

دار المنظومة
DAR ALMANDUMAH
الرواد في قواعد المعلومات العربية

العنوان:	دراسة تحليلية مقارنة لتأمين الطيران المدني في مصر
المصدر:	مجلة البحوث التجارية المعاصرة
الناشر:	جامعة سوهاج - كلية التجارة
المؤلف الرئيسي:	البجوشي، عفاف محمد سليمان
المجلد/العدد:	مج 12, ع 2
محكمة:	نعم
التاريخ الميلادي:	1998
الشهر:	ديسمبر
الصفحات:	229 - 260
رقم MD:	71651
نوع المحتوى:	بحوث ومقالات
قواعد المعلومات:	EcoLink
مواضيع:	الركاب، التأمين، الطيران المدني، مصر، المسؤولية المدنية، اخطار الحرب، الاسعار، التعويضات، شركات التأمين
رابط:	http://search.mandumah.com/Record/71651

© 2020 دار المنظومة. جميع الحقوق محفوظة.
هذه المادة متاحة بناء على الإنفاق الموقع مع أصحاب حقوق النشر، علما أن جميع حقوق النشر محفوظة. يمكنك تحميل أو طباعة هذه المادة للاستخدام الشخصي فقط، ويمنع النسخ أو التحويل أو النشر عبر أي وسيلة (مثل مواقع الانترنت أو البريد الإلكتروني) دون تصريح خطي من أصحاب حقوق النشر أو دار المنظومة.

دراسة تحليلية مقارنة لتأمين الطيران المدني
فى مصر

إعرابو

دكتورة / عفاف محمد سليمان البجوحى

مدرس بقسم الإحصاء والرياضة والتأمين
كلية التجارة - جامعة أسيوط

دراسة تحليلية مقارنة لتأمين الطيران المدني فى مصر

إعرابو

دكتور / عفاف محمد سليمان البجوحى

مدرس بقسم الإحصاء والرياضة والتأمين
كلية التجارة - جامعة أسيوط

مقدمة :

يعد سوق تأمين الطيران حقا سوقا عالميا حيث تحكم وثائق الطيران شروطا عامة وموحدة متعارف عليها دوليا . وقد تضيف شركة الطيران بنودا وشروطا خاصة بها تعكس احتياجاتها الخاصة وفقا للظروف المختلفة فى كل حالة على حدة .

وقد يحتاج الأمر فى كثير من الأحيان إلى عمل مكثف من جانب السماسرة ومعيدى التأمين لضمان وجود تغطيات تلائم الأخطار الموجودة بالفعل .

وسمة العالمية هذه من أهم السمات التى تميز تأمين الطيران عن غيره من باقى تأمينات الممتلكات . لذلك فقد صدرت العديد من المعاهدات والبروتوكولات الدولية التى تنظم قواعد النقل عن طريق الطيران .

وتوجد عدة تغطيات لتأمين الطيران فى الأسواق العالمية نذكر منها على سبيل المثال بعض التغطيات الأساسية لوثيقة التأمين الصادرة من هيئة اللويدز العالمية المتخصصة فى تأمين الطيران أهمها :

- ١- تغطية الجسم Hull Insurance
- ٢- تغطية المسؤولية المدنية للطرف الثالث Third Party Legal Liability
- ٣- تأمين المسؤولية قبل الركاب . Passenger Luggage Legal Liability
- ٤- تأمين أخطار الحرب War Risk Insurance

كما أن ازدهار نشاط الطيران وزيادة الطاقة الاستيعابية للطائرات من ناحية والمطارات من ناحية أخرى خلق حدود مسئوليات ضخمة على سوق التأمين أن يواجهها ويفى باحتياجاتها بتوفير حماية تأمينية كافية لها .

وقد حددت الاتفاقيات والمعاهدات الدولية قيم تلك المسئوليات وذلك طبقا للجدول التالى :

حدود المسئوليات طبقا للاتفاقيات والمعاهدات الدولية (١)

الاتفاقية	نوع المسئولية	حدود المسئولية المحددة بالاتفاقية	حدود المسئولية مقوما بالدولار الأمريكي
وأرسو ١٩٢٩	الوفاة / الإصابة / التأخير	١٢٥٠٠٠ فرنك ذهبي	١٠٠٠٠ دولار
لاهاي ١٩٥٥	الوفاة / الإصابة / التأخير	٢٥٠٠٠٠ فرنك ذهبي	٢٠٠٠٠ دولار
مونتريال ١٩٦٦	الوفاة / الإصابة	-	٧٥٠٠٠ دولار شاملة المصاريف أو ٥٨٠٠٠٠ + المصاريف
جواتيمالا ١٩٧١	الوفاة / الإصابة	١٥٠٠٠٠٠ دولار	١٢٠٠٠٠ دولار
بروتوكول	الوفاة / الإصابة	S.D.R. ١٠٠٠٠٠	١٢٠٠٠٠ دولار
مونتريال ١٩٧٥	التأخير	S.D.R. ٤١٥٠	٥٠٠٠ دولار
منظمة الاياتا ١٩٩٧	الوفاة / الإصابة	-	١٤٠٠٠٠ دولار

Special Drawing Rights = ١,٢ دولار

* S.D.R.

* منظمة الاياتا : المنظمة الدولية للنقل الجوي IATA

International Air Transport Association

وفى دراسة أعدتها المنظمة الدولية للطيران المدني (٢) ICAO

International Civil Aviation Organization

أن عدد شركات الطيران فى العالم يصل إلى حوالى ١١٠٠ شركة طيران منتظمة يبلغ عدد ساعات طيران أساطيلها حوالى ٢٨٠ مليون ساعة وعدد مرات الهبوط لها حوالى ١٧٠ مليون هبوط وأن عدد المسافرين على الرحلات الجوية المنتظمة ينمو بمعدل ٧% فى عام ١٩٩٧ و ٦,٥% فى عام ١٩٩٨ على مستوى العالم كما أن هناك ٢٧٢ مليون مسافرا إضافيا سوف يستخدمون الطائرات بحلول عام ٢٠٠٠ .

وإذا استمرت معدلات الزيادة فى عدد المسافرين جوا بمعدل ٧% سنويا حتى سنة ٢٠٠٧ وظلت معدلات الحوادث كما هى فإننا نتوقع حادثة - أى خسارة كلية - كل أسبوع أيضا فى إحدى الدراسات التى نشرتها الشركة السويسرية لإعادة التأمين "SwissRe" أوضحت أن هناك ارتباط واضح بين زيادة الخسائر الناشئة عن حوادث الطائرات وبين زيادة وسائل النقل الجوي .

(١) مجلة الرائد العربى ، السنة الرابعة عشر ، العدد السادس والخمسون ، ١٩٩٧ .

مجلة الشرق للثامين ، العدد الثانى والثلاثون ، يناير ٢٠٠٠ .

(2) Marine and Aviation Ins. Report October 1999, LLoyds.

كما أن الطائرات العملاقة تعتبر مصدراً من مصادر زيادة عدد ضحايا حوادث الطائرات فإنها أيضاً من مصادر زيادة الخسائر المادية الهائلة . وهذه الطائرات العملاقة المرتفعة القيمة تخل بالتوازن القائم بين الأقساط والتعويضات حيث أن حادث واحد من شأنه التهام نسبة كبيرة من إجمالي الأقساط المحققة .

أهمية البحث :

بدأت شركة مصر للتأمين في قبول التأمين على أخطار الطيران المختلفة منذ أوائل عام ١٩٥٧ وغالبية هذه الأخطار وأهمها ما يخص أسطول شركة مصر للطيران .

ويود الباحث إلقاء الضوء على تأمين الطيران في مصر ومقارنته بباقي تأمينات الممتلكات للوقوف على مدى الاختلاف في طبيعة تأمين الطيران بالمقارنة بباقي الأفرع .

تتميز عمليات تأمين الطيران بخصائص تجعله يختلف عن باقي أنواع التأمينات من عدة نواحي نذكر منها ما يلي :

أولاً : عدد الوحدات المؤمن عليها :

يتسم تأمين الطيران في مصر بانخفاض عدد الوحدات المؤمن عليها نسبياً (الطائرات) مما لا يسمح معه بتطبيق قانون الإعداد الكبيرة وما لذلك من أهمية كبيرة في تحقيق الاستقرار النسبي لمعدلات الخسارة بصفة خاصة والاستقرار المالي للشركة بصفة عامة (١) .

وبالنظر إلى عدد الطائرات المؤمن عليها في مصر بالمقارنة بعدد السيارات المؤمن عليها أو عدد الوحدات المؤمن عليها ضد خطر الحريق لاتضح لنا الفارق الكبير بين فرع الطيران وفرع السيارات أو فرع الحريق أو ... الخ .

ثانياً : شدة الخسارة :

يتسم فرع الطيران بظاهرة الخسارة الكلية Total loss عند حدوث الحادث - في معظم الحالات - وهذا أدى إلى تميزه بصفة الكارثة في حوادثه وما يترتب على هذه الكوارث من نتائج خطيرة للشركات المؤمنة مما لا يسمح معه بتحديد أقصى خسارة محتملة .

ثالثاً : معدل تكرار الحوادث :

يتميز تأمين الطيران بانخفاض معدل تكرار الحوادث بالمقارنة بمعدل تكرار الحوادث بالنسبة لأي فرع من فروع تأمينات الممتلكات سواء على المستوى العالمي أو المستوى المحلي فعلى المستوى العالمي توضح تقارير المنظمة الدولية للطيران المدني (٢) ICAO .

(١) حسن بدر حسن ، دراسة تحليلية لسوق تأمين الطيران المدني مع التطبيق على ج.م.ع ، رسالة ماجستير ، كلية التجارة ، جامعة القاهرة ، ١٩٨٨ د.

(2) (I.C.A.O.) Circular, Accident Reporting Annual Statistics, Montreal, Canada, 1999.

أن حوادث الطائرات بلغت منذ عام ١٩٥٨ وحتى عام ١٩٩٩ حوالي ٦٠٠
حادثة أثناء التشغيل . وأن شركات الطيران العالمية فقدت خلال الأربعين عاما
الأخيرة حوالي ٩٠٠ طائرة بسبب الحوادث المختلفة .

كما أن هناك ٥٩ حادثة لا علاقة لها بالتشغيل .
، ٤١ حادثة أثناء اختبارات الطائرات .
، ٤٤ حادثة بسبب الإرهاب .

وقد بلغ متوسط الحوادث سنويا حوالي ١٤,٥% من معدلات التشغيل . وفى
العشرين عاما الأخيرة بلغ متوسط الحوادث ١٧,٦% ، أما فى السنوات العشر الأخيرة
ونظرا لزيادة عدد الطائرات والرحلات الجوية وازدحام المجال الجوى العالمى فقد بلغ
متوسط الحوادث ٢٠,١% وفى السنوات الخمس الأخيرة بلغ ١٩% .

والجدول التالى يوضح تكرار حوادث الطيران للخطوط الجوية العالمية فى
الفترة من ١٩٧٠ وحتى ١٩٩٩ والخاصة بحوادث الخسارة الكلية (١) .

عدد الحوادث	السنة	عدد الحوادث	السنة	عدد الحوادث	السنة
٣	١٩٩٠	٤	١٩٨٠	٢	١٩٧٠
٥	٩١	٢	٨١	٢	٧١
٣	٩٢	٤	٨٢	٤	٧٢
٣	٩٣	٤	٨٣	٤	٧٣
٧	٩٤	٢	٨٤	٣	٧٤
٤	٩٥	٥	٨٥	١	٧٥
١١	٩٦	١	٨٦	٢	٧٦
١٠	٩٧	٤	٨٧	٢	٧٧
١١	٩٨	٨	٨٨	٦	٧٨
٢٣	٩٩	٧	٨٩	٣	٧٩

وعلى المستوى المحلى فالجدول التالى يوضح عدد حوادث الخسارة الكلية
المحققة خلال الفترة من ١٩٧٢ - ١٩٩٩ .

(1) W. W. W. Air Disaster. Com.

There are 6 crash records for EgyptAir in our Database.

<i>Date</i>	<i>Airline/Location</i>	<i>Aircraft Type/Registration</i>
<u>03.19.1972</u>	EgyptAir Shamsam, S. Vietnam	McDonnell Douglas DC-9-32 YU-AHR
<u>01.29.1973</u>	EgyptAir Kyrenia, Cyprus	Ilyushin IL-18D SU-AOY
<u>12.25.1976</u>	EgyptAir Bangkok, Thailand	Boeing 707-366C SW-AXA
<u>11.24.1995</u>	EgyptAir Luqa, Malta	Boeing 737-266 SU-AYH
<u>10.31.1999</u>	EgyptAir Atlantic Ocean (Off Nantucket)	Boeing 767-366ER Boeing 767-366ER SU-GAP
<u>02.23.2000</u>	EgyptAir Harare, Zimbabwe	Boeing 767-366ER SU-GAO

W.W.W. Air Disaster. Com. : المصدر

رابعاً : العنصر البشري :

أن العنصر البشري يلعب دوراً رئيسياً ومباشر في تحقيق الخطر في الطيران وبين الكابتن Jeremy Butler رئيس مجموعة العمل الخاصة بالعوامل البشرية التابعة لمنظمة الطيران العالمية IATA في مقالة له نشرتها مجلة IATA Review Magazine أن نسبة عالية من حوادث الطيران ترجع إلى العوامل البشرية . ويوضح الجدول الآتي الأسباب الرئيسية لحوادث الطيران للطائرات النفاثة ذات النطاق التجاري العالمي .

النسبة	١٩٩٧/٨٣	النسبة %	١٩٨٠/٦٠	السبب الرئيسي
٥٦,٧	١٢٧	٦٤,٢	٥٧٢	١- طاقم الطائرة
١٤,٣	٣٢	١٦,٠	١٣١	٢- الطائرة (جسم الطائرة) ^(*)
٠,٣,١	٧	٠,٢,٩	٢٤	٣- الصيانة
٠,٢,٧	٦	٠,٤,٥	٣٧	٤- الطقس
٠,٧,٦	١٧	٠,٥,٢	٤٣	٥- التحكم والتوجيه والمطار
١٥,٦	٣٥	٠,٧,٢	٥٩	٦- أسباب أخرى متنوعة
	٢٢٤		٨٢١	العدد الكلى للأسباب المعروفة
	٧٦		١٢٦	العدد الكلى للأسباب غير معروفة
	٣٠٠		٩٤٧	إجمالي

(*) شاملة هيكل الطائرة وأنظمة الطائرة والقوى المحركة .

يوضح الجدول أن ٧٠ - ٨٠% من حوادث الطيران كان سببها الرئيسي العوامل البشرية بينما انخفض العدد الكلى للحوادث التي كان سببها الأساسى نتيجة لتصميم الطائرة أو النواحي الفنية أو الصيانة أو .. الخ .

لذلك فإن الاتجاه العالمى الآن نحو تدريب طاقم الطائرة على الإدارة Grew Resource Management وكيفية إدارة الوسائل والمعلومات وأيضاً التوسع فى برامج السلامة الجوية^(١) بهدف إيجاد "آلية دولية" موحدة لمراقبة السلامة الجوية بشكل يكفل تأمين صناعة النقل الجوى وتطوره إلى جانب استخدام الأنظمة التكنولوجية الحديثة لرفع مقاييس السلامة الجوية خاصة فى مجال المراقبة الجوية ونظم وأجهزة التدريب المتطورة للمراقبين الجويين والطيارين بما يسهم فى رفع معدلات السلامة .

خامساً : التسعير فى تأمين الطيران :

من السمات التى تميز تأمين الطيران أيضاً هى عملية التسعير .

يعتمد التسعير فى الخطوط الجوية العالمية المنتظمة على نوعين من العوامل :

١- العوامل المباشرة : وتتمثل فى خبرة الخط الجوى نفسه وعلى جدول الطائرات الخاص به وأيضاً على النطاق الجغرافى الذى يعمل به الخط الجوى .

(1) The Chartered Insurance Institute, Aviation under writing, 1998.

٢- العوامل غير المباشرة : وتتمثل في القوانين المحلية وكذلك المتغيرات فى السوق على المستوى العالمى .

وبالنسبة لتسعير الأجسام فان الخبرة السابقة للخط الجوى وقيمة الطائزرة هى العامل الأساسى المؤثر . ويتم حساب رسوم الأجسام على أساس نسبة من إجمالى قيم الطائزرات . أما تسعير المسئوليات فيعتمد على عوامل خاصة بكل خط جوى على حدة والقوانين التى يخضع لها وهى نسبة محسوبة على أساس عدد الأميال المقطوعة .

أيضا من العوامل التى تؤخذ فى الحسبان عند تسعير الخطوط الجوية عدد الحوادث خلال العام إلا أن هذا العامل يختلف باختلاف الظروف .

وعلى المستوى المحلى فان التسعير فى مصر يعتمد فى المقام الأول على التسعير على المستوى العالمى . فعادة ما يتم التسعير من قبل إحدى الشركات الرائدة أو إحدى نقابات اللويدز ثم يتم قبوله واتباعه فى بقية أنحاء السوق العالمى . كما يوجد أيضا تسعير مستقل متاح خارج سوق لندن - أما تسعير الأخطار فى الولايات المتحدة الأمريكية فيتم لدى اثنين من أكبر المجمعات التى تضع شروطها الخاصة .

سادسا : التعويضات :

من السمات التى تميز تأمين الطيران أيضا التعويضات بأنواعها المختلفة . فهناك تحديدات موضوعة لحدود المسئوليات وفقا لبروتوكولات ومعاهدات دولية ومتعارف عليها تهدف فى النهاية إلى حماية الناقل الجوى من التعويضات الضخمة التى يطالب بها عند تحقق الحادث - هذه التعويضات قد تفوق - فى حادث واحد - إجمالى الأقساط لعدة سنوات سابقة مما دعى إلى القول بان صناعة تأمين الطيران ليس لديها القدرة على تسعير خدماتها بدقة .

وقد قام مجمع مكنتبى التأمين بلندن بإعداد إحصائيات عن الرسوم والتعويضات للفترة (١) من ١٩٨٨ وحتى ١٩٩٢ تظهر فى الجدول التالى :

رسوم وتعويضات مكنتبى التأمين بلندن

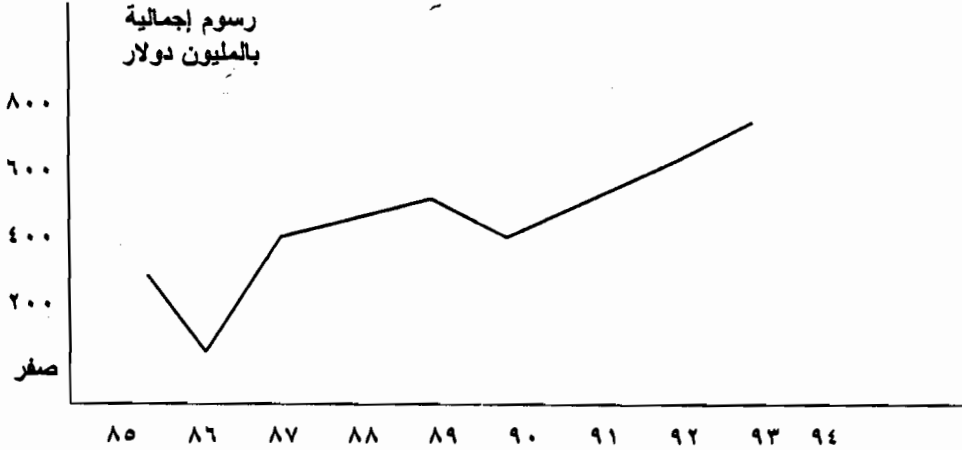
(القيمة بالمليون دولار)

السنة	الرسوم	التعويضات	النتائج
١٩٨٨	٨٠٠	١١٨٠	(٣٨٠)
١٩٨٩	٤٠٠	١٥٢٠	(١١٢٠)
١٩٩٠	٣٠٠	٢٢٦٠	(٩٦٠)
١٩٩١	٦٥٠	١١٢٠	(٥٢٠)
١٩٩٢	٨٥٠	١٢٨٥	(٤٣٥)
إجمالى	٣٠٠٠	٦٤١٥	(٣٤١٥)

(1) Marine and Aviation Ins. Report October 1993, LLOYDS.

يتضح من الجدول السابق أنه في جميع السنوات قد فاقت التعويضات الرسوم وقد بلغ نصيب سنة ١٩٩٢ من الخسائر ١,٣٠ بليون دولار .

أيضا من خلال الرسم البياني التالي تتضح العلاقة بين رسوم الأجسام وتعويضاتها لتأمين الخطوط الجوية (١) .



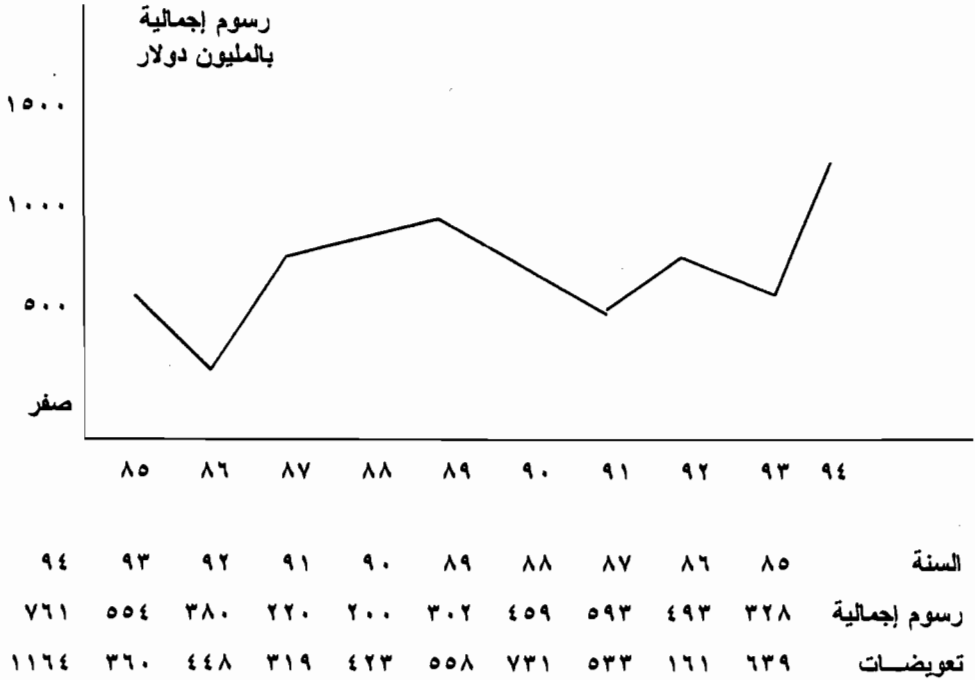
السنة	٨٥	٨٦	٨٧	٨٨	٨٩	٩٠	٩١	٩٢	٩٣	٩٤
رسوم إجمالية	٦٨٠	٨٠٦	٨٠٤	٥٥٤	٣١٥	١٨٢	٢٢١	٣٩٤	٥٤٣	٨٠٥
تعويضات	٣٦٣	١٦١	٣٩٥	٤٠٩	٤٥٣	٤٦٠	٤٨٥	٥٤٢	٧٠٦	٧٢٧

يتضح من الشكل أنه في خلال الفترة من سنة ١٩٨٩ إلى ١٩٩٣ لم تغطي الرسوم التعويضات كما أنه على مدى العشر سنوات بلغ إجمالي التعويضات نسبة ٩٠% من إجمالي الرسوم .

يتضح أيضا م الشكل أن التقلبات في الرسوم فاقت التقلبات في التعويضات لسنوات ١٩٨٩/٨٨ ، ١٩٩٠ - حيث انخفضت الرسوم بشكل ملحوظ في حين وجد أن هناك زيادة في التعويضات .

أما الشكل البياني التالي فيوضح العلاقة بين رسوم المسنوليات و التعويضات .

(1) First Skandia International, Insurance Co. 1995.



يلاحظ أن الشكل البياني السابق ما يلي :

أن تعويضات المسئوليات فاقت الرسوم الإجمالية للمسئوليات .

ففى خلال العشر سنوات بلغ إجمالى الرسوم للمسئوليات ٤,٢٩ بليون دولار فى حين بلغ إجمالى التعويضات فى المقابل ٥,٣٦ بليون دولار .

وفى عام ١٩٩٤ بلغت نسبة التعويضات إلى الرسوم ١٥٠% مما أدى إلى إخلال التوازن القائم بين الرسوم والتعويضات حيث يجب أن تكون الرسوم كافية لتغطية أى تعويضات قد تنشأ .

أيضا فى عام ١٩٩٤ بلغت إجمالى رسوم المسئوليات للخطوط الجوية العالمية ٧٦١ مليون دولار فى حين بلغت التعويضات ١,٢ بليون دولار .

وهذا التحليل يظهر أهمية خلق توازن بين الرسوم والتعويضات لهذه الأخطار .

أهداف البحث :

يهدف البحث إلى تحقيق الأهداف التالية :

١- دراسة تحليلية إحصائية لتأمين الطيران المدني .

٢- دراسة تحليلية إحصائية لأقساط وتعويضات جميع فروع تأمينات الممتلكات لتحديد موقع تأمين الطيران بالنسبة لباقي فروع التأمين و تحديد الأهمية النسبية له في ج.م.ع .

٣- بيان الأهمية النسبية لتأمين الطيران في ج.م.ع وذلك بالقياس الكمي لأهمية فرع الطيران وذلك من خلال المقارنة بين فرع الطيران وجميع فروع تأمينات الممتلكات الأخرى : الحريق - البحري - البرى والنهرى - أجسام السفن - الحوادث - السيارات التكميلي - السيارات الإجبارى للأقساط (المباشر - الصافى) والتعويضات (المباشر - الصافى) لشركات تأمين القطاع العام الثلاث وهى مصر والشرق والأهلية خلال فترة البحث وهى ١٧ سنة (١٩٨٣ - ١٩٩٩) .

٤- اختبار فروض البحث النظرية التى تختبر وجود أو عدم وجود فروق جوهرية بين تأمين الطيران وكل فرع من فروع تأمينات الممتلكات الأخرى من حيث :
- معدلات نمو الأقساط .
- معدلات نمو التعويضات .
- معدلات الخسائر .
وتتم هذه الدراسة من خلال المباحث التالية :

أولا : دراسة تحليلية إحصائية لأقساط جميع فروع تأمينات الممتلكات من خلال قياس :

- (أ) متوسطات الأقساط خلال فترة الدراسة ٨٣-١٩٩٩ .
- (ب) نسب المشاركة السنوية لأقساط فرع الطيران لإجمالى أقساط باقى الفروع لجميع الشركات (مصر - الشرق - الأهلية) .
- (ج) متوسطات نسب المشاركة السوقية لأقساط كل فرع من الفروع لكل شركة من الشركات (مصر - الشرق - الأهلية) .

ثانيا : دراسة تحليلية إحصائية لتعويضات جميع الفروع خلال فترة الدراسة وذلك من خلال القياس الكمي للتعويضات من حيث :

- (أ) متوسطات التعويضات خلال فترة الدراسة ٨٣-١٩٩٩ .
- (ب) نسب المشاركة السنوية لتعويضات فرع الطيران لإجمالى تعويضات باقى الفروع لجميع الشركات (مصر - الشرق - الأهلية) خلال فترة الدراسة .
- (ج) متوسطات نسب المشاركة السوقية لتعويضات كل فرع من الفروع لكل شركة من الشركات الثلاثة خلال فترة الدراسة .

ثالثا : نتائج التحليل الإحصائى لاختبار فروض البحث باستخدام اختبار T-test وقد تم التحليل بالاستعانة ببرنامج الإحصاء الجاهز .

(SPSS/PC) and (EXCEL) for WINDOWS

فروض البحث :

يعتمد البحث فى تحقيق الأهداف السابقة على اختبار عدة فروض نظرية ترتبط بالعلاقة بين تأمين الطيران وباقى فروع تأمينات الممتلكات خلال فترة الدراسة وفيما يلى الفروض النظرية للبحث والتي تم اختبارها .

الفرض النظرى الأول :

لا يوجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطات معدلات نمو أقساط تأمين الطيران ومتوسطات معدلات نمو أقساط كل فرع من فروع تأمينات الممتلكات وذلك على مستوى الشركات الثلاثة (مصر - الشرق - الأهلية) خلال فترة البحث (٨٣ - ١٩٩٩) .

الفرض النظرى الثانى :

لا يوجد فروق ذات دلالة إحصائية بين متوسطات معدلات نمو تعويضات تأمين الطيران ومتوسطات معدلات نمو تعويضات كل فرع من فروع تأمينات الممتلكات وذلك على مستوى الشركات الثلاثة (مصر - الشرق - الأهلية) خلال فترة البحث (٨٣-١٩٩٩) .

الفرض النظرى الثالث :

لا يوجد فروق ذات دلالة إحصائية بين معدل خسائر الطيران ومعدل خسائر كل فرع من فروع تأمينات الممتلكات على مستوى الشركات الثلاثة خلال فترة البحث .

وسوف يقوم الباحث باختبار صحة هذه الفروض باستخدام اختبار T-test .

أسلوب البحث :

اعتمدت الدراسة فى تحقيق أهداف البحث على :

أولا : الأسلوب النظرى : عن طريق الدراسة المكتبية للمراجع العربية والأجنبية والبحوث المنشورة الخاصة بموضوع تأمين الطيران أيضا البيانات التى استطاع الباحث الحصول عليها عن طريق قاعدة بيانات Internet .

ثانيا : الأسلوب التطبيقي : عن طريق تحليل البيانات المنشورة فى الكتاب الإحصائى السنوى المصدر بواسطة الهيئة المصرية للرقابة على شركات التأمين والذي يشمل بيانات عن شركات (مصر - الشرق - الأهلية) وهى شركات القطاع العام حيث أن شركات القطاع الخاص لم تراول تأمين الطيران حتى الآن وذلك للطبيعة الخاصة المميزة لفرع الطيران .

كما غطت البيانات الفترة من ١٩٨٣-١٩٩٩ . وهي فترة تعتبر طويلة نسبياً بالدرجة التي تسمح بعمل تحليل إحصائي لتأمين الطيران على المدى الطويل وتحديد أهميته النسبية بين باقى فروع تأمين الممتلكات .

وطبقاً لطبيعة الدراسة والبيانات المتاحة يتم استخدام الأساليب الإحصائية المناسبة لعرض وتحليل البيانات وذلك بالاستعانة ببرنامج الإحصاء الجاهز SPSS/PC and EXCEL for WINDOWS .

. النتائج والتوصيات .

. المراجع .

المبحث الأول

دراسة تحليلية إحصائية لأقساط جميع فروع تأمينات الممتلكات
لشركات (مصر - الشرق - الأهلية) خلال الفترة (١٩٨٢.١٩٩٩)
وتتم الدراسة في هذا المبحث من خلال قياس :

- (أ) متوسطات الأقساط لجميع الفروع للشركات الثلاثة خلال فترة البحث .
- (ب) نسب المشاركة السنوية لأقساط فرع الطيران لإجمالي أقساط باقى الفروع لجميع الشركات الثلاثة .
- (ج) متوسطات نسب المشاركة السوقية لأقساط كل فرع من الفروع لكل شركة من الشركات الثلاثة .

جدول رقم (١)
متوسط الأقساط خلال الفترة (٨٣ - ١٩٩٩)
(القيمة بالألف جنيه)

الفرع	مصر		الشرق		الأهلية		إجمالي	
	صافي	مباشر	صافي	مباشر	صافي	مباشر	صافي	مباشر
طيران	١٧٠٤٩	٦٤٥	١٦٢	-	٢١	٤١٨٩٠	١٧٢٣٤	٤١٨٩٠
حريق	٢٠٢٥٢	٤٩٨٥٦	٢٠٣٠٨	٢٢٥١٢	٩٦١٥	١٨٦٧٩٤	٥٠١٧٦	١٨٦٧٩٤
بحري	١٨٣٣٢	٣٠٠٨٣	٧٨٠٢	١٨٦٥٨	٨٤٧٣	٨٩٧٥٩	٣٤٦٠٨	٨٩٧٥٩
برى ونهرى	٢٦٩١	٢٤٠٣	٧٣٣	١٣٥٠	١٠٤١	٧٦٧٧	٤٤٦٦	٧٦٧٧
أجسام سفن	٣٥٨٨	٦٥٥٥	١٠٦٧	٩٩٢٩	١٤٦٢	٢٩٥٠٦	٦١١٨	٢٩٥٠٦
حوادث	١٢٤٠٤	٢٣٥٢٠	١٠٩٢٤	١٢٥٩٤	٧٤٣٠	٥٩٦٧٧	٣٠٧٥٩	٥٩٦٧٧
تكميلى	٣٤٨٧٤	٢٣٩٧٨	٢٩٥١٢	١٥١٩٤	١٢٤٧٣	١٠٧٥٨٣	٧٦٨٦١	١٠٧٥٨٣
إجبارى	٩٧١٠	١٦٩٩١	١٢٨٣٧	٢٣٧١٦	١٧٨١٦	٥٧٤٥٥	٤٠٣٦٤	٥٧٤٥٥
إجمالى	١٢٢٣٤٩	٢١٨٥٠٤	٨٧٦٢٦	١١٠٥٢٠	٥٩٠٣٣	٥٩٥٣٥٨	٢٦٩٠٠٩	٥٩٥٣٥٨

المصدر : مستنتج من بيانات الكتاب الإحصائى السنوى عن الفترة (٨٣ - ١٩٩٩) .

يلخص الجدول السابق متوسط أقساط كل فرع من فروع تأمين الممتلكات بشركات التأمين الثلاث (مصر - الشرق - الأهلية) وذلك خلال فترة الدراسة لبيان موقع تأمين الطيران بالنسبة لباقى الفروع .
يتضح من الجدول السابق ما يلى :

أولاً : شركة مصر للتأمين :

بمقارنة تأمين الطيران بباقى الفروع بالشركة أتضح أن الترتيب حسب الأهمية كالتالى :

- ١- الحريق .
- ٢- السيارات التكميلى .
- ٣- الطيران .

وذلك من حيث متوسط أقساط الاكتتاب المباشر خلال ١٧ سنة وهى فترة الدراسة ، حيث بلغ متوسط أقساط فرع الطيران خلال فترة البحث ٤١,٢٤٥ مليون جنيه .

ويحتل فرع الطيران هذه الأهمية فى شركة مصر للتأمين نظراً لأنها تكاد تكون الشركة الوحيدة التى تزاوُل أعمال تأمين الطيران . كما سيتضح فيما بعد .
أما من حيث متوسط صافى الأقساط فكان الترتيب كالتالى :

- ١- التكميلى .
- ٢- الحريق .
- ٣- البحرى .
- ٤- الطيران .

وتأتى هذه المرتبة لمتوسط صافى الأقساط لفرع الطيران نظراً للتأثير الكبير لعمليات إعادة التأمين .

ثانيا : شركة الشرق للتأمين :

بمقارنة تأمين الطيران بباقي الفروع بالشركة نجد أنه يأتي في المرتبة الأخيرة في الترتيب من حيث متوسط الأقساط الصافية والمباشرة .

ثالثا : الشركة الأهلية للتأمين :

بمقارنة تأمين الطيران بباقي الفروع نجد أن الشركة الأهلية للتأمين لا تزال تأمين الطيران ولكن لديها أقساط صافية تبلغ في المتوسط ٢١٠٠٠ جنيه متمثلة في إعادة تأمين الطيران .

رابعا : بالنسبة لإجمالي الشركات الثلاثة :

يأتي تأمين الطيران في المرتبة السادسة بالنسبة لمتوسط الأقساط الصافية والمباشرة .

ويدل هذا على ضلالة الأهمية النسبية لتأمين الطيران من حيث متوسط الأقساط وبالرغم من أن شركة مصر للتأمين بدأت مزاوله أعمال تأمين الطيران منذ عام ١٩٥٧ إلا أن تأمين الطيران لا تزال أقساطه تمثل نسبة صغيرة بالمقارنة بباقي فروع التأمين - وقد يرجع هذا إلى وجود أسطول وحيد هو أسطول شركة مصر للطيران مؤمن لدى شركة مصر للتأمين .

جدول رقم (٢)

نسبة المشاركة السنوية لأقساط فرع الطيران

(%)

السنوات	مصر		الشرقي		إجمالي	
	مباشر	صافي	مباشر	صافي	مباشر	صافي
٨٣	١٣,٠	١١,٣	-	-	٠,٥,٢	٠,٤,٦
٨٤	١٧,٠	١٤,٩	-	-	٠,٧,٢	٠,٦,٦
٨٥	١٦,٩	١٩,٥	-	-	٠,٧,٢	٠,٣,٨
٨٦	٢٤,٧	١٤,٩	١,١٠	-	١١,٠	٠,٥,٩
٨٧	٢٣,٩	٢٨,٥	٠,٤٠	-	١٠,٥	٠,٧,٢
٨٨	٢٠,٩	٢٥,١	٠,١٠	-	٩,٣	١,٠,٣
٨٩	١٦,٢	١٩,٩	-	-	١٠,٧	٠,٨,٠
٩٠	١١,١	١٥,٩	٠,١٠	-	٠,٤,٧	٠,٧,١
٩١	١٥,٠	١٣,٥	-	-	٠,٦,٧	٠,٥,٩
٩٢	٢٤,٣	١٨,٨	٠,١٠	-	١١,١	٠,٨,٤
٩٣	٢٠,٣	٢٥,٠	-	-	٠,٩,٤	١١,٥
٩٤	١٥,١	١٦,٥	٠,٣٠	-	٠,٧,٤	٠,٧,٧
٩٥	١٣,٤	١٣,٣	٠,١٠	-	٠,٦,٠	٠,٥,٩
٩٦	١١,٥	١٠,٧	-	-	٠,٥,٤	٠,٥,٢
٩٧	١١,٨	١٢,٢	٠,٤٠	-	٠,٥,٦	٠,٦,١
٩٨	١١,٣	٠,٩,٢	٠,٥٠	-	٠,٥,٤	٠,٤,٥
٩٩	١٠,٧	٠,٧,٨	٠,١٠	-	٠,٥,٣	٠,٣,٨
المتوسط العام	١٦,٠	١٥,٧	٠,٢٠	-	٠,٧,٥	٠,٦,٦

المصدر : مستنتج من بيانات الكتاب الإحصائي السنوى عن الفترة (٨٣ - ١٩٩٩) .

يلخص الجدول السابق نسبة مشاركة فرع الطيران بالنسبة لجميع أقساط باقى الفروع وذلك خلال كل سنة من سنوات البحث .
يتضح من الجدول السابق ما يلى :

أولاً : شركة مصر للتأمين : (اكتاب مباشر)

يلاحظ من الجدول تذبذب نسب المشاركة لفرع الطيران من سنة لأخرى وقد يرجع ارتفاع نسبة المشاركة فى سنة من السنوات إلى ارتفاع أسعار تأمين الطيران العالمى نتيجة لكثرة الحوادث الكارثية أيضا مواجهة ظاهرة التضخم .
أما صافى الأقساط فيرجع تذبذب نسب المشاركة إلى ارتفاع أو انخفاض حصص إعادة التأمين وأيضا ارتفاع أسعار تأمين الطيران العالمى .

ثانياً : شركة الشرق للتأمين :

يلاحظ انعدام فنسب المشاركة السنوية لفرع الطيران بالنسبة للاكتتاب المباشر ويرجع ذلك لعدم ممارسة الشركة لتأمين الطيران .
أما صافى الأقساط فنسب المشاركة ضئيلة جدا تتراوح بين ٠,١% إلى ١% متمثلة فى أقساط إعادة التأمين فقط .

ثالثاً : بالنسبة لإجمالي الشركات : (مصر - الشرق)^(*)

تتراوح نسب المشاركة السنوية لفرع الطيران بين ٥% ، ١١% .
ويرى الباحث أنها نسبة ليست بقليلة إذا ما لوحظ الاختلاف الجوهرى فى طبيعة تأمين الطيران وباقى الفروع الأخرى .

جدول رقم (٣)

متوسط نسبة المشاركة السوقية لأقساط كل فرع خلال الفترة (١٩٨٣ - ١٩٩٩)

(%)

الفرع	مصر		الشرق		الأهلية		إجمالى	
	مباشر	صافى	مباشر	صافى	مباشر	صافى	مباشر	صافى
طيران	٩٨,٩	٩٨,٤	٠١,٠	٠١,٠	-	٠٠,٥	١٠٠	١٠٠
حريق	٤٩,٣	٣٥,٨	٣٤,٨	٤٢,٣	١٥,٩	٢١,٨	١٠٠	١٠٠
بجبرى	٤٥,٢	٥٢,٦	٣٤,٠	٢٣,٢	٢٠,٨	٢٤,٢	١٠٠	١٠٠
برى ونهرى	٥٠,٠	٥٩,٧	٣٠,٨	١٥,٦	١٩,١	٢٤,٦	١٠٠	١٠٠
أجسام سفن	٣٦,٥	٤٧,٨	٢٣,٦	٢١,٤	٣٩,٩	٣٠,٧	١٠٠	١٠٠
حوادث	٣٧,٤	٣٨,٧	٤٢,٣	٣٨,١	٢٠,٢	٢٣,١	١٠٠	١٠٠
تكميالى	٤٣,٤	٤٢,٥	٤٠,٤	٣٨,٧	١٦,١	١٨,٧	١٠٠	١٠٠
إجبارى	٢٢,٦	٢٢,٧	٣٤,٠	٣٢,٢	٤٣,٣	٤٥,١	١٠٠	١٠٠
إجمالى	٤٢,٥	٤٣,٥	٣٧,٩	٣٣,١	١٩,٦	٢٣,٣	١٠٠	١٠٠

المصدر : مستنتج من بيانات الكتاب الإحصائى السنوى عن الفترة (٨٣ - ١٩٩٩) .

(*) تم استبعاد الشركة الأهلية نظرا لانعدام نشاط تأمين وإعادة تأمين الطيران لديها .

يلخص الجدول السابق متوسط نسبة المشاركة السوقية لكل فرع من فروع تأمينات الممتلكات وذلك بالنسبة للأقساط المباشرة والصافية . وذلك لتحديد موقع وأهمية تأمين الطيران في كل الشركات محل الدراسة خلال فترة البحث .
يتضح من الجدول السابق ما يلي :

أولاً : شركة مصر للتأمين :

يتضح من الجدول أن شركة مصر للتأمين هي الشركة الوحيدة التي تقوم بأعمال تأمين الطيران في ج.م.ع وأن نسبة المشاركة السوقية لفرع الطيران بها تبلغ ٩٩% سواء الاكتتاب المباشر أو الصافي .

أما شركة الشرق للتأمين :

فيلاحظ أن نسبة المشاركة السوقية لفرع الطيران لا تتعدى ١% سواء الاكتتاب المباشر أو الصافي .

أما الشركة الأهلية :

فهي لا تمارس أعمال تأمين الطيران المباشر ولكن لديها حوالي ٠,٥% ممثلة في أقساط إعادة التأمين .

المبحث الثاني

دراسة تحليلية إحصائية لتعويضات جميع الفروع

خلال الفترة (١٩٨٣.١٩٩٩)

وتتم الدراسة في هذا المبحث من خلال قياس :

- (أ) متوسطات التعويضات خلال فترة الدراسة (١٩٨٣ - ١٩٩٩) .
- (ب) نسب المشاركة السنوية لتعويضات فرع الطيران لإجمالي تعويضات باقي الفروع لجميع الشركات (مصر - الشرق - الأهلية) خلال فترة الدراسة .
- (ج) متوسطات نسب المشاركة السوقية لتعويضات كل فرع من الفروع لكل شركة من الشركات الثلاث خلال فترة الدراسة .

جدول رقم (٤)
متوسط التعويضات خلال الفترة (١٩٨٣ - ١٩٩٩)

(%)

الفرع	مصر		الشرق		الأهلية		إجمالي	
	مباشر	صافي	مباشر	صافي	مباشر	صافي	مباشر	صافي
طيران	٤٢٢٦٤	٣٠٩١٥	٤٧٩	١٧٦	-	٤٦	٤٢٧٤٤	٣١١٣٨
حريش	٢٠٤٤٦	١٣٨٣٦	١٨١٧٧	٣٧٦٠	٦٣٠٦	٢١٦٨	٤٤٩٣٠	١٩٧٦٥
بحري	٢٢٠٤٤	١٦٩٣٥	١٥١٠٠	٣٧٥٤	٧٠٦٧	٢٦١٣	٤٤٢١٢	٢٣٣٠٣
برى ونهرى	١٦٨٤	١٢٣٦	١٠١٤	٢١٨	٤٥٤	٣٤٢	٣١٥٣	١٧٩٧
أجسام سفن	١١٨٥٩	٨١٤٨	٥٩٧٣	٨٦١	٩٦٥٥	٩١٩	٢٧٤٨٧	٩٩٢٩
حوادث	٢٢٢٣٥	١٠٩٥١	٩٢٢٦	٥١٨١	٤٠٧٦	٣١٤٧	٣٥٥٣٨	١٩٢٨١
تكميلسى	٢٢٨٣٤	١٦٠٩٢	٢٣٢٢١	٢٠٣٤١	٧٦٩٢	٦٠٤٤	٥٣٧٤٧	٤٢٤٧٧
إجبارى	٣٥٣٩٩	٥٦٢٦٦	٥٨٨٤٤	٣٧٠٦٢	٤٣٤١٢	٣٠٤٢٨	١٣٧٦٥٦	١٢٣٧٥٦
إجمالي	١٩٦٧٤٠	١٢٧٨٦٤	١٩٦٢٤٤	٦٩١٢٣	٨٣٧٩٠	٤٦٥٦٣	٤٧٦٧٧٥	٢٤٣٥٥١

المصدر : مستنتج من بيانات الكتاب الإحصائى السنوى عن الفترة (٨٣ - ١٩٩٩) .

يلخص الجدول السابق متوسط تعويضات كل فرع من فروع تأمينات الممتلكات لشركات (مصر - الشرق - الأهلية) خلال فترة البحث لبيان الأهمية النسبية لتأمين الطيران بالنسبة لباقي الفروع من حيث حجم التعويضات المدفوعة . يتضح من الجدول السابق ما يلى :

أولاً : شركة مصر للتأمين :

بمقارنة متوسط تعويضات فرع الطيران بباقي الفروع خلال فترة البحث (١٧ سنة) اتضح أن تعويضات الطيران تحتل المرتبة الأولى بين تعويضات جميع الفروع الأخرى ويرجع ذلك إلى تميز تأمين الطيران بالخسارة الكارثية حيث أن تحقق خسارة واحدة كلية كاف لابتلاع أقساط التأمين لعدة سنوات وذلك بالنسبة للاكتتاب المباشر . أما الصافي فيأتى متوسط تعويضاته فى المرتبة الثانية بعد الإجبارى وذلك لتأثير إعادة التأمين .

ثانياً : شركة الشرق للتأمين :

يأتى متوسط تعويضات فرع الطيران فى المرتبة السابعة بالنسبة للاكتتاب المباشر والثامنة للصافي - ويرجع ذلك إلى ضالة أهمية تأمين الطيران فى الشرق للتأمين - كما سبق القول .

ثالثاً : الشركة الأهلية للتأمين :

لا تتحمل أى تعويضات بالنسبة للاكتتاب المباشر أما الصافي فيحتل المرتبة الأخيرة فى متوسط التعويضات خلال فترة البحث - ويرجع ذلك إلى انعدام نشاط الشركة فى ممارسة تأمين الطيران ولكن قد تقبل إعادة التأمين بجزء صغير جداً .

رابعاً : بالنسبة لإجمالي الشركات : (اکتتاب مباشر)

بمقارنة متوسط تعويضات فرع الطيران بباقي الفروع لجميع الشركات اتضح أن الترتيب حسب الأهمية كالتالي :

- ١- السيارات الإجبارى . ٢- السيارات التكميلي .
 - ٢- الحريق . ٤- البحرى . ٥- الطيران .
- ويلاحظ تراجع أهمية فرع الطيران لإجمالي الشركات ويرجع ذلك لانعدام نشاط شركتى الشرق والأهلية فى تأمين الطيران واقتصاره على شركة مصر فقط .
أما الصافى لإجمالي الشركات فكان ترتيبه كالتالى :

- ١- السيارات الإجبارى .
 - ٢- السيارات التكميلي .
 - ٣- الطيران .
- ويلاحظ تقدم الأهمية النسبية لمتوسط التعويضات لفرع الطيران ويرجع ذلك إلى التأثير الكبير لإعادة التأمين فى فرع الطيران .

جدول رقم (٥)

نسبة المشاركة السنوية لتعويضات فرع الطيران

(%)

السنوات	مصر		الشرق		إجمالي	
	مباشر	صافى	مباشر	صافى	مباشر	صافى
٨٣	٣٢,٨	١١,٩	-	-	١٤,٨	٥,٦
٨٤	٠٢,١	٠٩,٥	-	-	٠١,٠	٠٤,٥
٨٥	٠٠,٣	١٠,٥	-	-	٠٠,١	٠٤,٥
٨٦	٣٣,٦	٠٩,٨	-	١,٦	١٥,٣	٠٤,١
٨٧	٤٠,٦	٠٩,٨	-	٠,٧	١٨,٢	٠٣,٦
٨٨	٦٤,٠	١٣,٢	-	٠,٣	٣٦,٨	٠٤,٩
٨٩	٠٦,٤	١٣,٧	-	١,٣	٠٢,٠	٠٥,٥
٩٠	٠٩,١	١٣,٥	-	٠,٦	٠٣,٥	٠٥,٥
٩١	٣٩,٤	٢٢,٨	٠,١	٠,٣	١٦,٤	٠٩,٧
٩٢	٢٠,٢	٢٢,٠	-	٠,٩	٠٦,٩	٠٩,٧
٩٣	١١,٦	١٦,٨	-	٠,١	٠٣,١	٠٦,٧
٩٤	٠٤,٨	١٠,١	٣,٤	٠,١	٠٣,٤	٠٤,٧
٩٥	١٣,٨	١٤,٠	-	٠,١	٠٤,١	٠٦,٣
٩٦	١٠,٥	١٢,٨	-	-	٠٣,٧	٠٦,٢
٩٧	١١,٧	١١,٦	-	٠,٢	٠٤,٢	٠٥,٥
٩٨	٢٥,٠	٣٣,٤	-	٠,٢	١٠,٨	١٩,٤
٩٩	٢٠,١	٢٣,٠	-	٠,٢	٠٩,٧	١٣,٣
المتوسط العام	٢٠,٠	١٥,٠	-	٠,٤	٩,٠	٧,٠

المصدر : مستنتج من بيانات الكتاب الإحصائى السنوى عن الفترة (٨٣ - ١٩٩٩) .

يلخص الجدول السابق نسب المشاركة السنوية لتعويضات فرع الطيران مع إجمالي تعويضات باقي الفروع لكل شركة .
يتضح من الجدول السابق ما يلي :

أولاً : شركة مصر للتأمين : (اکتتاب مباشر)

يلاحظ ارتفاع نسبة تعويضات فرع الطيران خلال سنة ١٩٨٣ حيث وصلت ٣٢,٨% من إجمالي تعويضات باقي الفروع ويرجع ذلك للأسباب التالية :

- ١- خسارة كلية لطائرة بوينج ٧٣٧ (SU. BBX) في ١٩٨٢/٩/٦ تابعة لشركة مصر للطيران بلغت ٧,٧٠ مليون دولار .
- ٢- خسارة كلية لطائرة بوينج ٧٠٧ (SV. APE) في ١٩٨٢/١٠/١٧ تابعة لشركة مصر للطيران بلغت تعويضاتها ١١,٢ مليون دولار .
- ٣- حادث الطائرة بوينج ٧٣٧ (SU - AYH) في ١٩٨٥/١١/٢٣ تحملت شركة مصر للتأمين تعويض قدره ١٤ مليون دولار .
- ٤- خسارة كلية لطائرة بوينج ٧٦٧ (SU-GAP) في ١٩٩٩/١٠/١٣ .

أيضا هناك العديد من الخسائر الجزئية لطائرات تابعة لشركة مصر للطيران ومؤمنة لدى شركة مصر للتأمين وهذا يفسر ارتفاع نسب المشاركة السنوية لتعويضات فرع الطيران في بعض السنوات بنسبة كبيرة عن غيرها نظرا لتوافر عنصرى الكارثة والمفاجأة في الخسائر الناتجة عن حوادث الطيران .

وهذا ما يدعو إلى الحذر الشديد عند تقدير الاحتياطيات كذلك فحص مدى كفاية أسعار تأمين الطيران لمواجهة هذه الخسائر الكارثية غير المتوقعة .

أما بالنسبة لصافي الاکتتاب فيظهر فيه تأثير اتفاقيات إعادة التأمين واضحا سواء إعادة التأمين خارجيا أو داخليا (الشركة المصرية لإعادة التأمين) .

ثانياً : شركة الشرق للتأمين :

يلاحظ انعدام الأهمية النسبية لتعويضات فرع الطيران بالمقارنة بإجمالي التعويضات - ويرجع ذلك - كما سبق القول - لاقْتصار نشاط تأمين الطيران على شركة مصر للتأمين .

رابعاً : بالنسبة لإجمالي الشركات :

يلاحظ تذبذب نسب المشاركة السنوية لتعويضات الطيران بالارتفاع والانخفاض تبعاً لارتفاع أو انخفاض عدد الحوادث سواء ذات الخسارة الكلية أو الجزئية .

جدول رقم (٦)
متوسط نسبة المشاركة السوقية لتعويضات كل فرع خلال فترة البحث
(١٩٨٣ - ١٩٩٩)

(%)

الفرع	مصر		الشرق		الأهلية		إجمالي	
	مباشر	صافي	مباشر	صافي	مباشر	صافي	مباشر	صافي
طيران	٩٧,١	٩٥,٨	٠٢,٩	٠٢,٤	-	٠١,٨	١٠٠	١٠٠
حري	٤٠,٩	٤٩,٩	٤٣,٣	٢٦,٠	١٥,٨	٢٤,١	١٠٠	١٠٠
بجري	٤٥,٨	٥٦,٢	٣٥,٩	٢٤,٦	١٨,٣	١٩,٣	١٠٠	١٠٠
برى ونهرى	٤٩,٩	٦٣,٠	٢٨,٩	١٢,٠	٢١,١	٢٤,٩	١٠٠	١٠٠
أجسام سفن	٣٤,٥	٥٢,١	١٨,٩	٢٠,٩	٤٦,٥	٢٦,٩	١٠٠	١٠٠
حواث	٣٢,٣	٣٤,٠	٤٩,٤	٤٢,٧	١٨,٢	٢٣,٢	١٠٠	١٠٠
تكميل	٤٠,٢	٣٨,١	٤٠,٩	٤١,١	١٨,٩	٢٠,٨	١٠٠	١٠٠
إجبارى	٢١,١	٢٤,٦	٣٨,٥	٣٢,٠	٤٠,٣	٤٣,٤	١٠٠	١٠٠
إجمالي	٣٩,٦	٤٣,٢	٤٠,٥	٣٠,٨	٢٠,٠	٢٦,٠	١٠٠	١٠٠

المصدر : مستنتج من بيانات الكتاب الإحصائى السنوى عن الفترة (٨٣ - ١٩٩٩) .

يلخص الجدول السابق متوسطات نسبة المشاركة السوقية لتعويضات كل فرع من فروع تأمينات الممتلكات لتحديد الأهمية النسبية لتأمين الطيران لكل شركة على حدة .

يتضح من الجدول السابق ما يلى :

أولاً : شركة مصر للتأمين :

ساهمت شركة مصر للتأمين بتعويضات بلغت فى المتوسط ٩٧,١% للاكتتاب المباشر ، ٩٥,٨% للصافى من إجمالي تعويضات الطيران للشركات الثلاث .

وهذا يوضح ما سبق قوله من أن شركة مصر للتأمين هى الشركة الرائدة التى تقوم بأعمال تأمين الطيران فى ج.م.ع .

تليها شركة الشرق للتأمين والتى بلغ متوسط تعويضاتها ٢,٩% مباشر ، ٢,٤% صافى .

وتتعدم مساهمة الشركة الأهلية فى الاكتتاب المباشر أما الصافى فيمثل ١,٨% وهو ناتج عن عمليات إعادة التأمين .

المبحث الثالث

نتائج التحليل الإحصائي

يهدف هذا التحليل إلى اختبار فروض البحث النظرية التي تختبر وجود أو عدم وجود فروق معنوية بين فرع الطيران وكل فرع من الفروع الأخرى من حيث :

- معدلات نمو الأقساط .
- معدلات نمو التعويضات .
- معدلات الخسائر .

وذلك باستخدام اختبار T.test

وقد تم التحليل الاستعانة ببرنامج الإحصاء الجاهز .

(SPSS/PC) and (EXCEL) for WINDOWS

جدول رقم (٧)

مستوى معنوية نتائج اختبار T-test
للفرض النظرى الأول (الأقسام)

(%)

إجمالي		الشرق		مصر		السنوات
صافى	مباشر	صافى	مباشر	صافى	مباشر	
٦٦,١	٣٧,٨	١٧,٤	٣١,٦	٤٧,٩	٤٠,٩	حريق
٤٣,٢	٢٩,٧	٢٦,٤	٣٢,٠	٣٣,٥	٤٣,٤	بحرى
٧١,٩	٥٢,٤	١٦,٧	٣١,٧	٨١,٩	٤٣,٤	برى ونهرى
٥٩,٦	٤٩,٧	١٧,٤	٣١,٥	٧٥,١	٢٥,٦	أجسام سفن
٦٣,٦	٥٤,٩	١٦,٩	٣٢,٠	٤٠,٣	٧٥,٦	حوادث
٩٥,٩	٨٤,١	١٦,٤	٣١,١	٤٣,٣	٤٥,٦	تكميلى
٤٩,٢	٤٥,٣	١٦,٩	٣١,٦	٣١,٦	٣٦,٢	إجبارى
٧٧,٠	٦٦,٨	١٦,٧	٣١,٦	٣٨,٢	٤٢,٤	إجمالي

الفرض النظرى الأول :

لا يوجد اختلاف معنوى بين متوسط معدلات نمو أقساط فرع الطيران ومتوسط معدلات نمو الفروع التالية :

الحريق - البحرى - البرى والنهرى - أجسام السفن - الحوادث - السيارات التكميلى - السيارات الإجبارى .

يلخص الجدول السابق نتائج اختبار صحة الفرض والذى يوضح درجة المعنوية المصاحبة لاختبار الفرض لكل فرع تأمين على حدة وكذلك لكل شركة للأقساط المباشرة والصافية .

يشير الجدول إلى عدم وجود مستويات معنوية مرتفعة (أقل من ٠,١٠) وبالتالي تم قبول الفرض النظرى القائل بأنه لا يوجد اختلاف معنوى بين متوسط معدلات نمو أقساط فرع الطيران عن باقى الفروع للشركات الثلاثة محل الدراسة .

وقد يرجع ذلك إلى أن أقساط الطيران بعد نموها السريع فى بداية سنوات الدراسة قد استقرت عند مستويات نمو متناسبة مع مستويات نمو باقى الفروع . أيضا قد يرجع ذلك إلى أن الاختلاف غير كبير فى النمو وأن الزيادات المطلقة قد ترجع إلى زيادات تضخمية فى قيمة الأقساط والتي تظهر فى تأمينات الممتلكات .

جدول رقم (٨)

مستوى معنوية نتائج اختبار T-test
للفرض النظرى الثانى (التعويضات)

(%)

السنوات	شرطة مصر		الشرق		إجمالى	
	مباشر	صافى	مباشر	صافى	مباشر	صافى
حريق	٩,٣*	٢٨,٨	٤٠,٧	٥٦,٦	١٥,١	٥٥,٣
بحرى	٨,٣*	٥٨,٨	٣٨,٨	٢٤,١	١٣,٧	٤٠,٤
برى ونهرى	٨,٧*	٨٣,٨	٤٠,٢	٣٩,٣	١٣,٢	٥٦,٠
أجسام سفن	٣٨,٢	٥١,٢	٣٩,٠	٣٢,٤	٤٣,٨	٤١,٧
حوادث	١٧,٥	٧٠,٦	٣٨,٣	٣٤,١	٢٣,٢	٣٤,٠
تكميلى	٧,٩*	٥٨,٩	٣٨,٨	٢٤,١	١٣,٣	٦٦,٠
إجبارى	٨,٥*	٣٥,٧	٣٧,٠	٩٤,١	٦٠,٢	٢٠,٢
إجمالى	٧,٩*	٣٤,٢	٣٨,٢	١٦,١	١٦,٤	٤٢,٢

•• مستوى معنوية أقل من ٥% .
• مستوى معنوية أقل من ١٠% .

الفرض النظرى الثانى :

لا يوجد اختلاف معنوى بين متوسط معدلات نمو تعويضات فرع الطيران ومتوسط معدلات نمو تعويضات الفروع التالية :

الحريق - البحرى - البرى والنهرى - أجسام السفن - الحوادث - السيارات التكميلى - السيارات الإجبارى .

يلخص الجدول السابق نتائج اختبار صحة الفرض والذى يوضح درجة المعنوية المصاحبة لاختبار الفرض لكل فرع تأمين على حدة وكذلك لكل شركة للأقساط المباشرة والصافية

يشير الجدول إلى وجود مستويات معنوية مرتفعة (أقل من ٠,١٠) فى كل من الفرق الآتية :

الحريق - البحرى - البرى والنهرى - التكميلى - الإجبارى - وأيضا إجمالى الفروع وذلك لشركة مصر للتأمين .

وبالتالى تم رفض الفرض النظرى القائل بأنه لا يوجد اختلاف معنوى بين معدلات نمو تعويضات فرع الطيران عن باقى الفروع .

وهذا يؤكد صحة القول بأن تأمين الطيران يتسم بسمات تميزه عن باقى الأفرع الأخرى أهمها تميز خسائره بالكارثية والتركيز فحدوث حادثة واحدة يمكن أن تسبب خسارة تلتهم أقساط سنوات عديدة ، وهذا ما جعل متوسط معدل تعويضات فرع الطيران يختلف معنويا عن باقى الأفرع .

أما بخصوص شركة الشرق للتأمين فقد سبق القول بانعدام الأهمية النسبية لفرع الطيران بها وهذا ما يؤكد الفرض .

جدول رقم (٩)

مستوى معنوية نتائج اختبار T-test
للفرض النظرى الثالث (معدلات الخسائر)

(%)

إجمالى		الشرق		مصر		المسئول
صافى	مباشر	صافى	مباشر	صافى	مباشر	
٠٠١,٣٠	٠٠٠,٠٠	٠٠٠,٠٠	٠٠٠,٠٠	٠٧,٠٠	٠٠١,٨٠	حريق
٩٥,٩	٣٤,٤	٨٢,٥	١٣,٣	٥٦,٣	٨٧,٦٠	بحرى
٠٠٠,٠٠	٠٠٠,٠٠	٠٠٢,٩٠	٠٠٠,٠٠	٠٠٠,٠٠	٠٠٠,٠٠	برى ونهرى
١٦,٢	٠٠٠,٤٠	٠٥,٦٠	٠٠٠,١٠	٢٠,٩	٠٠٣,٥٠	أجسام سفن
٦٠,١	٠٠٤,٤٠	١٣,٥	٠٠٦,٨٠	٨٠,٣	١٥,٢٠	حوادث
٠٠٠,٠٠	٠٠٠,٠٠	٠٠٠,٠٠	٠٠٠,٠٠	٠٠٠,٠٠	٠٠٠,٠٠	تكميلى
١٠,٢	٠٠٠,٢٠	٠٠٠,٢٠	٠٠٠,٢,٨	١٦,٩	٠٠٠,٩٠	إجبارى
١٠,٥	٠٠٠,٧٠	٠٠٠,٨٠	٠٠٠,٥٠	٢٠,٠	٠٠٢,٥٠	إجمالى

** مستوى معنوية أقل من ٥% .
* مستوى معنوية أقل من ١٠% .

الفرض النظرى الثالث :

لا يوجد اختلاف معنوى بين معدل خسائر الطيران (المباشر والصافى)
ومعدل خسائر كل من الفروع الآتية :

الحريق - البحرى - البرى والنهرى - أجسام السفن - الحوادث - السيارات
التكميلى - السيارات الإجبارى .

يلخص الجدول السابق نتائج اختبار صحة الفرض والذى يوضح درجة
المعنوية المصاحبة لاختبار الفرض لكل فرع على حدة ولكل شركة .

أولاً : شركة مصر للتأمين :

يشير الجدول إلى وجود مستويات معنوية مرتفعة في كل من الفروع الآتية (مباشر) :

الحريق - البرى والنهرى - أجسام السفن - التكميلى-الإجبارى - إجمالى .

أما الصافى فتتمثل مستويات المعنوية فى الفروع الآتية :

الحريق - البرى والنهرى - التكميلى .

ثانياً : شركة الشرق للتأمين :

يشير الجدول إلى وجود مستويات معنوية مرتفعة فى جميع الفروع (للمباشر والصافى) .

ثالثاً : إجمالى الشركات :

يشير الجدول أيضاً إلى وجود مستويات معنوية مرتفعة فى جميع الفروع لإجمالى الشركات (مصر - الشرق) محل البحث .

وبالتالى تم رفض الفرض النظرى القائل بأنه لا يوجد اختلاف معنوى بين معدل خسائر الطيران ومعدل خسائر كل فرع لكل شركة وأيضاً لإجمالى الشركات .

وهذا يؤكد تميز تأمين الطيران واختلافه عن باقى فروع تأمينات الممتلكات .

هذا التمييز ظهر واضحاً فى معدلات نمو التعويضات وأيضاً فى معدلات الخسائر .

النتائج والتوصيات :

تتلخص نتائج البحث فى الآتى :

- ١- أن شركة مصر للتأمين هى الشركة الوحيدة والرائدة التى تقوم بأعمال تأمين الطيران فى ج.م.ع حيث بلغ متوسط نسبة مشاركتها السوقية حوالى ٩٩% من إجمالى الشركات الثلاث من حيث الأقساط وحوالى ٩٧% من إجمالى جميع الشركات من حيث التعويضات .
- ٢- يتميز تأمين الطيران بالعالمية حيث أن وثائق الطيران لها شروط عامة وموحدة متعارف عليها دوليا كما أن التغطيات وحدود المسئوليات والتسعير والتعويضات واتفاقيات إعادة التأمين يتم تحديدها جميعا عن طريق الاتفاقيات والمعاهدات والبروتوكولات العالمية .
- ٣- بلغ المتوسط العام لنسب المشاركة السنوية لتعويضات فرع الطيران (المباشرو) لشركة مصر للتأمين حوالى ٢٠% أما الصافى فهو ١٥% - أما شركة الشرق للتأمين فقد بلغت النسبة ٠,٤% (الصافى) أما المتوسط العام لنسب المشاركة السنوية لتعويضات فرع الطيران لإجمالى الشركات (مصر - الشرق) فقد بلغت ٩% (المباشر) ، ٧% للصافى .
- ٤- بلغ المتوسط العام لنسب المشاركة السنوية لأقساط فرع الطيران (المباشر) لشركة مصر للتأمين حوالى ١٦% أما الصافى ١٥,٧% . أما شركة الشرق للتأمين فقد بلغت النسبة ٠,٢% (الصافى) وإنعدمت المشاركة السنوية للأقساط المباشرة . أما المتوسط العام لنسبة المشاركة السنوية لأقساط فرع الطيران لإجمالى الشركات (مصر - الشرق) فقد بلغت ٧,٥% (المباشر) ، ٦,٦٠% للصافى .
- ٥- يتم تسعير تأمين الطيران فى مصر طبقا لشروط التسعير العالمية التى يتم وضعها من قبل إحدى الشركات الرائدة أو إحدى نقابات اللويدز .
- ٦- يلعب العنصر البشرى دور رئيسى ومباشر فى تحقق الخطر فى تأمين الطيران حيث تبين أن ٧٠ - ٨٠% من حوادث الطيران كان سببها الرئيسى يرجع للعوامل البشرية .
- ٧- تميز تأمين الطيران بأن تعويضاته قد تفوق بكثير - فى حادث واحد - إجمالى الأقساط المحصلة لعدة سنوات أما معدل تكرار الحوادث فهو صغير نسبيا بالمقارنة بمعدل تكرار الحوادث فى باقى الفروع سواء على المستوى العالمى أو المحلى .
- ٨- يحتل تأمين الطيران المرتبة الثالثة بعد الحريق والسيارات التكميلية من حيث متوسط الأقساط خلال فترة البحث (١٧ سنة) حيث بلغ متوسط أقساطه ٤١,٢٥ مليون جنيه للاكتتاب المباشر لشركة مصر للتأمين .

ولكنه يحتل المرتبة الأولى من حيث التعويضات حيث بلغ متوسط تعويضات فرع الطيران خلال فترة البحث (١٧ سنة) ٤٢,٢٦ مليون جنيه للاكتتاب المباشر لشركة مصر للتأمين .

وهذا يدعو للتساؤل عن مدى كفاية هذه الأقساط وهل تسمح هذه الأقساط بتكوين احتياطات لمواجهة التقلبات في معدلات التعويض الناتجة عن كوارث الطيران . وهل الأقساط الحالية تتوافق مع الخسائر المتوقعة .

٩- لا يوجد اختلاف جوهري بين متوسط معدلات نمو أقساط فرع الطيران ومتوسط معدلات نمو أقساط باقى الفروع لجميع الشركات .

١٠- يوجد اختلاف جوهري بين متوسط معدلات نمو تعويضات فرع الطيران ومتوسط معدلات نمو تعويضات كل فرع من فروع تأمينات الممتلكات وذلك لشركة مصر والشرق كل على حدة وإجمالى الشركتين معا للاكتتاب المباشر والصافى .

١١- يوجد اختلاف جوهري بين معدل خسائر الطيران ومعدلات خسائر كل فرع من الفروع لشركة مصر و الشرق كل على حدة وكذلك إجمالى الشركتين معا للاكتتاب المباشر والصافى .

وتشير النتائج السابقة إلى أن تأمين الطيران تميز بخصائص تجعله يختلف عن باقى التأمينات الأخرى لذا يوصى الباحث القائمين بأعمال تأمين الطيران فى مصر (شركة مصر لتأمين) التعامل مع تأمين الطيران بشكل يتناسب مع مقدار وحجم هذا التميز .

ويرى الباحث أن هذا الاختلاف والتميز لتأمين الطيران يفتح المجال للعديد من الدراسات المستقبلية والضرورية لاستكمال هذا البحث من حيث إعادة النظر فى الأمور الآتية :

- تسعير تأمين الطيران فى مصر .
- حدود الاحتفاظ فى فرع الطيران ومدى سلامة السياسة الاكتتابية فيما يتعلق بعمليات إعادة التأمين بكل صورة الصادر والوارد والمحلى والخارجى .
- إجراءات السلامة والأمان للأسطول الجوى الوحيد المؤمن عليه لدى شركة مصر للتأمين ومدى التزامه بقواعد السلامة الجوية العالمية وتطبيق المعايير الدولية بهدف النزول بمعدلات حوادث الطيران .
- مدى كفاية الأقساط فى تحمل التعويضات .
- سياسة القبول التى تتبعها شركة مصر للتأمين والتى بمقتضاها يتم قبول جميع الأخطار المعروضة عليها بما فيها الأخطار الرديئة .
- وأخيرا تركز أعمال تأمين الطيران - بما تميز به هذا الفرع من خسائر كارثية قد تطيح بالشركة المؤمنة - فى شركة مصر للتأمين .

المراجع

أولاً : المراجع العربية :

(١) كتب :

- ١- أحمد شكرى الحكيم ، التأمين وإعادة التأمين فى اقتصاديات الدول النامية ، مكتبة الانجلو ، القاهرة ، ج.م.ع ، ١٩٧١ .
- ٢- شوقى سيف النصر ود. محمد توفيق المنصورى ، التأمين الأصول العلمية والمبادئ العملية ، دار الفكر العربى ، القاهرة ، ج.م.ع ١٩٨٣ .

(٢) رسائل علمية ومجلات :

- ١- حسن بدر حسن ، دراسة تحليلية لسوق تأمين الطيران المدنى مع التطبيق على ج.م.ع ، رسالة ماجستير ، كلية التجارة ، جامعة القاهرة ، ١٩٨٨ .
- ٢- محمود عزت عبد الحميد ، اقتصاديات تشغيل النقل الجوى العربى ، رسالة دكتوراه ، قسم الاقتصاد - كلية الاقتصاد والعلوم السياسية ، جامعة القاهرة ، ١٩٧٣ .
- ٣- تأمين الطيران فى انتظار الآتى .. !! مجلة الرائد العربى ، السنة الرابعة عشر ، العدد السادس والخمسون ١٩٩٨ .
- ٤- موق تأمين الطيران فى هيئة اللويدز ، مجلة الحارس ، العدد ٨٤ ديسمبر ١٩٩٤ .
- ٥- ملامح التطور المنتظر للطيران المدنى للمرحلة القادمة ، دبلوم إدارة النقل ، جامعة الأزهر ، ١٩٨٦/٨٥ .
- ٦- محاضرات فى تأمين الطيران ، معهد مصر للتأمين ، ١٩٩٧ .
- ٧- اطلالة على تأمين الطيران ، مجلة الشرق للتأمين ، العدد ٣٢ يناير ١٩٩٩ .
- ٨- النشرة الشهرية لهيئة اللويدز بالشركة المصرية لإعادة التأمين .

ثانياً : المراجع الأجنبية :

- 1- Circular Accident Reporting. Annual Statistics, (83-1998) (I.C.A.O.), Montreal, Canada, 1998.
- 2- First Skandia International, Insurance Co. 1995.
- 3- George. W. Snedecor and Williams G. Cochran, "Statistical Methods", Anes lawd U.S.A. 1974.
- 4- Marine and Aviation Ins. Report October 1998, LLoyds.
- 5- The Chartered Insurance Institute. Aviation Under writing, 1998.