارنة بإنجازات سنة 2020، في حين سجل النقل البحري زيادة بنسبة 18.5%، كما بلغ إنتاج فرع النقل ما قيمته 6.2 مليار دج مقابل 6.1 مليار دج في سنة 2020، وتعزى هذه الزيادة إلى فرع النقل البحري الذي يمثل 50% من حجم

تقنيات التأمين الدولي في مجال النقل البحري ودورها في ترقية الصادرات  
دراسة حالة الجزائر خلال الفترة الممتدة من 2014 إلى 2021

مبيعات الفرع مع زيادة بنسبة 3% مقارنة بسنة 2020 وهي راجعة إلى عدد وكمية شحنات تخص شركة تأمين عمومية مهمة.

وتظهر المطالبات المعلن عنها نهاية 2021 ركودا بـ 0.8% من حيث المبلغ مقابل زيادة بنسبة 8.5% في عدد الملفات، أي بمبلغ يقدر بـ 65.5 مليار دج مقابل ما يزيد عن مليون و182 ألف ملفا معلنا، كما سجل تأمين فرع النقل انخفاضا بنسبة 22.9% مقارنة بنسبة 2020 أما التعويضات التي دفعتها شركات التأمين ضد الأضرار لسنة 2021 فقد قدرت بـ 64.9 مليار دج أي زيادة بنسبة 9.4% مقارنة مع سنة 2020.

الجدول 3: تطور التجارة الخارجية للفترة 2020-2014

الوحدة: مليون دج

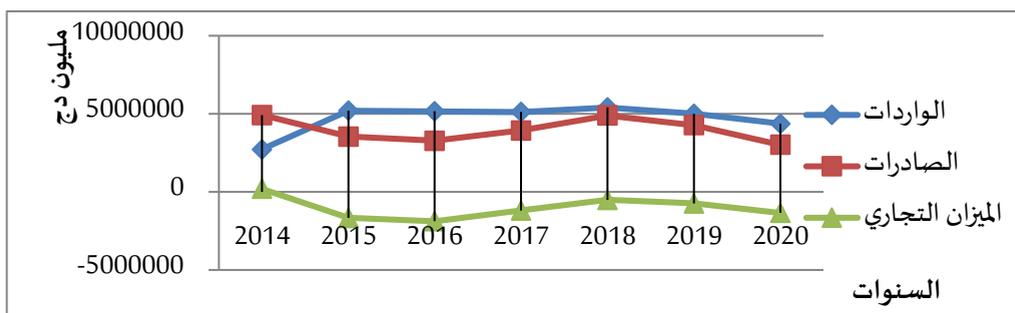
السنوات	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020
الواردات	2719708.3	5193459	5154776	5111297	5403233	5005302	4360320
الصادرات	4917598.2	3537186	3277716	3928295	4889278	4268941	3016679
الميزان التجاري	197889	1656273-	1877060-	1183002-	513954-	736361-	1343642-

المصدر: من إعداد الطلبة بالاعتماد على معطيات:

Evolution des échanges extérieurs de marchandises de 2014 a 2019, la direction technique charge de la comptabilité nationale, Alger, Office national des statistiques-août 2021.

وأياضا: مديرية الدراسات والاستشراف، الملحق 3- تطور الميزان التجاري، ملخص نتائج الميزان التجاري للفترة 2017-2020، جانفي 2021، ص 53.

الشكل 3: تطور التجارة الخارجية للفترة 2020-2014



المصدر: من إعداد الطلبة بالاعتماد على معطيات الجدول رقم 03.

الواردات: عرفت واردات الجزائر ارتفاعا سنة 2015 قدر بـ 473.75 مليار دج أي بنسبة 10% مقارنة مع سنة 2014، وهذا راجع لعدة أسباب منها زيادة واردات كلا من التجهيزات الصناعية والفلاحية من خلال سياسة الإصلاح الزراعي بالإضافة إلى الواردات من السلع الاستهلاكية غير الغذائية نتيجة تحرير التجارة الخارجية من القيود التعريفية وغير التعريفية.

أما في الفترة من 2015 إلى غاية 2017 فعرفت الواردات انخفاضا قدر بـ 38683، 43479 مليون دج على التوالي، لتسجل ارتفاعا بنسبة 5.71% سنة 2018، أما في سنة 2019 فقد انخفضت بنسبة 7.36%، لتواصل انخفاضها سنة 2020 بنسبة 12% مقارنة مع 2019 والذي يرجع إلى الأزمة الاقتصادية التي مست الاقتصاد الوطني جراء تداعيات الصدمة النفطية مما استوجب كبح قيمة الواردات لمواجهة أزمة كوفيد 19.

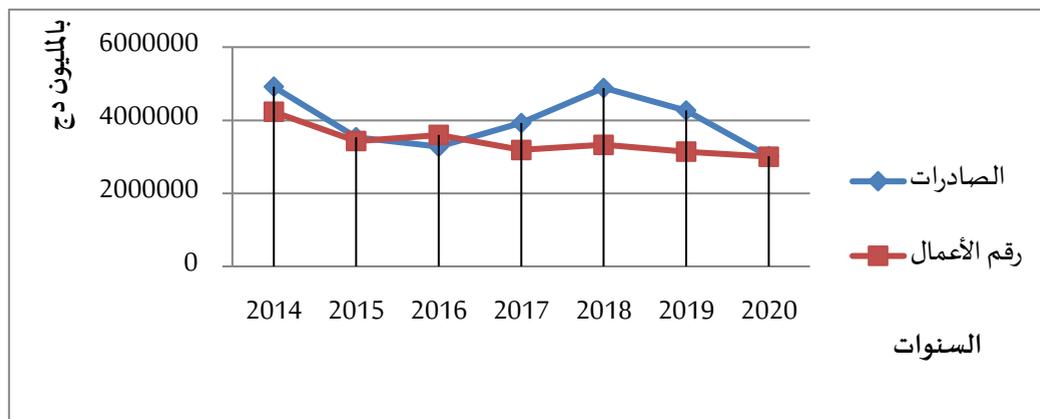
الصادرات: قدرت صادرات الجزائر سنة 2014 ما قيمته 4917 مليار دج لتعرف انخفاضا لسنتي 2015 و2016 بنسب 28.07% و33.34% على التوالي مقارنة بسنة 2014، وهذا راجع إلى التقلبات في أسعار البترول بالإضافة إلى الضعف الهيكلي في إيرادات الصادرات خارج المحروقات.

أما سنة 2017 فسجل حجم الصادرات ارتفاعا ليبلغ 3928.29 مليار دج مستفيدا من ارتفاع أسعار البترول حيث بلغ سعر البرميل 53.97 دولار سنة 2017 مقابل 45 دولار للبرميل سنة 2016، كما واصلت الصادرات ارتفاعها سنة 2018 بنسبة قدرت بـ 24.46%، نتيجة استمرار ارتفاع أسعار البترول والتي تجاوزت 71.30 دولار للبرميل وفي سنة 2020 قدر حجم إجمالي الصادرات بـ 4268.94 مليار دج أي تراجع بنسبة 33.57% مقارنة بسنة 2019، نتيجة التراجع الحاد في أسعار البترول والذي سجل 42.03 دولار للبرميل، حيث اتبعت الصادرات منطقيا انخفاض أسعار المحروقات وهذا الانكماش هو في الأساس نتيجة لانخفاض في الأسعار والكميات المباعة.

الميزان التجاري: حقق الميزان التجاري رصيда موجبا خلال سنة 2014 بقيمة 197.88 مليار دج، لينخفض بنسبة 7.36% سنة 2015، ليستمر هذا الانخفاض للفترة من 2016 إلى 2019 بنسب تراوحت بين 0.13% و0.56%، واتسع عجز الميزان التجاري في 2020 ليصل إلى 736.36 مليار دج وهو راجع إلى الانخفاض الحاد في أسعار البترول بنسبة 33% مقارنة مع سنة 2019.

تقنيات التأمين الدولي في مجال النقل البحري ودورها في ترقية الصادرات  
دراسة حالة الجزائر خلال الفترة الممتدة من 2014 إلى 2021

الشكل 4: علاقة الصادرات برقم أعمال التأمين البحري للفترة 2014-2020



المصدر: من إعداد الطالبة بالاعتماد على معطيات الجدولين رقم 1-3.

من خلال المنحنى يتبين لنا أن حجم الصادرات ورقم أعمال النقل البحري من سنة 2014 إلى 2015 إتباعا نفس الاتجاه أي تنازلي، أما في الفترة من 2015 إلى 2017 فكان تباين في منحى كلا منهما، حيث عرف تأمين النقل البحري سنة 2016 ارتفاعا بنسبة 1.1%، وفي المقابل عرفت الصادرات انخفاضا بنسبة 33.34% وهو راجع إلى تقلبات في أسعار البترول. أما في سنة 2017 تراجع تأمين النقل البحري بنسبة 11.6%، والذي صاحبه ارتفاع في الصادرات في حين اتبع نفس المنحنى من سنة 2017 إلى 2020، وهذا ما يظهر أن هناك علاقة طردية بين رقم أعمال التأمين البحري، وحجم الصادرات وأن هذه الأخيرة تتأثر بشكل كبير بأسعار البترول لأنها تمثل نسبة 97% من إجمالي صادرات الجزائر وهذا ما قد يؤثر ولو نسبيا على علاقة التوافق بينهما.

على شركة التأمين البحري في الجزائر مسايرة التطورات الحديثة في اقتصاديات النقل البحري وما يتطلبه من خدمات ضرورية لأنه من الأنشطة ذات المخاطر العالية وتحتاج إلى خبرات فنية ومهنية محترفة لإدارته والقيمة (الوزن) النسبي للخبرات الفنية كعامل من عوامل نجاح نشاط التأمين يفوق أهمية رأس المال لذا يعتبر نقص الكوادر البشرية المؤهلة والمتخصصة والتي يعود في معظمها إلى عدم وجود مراكز تدريبية متخصصة يعد من أهم العقبات التي تواجه هذا القطاع.

## 5. خاتمة

لقد تجلّى من خلال هذه الدراسة أن تقنيات التأمين البحري يلعب دورا كبيرا في الحماية من الخسائر والأضرار التي تلحق بالسفينة والبضائع المنقولة، فهي محفز كبير في نمو التبادل التجاري وزيادة حركة الصادرات، خاصة وأن التجارة البحرية تمتاز باقتصادات سعة الحجم في السفن، حيث يتم نقل كميات ضخمة من البضائع بالإضافة إلى قدرتها على المحافظة على سلامة البضاعة من الهلاك والتلف بواسطة الحاويات النمطية، فكلما تطورت وتحسنت وسائط النقل البحري وموانئ الشحن والتفريغ ازدادت قدرتها على نقل البضائع بين مختلف دول العالم، وبالتالي توسع حركة التجارة الخارجية.

وفي ظل الأهمية التي تكتسبها تقنيات التأمين البحري، وباعتبار الجزائر من بين الدول التي تعتمد في اقتصادها على النقل البحري لتفعيل صادراتها حيث قدرت عملياتها الاقتصادية عبر البحر بـ 98% هذا ما دفع للاهتمام بتنمية صناعة النقل البحري وتطوير آليات التأمين عليها.

### 1.5 النتائج:

خلصت هذه الدراسة إلى جملة من النتائج نذكرها فيما يأتي:

- توفر تقنيات التأمين البحري الإمكانيات لتوسيع عمليات التصدير خاصة باعتباره مؤشرا على قدرة الدول التنافسية في السوق الدولي وينعكس على جذب رؤوس الأموال؛
- تعتبر نوادي الحماية والتعويض شكلا من أشكال التأمين البحري المتبادل فهو يوفر تغطية للمخاطر البحرية التي تحجم شركات التأمين التقليدية عن تأمينها كمخاطر الحرب، الأضرار البيئية (تسرب النفط، والتلوث) بالإضافة إلى مخاطر الطرف الثالث (الناقل)؛
- تكتسي إعادة التأمين البحري أهمية كبيرة بالنسبة لاقتصاديات الدول النامية خاصة الجزائر، نظرا لضخامة الأموال المستثمرة في مجال التجارة البحرية وجسامة الأخطار البحرية التي من شأنها أن تؤثر على قدرة شركات التأمين على الوفاء بالتزاماتها اتجاه المؤمن لهم؛
- كلما تطورت وتحسنت وسائط النقل البحري وموانئ الشحن والتفريغ، ازدادت إمكانية نقل البضائع بين مختلف دول العالم وتوسعت حركة التجارة الخارجية خاصة الصادرات.

## 2.5 المقترحات:

- الالتزام بتطوير النقل البحري الذي أصبح ضرورة ملحة للتبادل التجاري والاهتمام بالصناعة البحرية ورفع كفاءة الموانئ وتسهيل حركة الملاحة البحرية؛
- العمل على توسيع وتطوير النشاط البحري في الجزائر عن طريق تحديث التشريعات والانضمام إلى الاتفاقيات البحرية الدولية والتطبيقات التكنولوجية الواردة بها؛
- تحديث أشكال وثائق التأمين البحري المتنوعة واللجوء إلى نوادي الحماية والتعويض كشكل من أشكال التأمين التكافلي وآلية للتأمين ضد مخاطر أوسع والتي لا يغطيها التأمين البحري التجاري؛
- على الجزائر أن تعمل على تطوير استثماراتها البحرية من خلال امتلاك موانئ متطورة ذات مساحة كبيرة وتتميز بسرعة تفريغ المنقولات بالإضافة إلى توفير تأمين بحري يغطي مختلف المخاطر الخاصة بها؛
- ضرورة الاستعانة بالخبراء والمهندسين والعارفين للمعايير التقنية الواجب توافرها في السفن الناقلة للبضائع ذات الطبيعة الخطرة؛
- تمهين دور أندية الحماية والتعويض من خلال زيادة عدد الدول المنخرطة فيها بهدف توسيع التغطية التأمينية وزيادة فعالية القواعد الدولية المتعلقة بالسلامة البحرية؛
- بما أن الجزائر تعتمد على النقل البحري في تصدير المحروقات واستيراد أغلب منتجاتها، لذا فإنها مدعوة أكثر للاهتمام بهذا القطاع ومنح هيئات إعادة التأمين الداخلية القدرة على قبول نسب التنازل داخليا عوض أن يتم اللجوء إلى إعادة التأمين الأجنبي.

## 6. قائمة المراجع:

### 1.6 المراجع باللغة العربية:

#### المؤلفات:

- بهجت ق. م.، الوسيط في شرح قانون التجارة الخارجية، دار النهضة العربية (القاهرة: دار النهضة العربية، 2004-2005).
- جمعة ع. س.، عريقات حربي محمد، مبادئ التأمين، دار البلدية ناشرون وموزعون (عمان الأردن: دار البلدية ناشرون وموزعون، 2016)

- ربه، ع.إ. مبادئ التأمين، الدار الجامعية (الإسكندرية، الدار الجامعية، 2006).
- سليمة ص. م، تأمين المسؤولية المدنية عن أضرار التلوث البحري ودور نوادي الحماية والتعويض، دار الفكر الجامعي (الإسكندرية: دار الفكر الجامعي، 2007).
- سمير ا. م، الخطر والتأمين البحري، دار القومية للطباعة والنشر، (القاهر: دار القومية للطباعة والنشر، 1966).
- غانم ع. ب، التأمين البحري وذاتية نظامه القانوني (دراسة مقارنة بين القانون الجزائري والقانون الفرنسي والقانون الإنجليزي، ديوان المطبوعات ( الجزائر: ديوان المطبوعات الجامعية، 2005).
- فلاح ع. ا، التأمين مبادئه وأنواعه، دار أسامة للنشر، (عمان: دار أسامة للنشر، 2008).

#### المقالات:

- سهام ب، ضمان الخطر البحري، مجلة العلوم الإنسانية، العدد (46)، 2016.
- طه م. ك، أساسيات القانون البحري، منشورات الحلبي الحقوقية، بيروت، لبنان، 2006.

#### الرسائل والأطروحات:

- ساحة م. ب، رسالة ماجستير: أثر تنمية الصادرات غير النفطية على النمو الإقتصادي في الجزائر في التجارة الدولية، معهد العلوم الإقتصادية والعلوم التجارية، المركز الجامعي بغرداية الجزائر، 2010-2011.
- قد م، رسالة ماجستير: دور الإستثمار الأجنبي المباشر في ترقية الصادرات خارج قطاع المحروقات، دراسة قياسية لحالة الجزائر للفترة 1990-2013 في العلوم الإقتصادية (غير منشورة)، جامعة قاصدي مرباح، ورقلة، 2016.
- مليكة صسياسة، رسالة ماجستير: تحليل أزمة الديون الخارجية، العلوم الإقتصادية، فرع نقود وبنوك، الجزائر، 2000.
- معمر ح، أطروحة دكتوراه: إعادة التأمين البحري في القانون الجزائري في قانون الأعمال، جامعة وهران، 2012-2013.

#### الموقع الإلكتروني:

- للتأمين، ا. (2016). Retrieved from ifegypt.org. 10 ديسمبر 2022 [info@ifegypt.org](mailto:info@ifegypt.org).

## 2.6 المراجع باللغة العربية:

- AHMED, S., & (J.M), A. (1992). Lexique d'économe . Paris: DALLOZ, quatrième édition.
- COUVIOUR, K. L. (2007). La responsabilité civile a l'épreuve des pollutions majeures résultant du transport maritime. Aix-Marseille, France : presses Université .
- HAY, J. (2006). Analyse économique de système international CLC/ FIPOL comme instrument de prévention des marrées noires. Thèse de doctorat, école de doctorale des sciences de la mer. Brest, Université de Bretagne occidentale.