

زيادة ربحية محافظة التأمين البحري في شركة التأمين الوطنية _ دراسة تحليلية

أ.م.د. حنان عبد الله حسن

المعهد العالي للدراسات المحاسبية والمالية/جامعة

بغداد

hanan.hasan@dcec.uobaghdad.edu.iq

أ.م.د. تهاني مهدي الياسري

المعهد العالي للدراسات المحاسبية

والمالية/جامعة بغداد

tahani@pgiafs.uobaghdad.edu.iq

ورقاء أحمد أرزوقي

المعهد العالي للدراسات المحاسبية

والمالية/جامعة بغداد

warkaa2019@gmail.com

المستخلص:

أن شمول تغطية أخطار الحرب يزيد من سعر التأمين للوثيقة إلا أنه يزيد من ثقة جمهور المؤمن لهم بوثيقة التأمين البحري مما يساهم في زيادة ربحية الشركة المبحوثة.

هدف البحث هو تعرف دور التأمين البحري في سيولة وربحية شركة التأمين الوطنية، والتعرف على أثر التأمين البحري في سيولة وربحية الشركة وبيان دور الشركة المبحوثة في تحقيق الأرباح الخاصة بالتأمين البحري ثم قدرتها على رفع مستوى الأداء المالي للشركة كلياً.

تم استخدام البرنامج الاحصائي (spss) في أحساب (الانحراف المعياري، الانحدار الخطي البسيط، اختبار F، معمل التحديد R^2 . وقد توصل البحث الى عدة استنتاجات وكان أبرزها وجود أثر دال احصائي للمتغير المستقل هياكل السفن في المتغيرين التابعين السيولة والربحية، كما أشارت البيانات الاحصائية للحاصلين على شهادات البكالوريوس أعلى من نصف عينة الدراسة في حين حملة الشهادات العليا هي أقل بكثير وهذا يدل الى نقص في العناصر البشرية ذات الاختصاصات الدقيقة وخاصة في مجال التأمين.

الكلمات المفتاحية: التأمين البحري، السيولة، الربحية، التعويض.

المقدمة:-

يشكل البحر أهمية قصوى في حياة الإنسان والشعوب، حيث مثل منذ القدم أداة للاتصال بين الأمم وحلقة للألتقاء الحضاري بينها ومنبعاً للرزق حاجة الإنسان ومصالحته في استغلال هذه الثروة حركة فضوله ومطامعه للتفكير والبحث عن وسائل تساهم وتساعد في توسيع نطاق الاستغلال البحري وتوطيد العلاقات بين الدول أكثر فأكثر، فكان المجال البحري من بين المجالات الهامة التي مسها التطور الصناعي والتكنولوجي وخاصة في مجال النقل البحري مما أدى إلى ظهور السفن العملاقة القادرة على خوض غمار الرحلات البحرية وبالتالي تحريك التجارة الخارجية بشكل إيجابي.

حيث يحتل التأمين البحري أهمية خاصة وبارزة من بين الانواع الأخرى لما له دور فعال في تسهيل مهمات التجارة البحرية، ويعتبر التأمين البحري أقدم وأعرق أنواع التأمين ولهذا يعتبر دليلاً واضحاً على أهمية هذا النوع ودوره في نشوء وأزدهار التجارة وبالتالي أثره البالغ على تسيير عجلة الاقتصاد بما يحقق التقدم والتطور، وأن التأمين البحري أثر بالغ الخطورة متأتية من قيمة مبالغه العالية بالإضافة الى قيمة الخسائر المحتملة الوقوع وحجم التعويضات كبيرة لذا يجب الانتباه والحرص الشديد عند التعامل مع هذا النوع من التأمين، حيث تكون قيمة السفينة هي أصل الضمان.

إن التأمين البحري أثراً بالغ الخطورة متأتية من قيمة مبالغه العالية فضلاً عن قيمة الخسائر المحتملة الوقوع وحجم التعويضات الكبيرة لذا يجب الانتباه والحرص الشديد عند التعامل مع هذا النوع من التأمين، حيث تكون قيمة السفينة هي أصل الضمان.

وَأستخدموا الباحثين أساليب التحليل المالي للتعرف على مدى ما أسفر عنه من تطبيقات السياسات وتنفيذ القرارات في هذه الشركات، وقدرة شركة التأمين الوطنية على الوفاء بالتزاماتها أتجاه حملة الوثائق فضلاً عن مساعدة الجهات الرقابية والاشرفية

ذات العلاقة على متابعة تنفيذ هذه السياسات. ويتكون البحث من المبحث الاول وهو منهجية البحث والدراسات السابقة، والمبحث الثاني الذي يحتوي على متغير البحث المستقل وهو التأمين البحري والمتغيرين التابعين وهما السيولة والربحية، ويتكون المبحث الثالث الجانب العملي لمتغيرات البحث أما الفصل الرابع يعرض النتائج والتوصيات وأقتراحات الباحثين، وبما يخدم مصلحة الشركة المبحوثة بشكل خاص وباقي شركات التأمين بشكل عام.

المبحث الاول : منهجية البحث

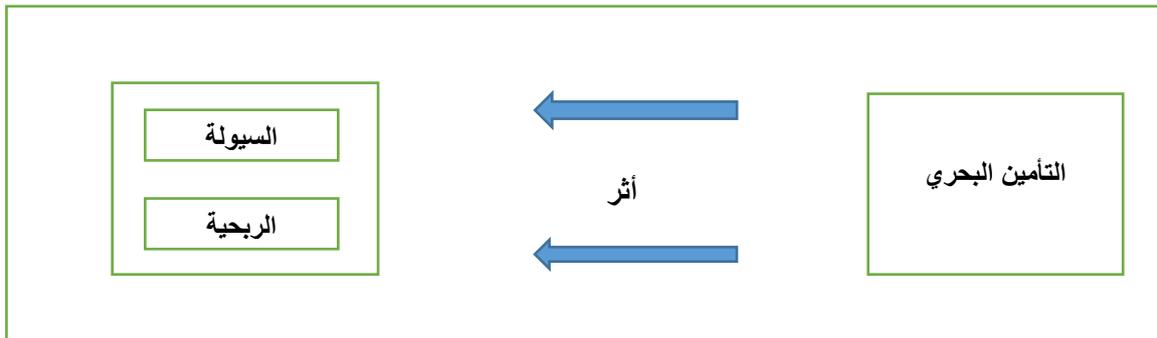
أولاً: مشكلة البحث:- شهدت صناعة التأمين وأسواقها تحديات نتيجة الإفتتاح الذي يشهده سوق التأمين في العراق والحاجة الى الأغذية التأمينية من حيث الكم والنوع من قبل مختلف القطاعات الاقتصادية، وعلى هذا الاساس يمكن تلخيص مضمون مشكلة البحث الاساسية في ما مدى دور التأمين البحري في سيولة وربحية الشركة؟ و هل أن مواصلة تحقيق الشركة المبحوثة للأرباح الخاصة بهياكل السفن، قدرة على رفع مستوى الاداء المالي للشركة ككل؟

ثانياً: أهمية البحث:-

1- بيان مدى قدرة الشركة المبحوثة في رفع مستوى هامش الربح لمحفظة التأمين البحري بما يخدم الشركة كلياً.
2- تحديد العوامل الاكثر فاعلية في إيجاد محددات الربحية والعمل على تفعيلها بُغيةً لزيادة دورها في العملية الاقتصادية والتأمينية.

ثالثاً: هدف البحث:- تحقق هذه الدراسة مجموعة من الاهداف وتتمثل بالهدف الاساسي وهو تعرف مدى دور التأمين البحري في سيولة وربحية الشركة، تعرف ارتباط هياكل السفن في سيولة وربحية الشركة، بيان دور الشركة المبحوثة في تحقيق الأرباح الخاصة بهياكل السفن، قُدرة على رفع مستوى الاداء المالي للشركة كلياً.

رابعاً: مخطط البحث الفرضي: يوضح لنا المخطط الفرضي للبحث بين المتغير المستقل (دور التأمين البحري) والمتغيرين التابعين (السيولة والربحية)، مما تم التعبير عن المتغيرات بالشكل (1) والذي يوضح أنموذج البحث:-



المصدر: من أعداد الباحثين

خامساً: فرضيات البحث:-

1. يوجد أثر ذو دلالة معنوية أحصائية للتأمين البحري في سيولة شركة التأمين الوطنية.
 2. يوجد أثر ذو دلالة معنوية أحصائية للتأمين البحري وربحية شركة التأمين الوطنية.
- سادساً: منهج البحث:-** يركز البحث على المنهج الوصفي التحليلي وذلك لغرض الإحاطة بالجوانب الجوهرية كافة وباعتماد على الكتابات ذات العلاقة بأدبيات الدراسة والأحاطة على الجوانب الجوهرية كافة.
- سابعاً: موقع إجراء البحث:-** تم تطبيق البحث في شركة التأمين الوطنية حيث تعتبر شركة الام وخاصة في عمل التأمين البحري حيث تعتبر ريادية في هذا المجال، حيث تعتبر راسمالها 15000000 الف دينار (خمسة عشر مليار) وموجب شهادة التأسيس

المرقمة 54 في 24-12-1997. الصادر عن وزارة التجارة - مسجل شركات. ويتكون الهيكل التنظيمي في مركز الشركة من (11) قسماً) و(13 فرعاً متخصصاً) منها (8 في بغداد) و(5 في المحافظات) ويرتبط بهذه الفروع (40 مكتباً) و(29 مكتباً موزعاً جغرافياً) و(8 مكاتب الحدودية) و(3 مكاتب متخصصة).

ثامناً: مجتمع وعينة البحث:- يتمثل مجتمع البحث في شركة التأمين الوطنية وشملت عينة البحث المتكونة من موظفين مستويات الإدارة العليا والبالغ عددهم 64 حيث جرى توزيع أستمارة الاستبانة على جميع هذه الفئات وجرى الحصول على 61 مستجيب بنسبة استجابة تبلغ 95%.

تاسعاً: الاساليب الاحصائية والمؤشرات المالية والرياضية:- اعتمد البحث على نتائج البرنامج الاحصائي (SPSS 21) وكذلك استخدام المعادلات الرياضية فيها وهي الانحراف المعياري، والوسط الحسابي، والانحدار الخطي البسيط، وأختبار F، ومعمل التحديد R^2 ، ونسبة التغيير، ونسبة التحقق، ومعدل دوران المدينون، ومعدل فترة التحصيل، ومعدل الاحتفاظ، ومعدل العائد على حق الملكية، ومعدل الخسارة، ومعدل تحقيق صافي الربح.

عاشراً: أداة البحث:- تم اعتماد الاستبانة كأداة رئيسية لجمع بيانات ومعلومات الجانب الميداني للبحث، أذا تضمنت (19) فقرة تتعلق بالمحور المستقل التأمين البحري وأبعاده) و(21 فقرة تتعلق بالمحورين التابعين وهما السيولة والربحية. وتم استخدام ليكرت الخماسي (اتفاق بشدة، أتفق، محايد، لا أتفق، لا أتفق بشدة) وبأوزان 1,2,3,4,5 على التوالي.

أحدى عشر: أختبار صدق الاستبانة وثباتها: تم إجراء أختبار صلاحية المقياس من خلال التأكد من الثبات بطريقة الفاكرونباخ لتحديد مستوى الثبات للمقياس الاستبانة أي أن يعطي المقياس نفس النتائج اذا أعيد تطبيقه، أما صدق الاستبانة فيعني الصدق الذاتي والذي يمثل المقياس لمتغيرات البحث وكانت نسبة الخبراء 90% على جميع فقرات المقياس المختلفة وكما مبين في الجدول أدناه:

الجدول (1) يبين قيم معاملات الثبات والصدق للأستبانة

المحور	عدد الفقرات	الفاكرونباخ	الصدق الذاتي
التأمين البحري	19	0.86	0.93
السيولة	8	0.76	0.87
الربحية	12	0.84	0.92
اجمالي الاستبانة (المقياس)	39	0.91	0.95

المصدر: اعداد الباحثين بالاعتماد على مخرجات برنامج (spss v25)

المبحث الثاني: التأطير النظري للبحث

أولاً: التأمين: التأمين لغة: يعني القدرة والضمان على درء الاخطار، (ناصر، 1998: 15) والتأمين في اللغة ايضاً مصدر: أمن، يقال أمن يؤمن تأميناً، وهما أصلان متقابلان، ويكون أحدهما الأمانة ضد الخيانة بمعنى سكون القلب والآخر التصديق ومن الاصل الاول الامانة ، وعلى هذا فان التأمين في اللغة أعطاء الامان وسكون القلب وإزالة الخوف وكذلك في قوله تعالى، بسم الله الرحمن الرحيم " أمنهم من خوفٍ " قرئش رقم الآية:4 ويقوله " وأذ جعلنا البيت مثابةً للناس وأمناً" البقرة رقم الآية: 125. (محمد، وأخرون، 2017: 61)

التأمين اصطلاحاً: يعني الاتفاق الذي تتحمل مسؤوليته شركة التأمين تغطية الاخطار المتفق بموجب العقد، مقابل دفعات يسدها المتعاقدون مع هذه الشركات وتعد أقساط التأمين التي تستثمرها شركات التأمين بأعمال تجارية لتميتها هذا من جهة ولامكانية الإيفاء بالالتزامات تجاه المتضررين هذا من جهة اخرى. (ناصر، 1998 : 15)

ثانياً: مراحل العملية التأمينية الخاصة بالتأمين البحري:

- الترويج لمنتج التأمين Promotion of an insurance product (المحمدي، وآخرون، 2013: 203)
 - طلب التأمين Insurance request . (دوفت، 2002: 128-129)،
 - الاكتتاب وأصدار الوثيقة Underwriting and issuance of the document . (جواد، 1979: 52)
 - تسوية الخسائر والتعويضات settlement & Claims(indemnity) .Loss
- (<https://www.google.com/amp/s/mqqal.com/2019/10>)

ثالثاً: مفهوم التأمين البحري:- إن مفهوم التأمين البحري The concept of marine insurance يمكن وصفه بالوسيلة الفعالة لتأمين الاخطار التي يمكن ان تصادف السفينة أو البضاعة المنقولة في أثناء القيام بعملية النقل البحري دون أن تشمل الاخطار المتعلقة بالاشخاص الموجودين على متن السفينة. (الصائغ، الخفاجي ، 2021 : 180) وحيث ان الباحثين أتفقوا على أن التأمين البحري يعد أقدم أنواع التأمين وأكثر الانواع شيوعاً من حيث ارتباطه بعمليات النقل البحري والتجارة فلهذا كان الدور واضحاً ومهماً في التجارة العالمية وفي الاقتصاد الوطني. (علوان وآخرون، 2017 : 173) ويمكن أيضاً تعريف التأمين البحري: Definition of marine insurance هو " عقد بموجبه يتعهد المؤمن بتعويض المؤمن له بالطريقة والى الحد المتفق عليه عن الخسائر الناتجة عن تحقق المخاطر البحرية التي تحدث في أثناء عملية النقل". (مرزه، 2006 : 213)

رابعاً: أهمية التأمين البحري:- **The importance of marine insurance**

1. ان التأمين البحري يعمل على ضمان الحماية النقدية لأصحاب السفن اذا ما أصيبت السفن بفقد أو تلف كلي أو جزئي مما ادى الى ازدهار الملاحة البحرية وهذا يساعد أيضاً على زيادة ربحية الشركة.
2. العمل على تشجيع أصحاب رؤوس الاموال على بناء السفن والناقلات الضخمة كسفن الشحن للبضاعة والركاب وناقلات البترول الحديثة على الرغم من مايتعرض له من أخطار الصنع.
3. إن للتعويض النقدي للخسارة المادية المتوقع حدوثها أثراً واضحاً في الحد من حساسية أصحاب الأموال اتجاه دخولهم في مغمرات التجاره الخارجية مما أدى الى اتساع ووتطور نطاق التجارة الخارجية وكذلك تشجيع التجار على التأمين البحري مما يساعد على زيادة الارباح للشركة. (حكيم، 2003 : 198)

خامساً: مفهوم التأمين هياكل السفن :- السفينة في المعجم العربي جمع : سُفُنٌ ، و سَفَائِنٌ ، و سَفِينٌ و السفينة بالإنجليزية Ship ، هي مركبة تطفو في الماء. ([https:// www.almaany. com](https://www.almaany.com)) السفينةُ هو مركب لنقل النَّاسِ أو البضائع في البحر أو النهر او الفضاء الخارجي وقد نشأت السفن بصفة عامة من تطوير القوارب، وقد توجد السفن في البحيرات، البحار، والأنهار، ويوجد الكثير من المهام التي يمكن للسفن القيام بها وحسب تلك المهام تتحدد أحجام وتجهيزات السفينة لتناسب المهمة التي أنشأت من أجلها، ومثال على تلك المهام، العبارات وسفن الشحن وسفن الصيد و سفن الرحلات البحرية، وسفن حرس السواحل و السفن الحربية. (<https://www.marefa.org/>) والسفينة هي أداة للإبحار حيث يقوم البحارة عن طريقها بمختلف الأنشطة المنوطة بهم على ظهرها. (السعيد، 2014 : 5)

سادساً: **اتفاقية بروكسل**: - إن المادة 3 من اتفاقية بروكسل لعام 1924 تنصّ على أن الناقل قبل الرحلة وعند بدايتها أن يبذل العناية المعقولة في:

1. وضع السفينة في حالة صالحة للملاحة.
2. تجهيزها وتموينها بشكل كامل.
3. تجهيز العنابر وجعلها في حالة صالحة، وكذلك الغرف المبردة والباردة والاجزاء الاخرى التي ستوضع فيها البضاعة لنقلها. (الطائي، 2001: 28)

سابعاً: **صلاحية السفن البحرية**: - Ship sea worthiness وهنا تنقسم صلاحية السفينة الى:-

1. الصلاحية الفنية اي ان هيكل السفينة وآلاتها الممتينة تكون قادرة على مواجهة أخطار البحر وان تكون مجهزة بعدد كافٍ من البحارة وايضاً برّبان ذي كفاية عالية.
2. صلاحية التجارية اي أن تكون صالحة لاستقبال ذلك النوع من البضاعة محل النقل بحيث تكون مجهزة بعنابر ملائمة من حيث التبريد والتهوية وتكون صلاحية السفينة نسبية تختلف باختلاف الرحلة ونوع البضاعة. (كومانى، 2001: 57-58)
3. يجب أن تحمل السفينة جميع أوراقها القانونية كالاذن بالابحار من السلطة المختصة وشهادة المسح وهنا يجب على الناقل الإبلاغ عن صلاحية السفينة للابحار عندما تكون السفينة مستعدة لعملية الشحن. (الطائي، 2001: 29-30)

ثامناً: التصادم: COLLISION :- مفهوم التصادم هو الاحتكاك المادي بين سفينتين او اكثر، ويعدّ التصادم واحداً من أخطار البحر و يعالج شرط التصادم (cc) collision clause (العنكي، 2014: 55) مسؤولية الاحتكاك والتصادم ولا يكون مسؤولاً عن الاضرار المباشرة عن التصادم مثل الانجراف، والاندفاع في التيارات المائية، أو التآكل بسبب ماء البحر أو تضرر شباك صيد السفينة المؤمنة حيث إنها تكون مشمولة بالتغطية بموجب وثيقة التأمين. (الجوهر، 1979: 73-76)

لقد نصت المادة 173-8 من تقنين القانون الفرنسي على حالات الرجوع للغير التي تكون من ضمن وثيقة التأمين على هيكل السفينة، والتي تضمن للمؤمن له الحدود القيمية المقبولة أو مبلغ التأمين وهذا ما يتضح في نص المادة " بأستثناء الأضرار اللاحقة بالأشخاص فإن المؤمن يضمن تعويض كل الاضرار التي يكون ملتزماً بها عند الرجوع للغير في حالة التصادم بالسفينة المؤمن عليها أو تلاطم هذه السفينة بمنشآت أو جسم ثابت أو متحرك أو عائم". (سهام، 2015: 181)

يعدّ خطر التصادم من الأخطار البحرية المتوقع حدوثها والأكثر خطراً؛ وذلك لجسامة الخسائر والمبالغ المالية التي يتحملها أطراف الرحلة البحرية عند حدوث التصادم. (أسماعيل، 2014: 30)

وأطراف الرسالة البحرية تتمثل بـ وعاء النقل والشحنات المنقولة والنولون البحري ومسؤولية الناقل البحري.

(الصائغ، الخفاجي، 2021: 181-182)

تطبق الخسائر في شرط التصادم فقط على السفينة الأخرى المتضررة وليست المؤمنة عليها وهذه الخسائر التي تكون من ضمن شرط التصادم هي:- (الجوهر، 1979: 77)

- 1- الخسارة الكلية أو الأموال الموجودة عليها للسفينة غير المؤمنة .
- 2- كلفة تصليح السفينه غير مؤمنة.
- 3- الخسارة المالية التي تكون سببها عدم الاستعمال .
- 4- مصاريف تصليح الأضرار الحاصلة للاموال الخاصة بالسفينة الاخرى.
- 5- مصاريف الإنقاذ الخاصة بالسفينة الأخرى.
- 6- الخسارة العمومية للسفينة .
- 7- يتحمل المؤمن له المصاريف القضائية أو بعد موافقة المكتتب عليها .

وبموجب شرط التصادم يدفع المؤمن له حدود ثلاثة ارباع Limitations three fourths كما هو موضح:

المؤمن له يتحمل 25% من أي مبلغ مدفوع خاص بالخسائر الكلية، والمصاريف القضائية، ومصاريف الإنقاذ، أي إن حدود مسؤولية المكتتب هي ¼ المبلغ المدفوع من لُذْن المؤمن له وكذلك التعويض يجب ان لا يزيد على ¼ مبلغ المحدد بالوثيقة. (الجوهر، 1979: 78) وسوف أوضح هذا في المثال الاتي:-

جدول رقم (1) يمثل مثال توضيحي عن حدود ثلاثة أرباع المبلغ المدفوع

المثال		الحل	
الشرح	المبالغ	الشرح	حصة المؤمن له
الخسارة الكلية ومصاريف الإنقاذ	\$1400000	الخسارة الكلية ومصاريف الإنقاذ	\$350000
المصاريف القضائية	\$3000	المصاريف القضائية	\$1000
الخسارة المهذرة بموجب الوثيقة	\$2000	الخسارة المهذرة	\$2000+
القيمة التأمينية للسفينة المؤمن عليها	\$2000000	حصة كل من المكتتب والمؤمن له	\$1050000=

الجدول من أعداد الباحثين

وتكون هذه المبالغ مدفوعة سابقاً من لُذْن المؤمن له ويتم احتسابها ¼ بموجب شرط التصادم ولصالح السفينة الأخرى وكذلك تدفع الخسارة المهذرة بالكامل ويجب ملاحظة عدم تجاوز مبلغ التعويض القيمة التأمينية للسفينة المؤمنة.

تاسعاً: النسب المالية:- تعدّ النسب المالية Financial Ratios من أهم أدوات التحليل المالي في أوساط المحللين الماليين حيث ظهرت في منتصف القرن التاسع عشر عندما كان المستخدمون يستعينون بها سابقاً وأصحاب الشأن لاتخاذ قراراتهم الاقتصادية وإن من ميزات النسب المالية سهولة فهمها واستخراجها وإمكانية الاعتماد عليها في تقييم أداء الشركة وأوجه النشاط المختلفة و في الرقابة أيضاً. (خنفر، المطارنة، 2009: 127)، إن استخدام المعلومات من البيانات المالية هدفها الأساسي هو اتخاذ أفضل القرارات وهذا بعد تحديد المشكلات الناشئة والبدء في الإجراءات التصحيحية في الوقت المناسب هذا فضلاً عن تحديد الفرص المحتملة لزيادة الأرباح وهذا من خلال التحليل المالي. (Laurence, 2011, 2) لذا من واجب المدير المالي التوازن بين السيولة والربحية وأن يحافظ على هذا التوازن باستمرار، وينطوي هذا الواجب على صعوبة بالغة لأن توفر السيولة قد يناقض هدف الربحية فلهذا يجد المدير المالي أمام معادلة صعبة الحل في بعض الأحيان. (راضي، 2018: 66)

عاشراً: السيولة:- وحيث تزودنا نسب السيولة بمعلومات مهمة عن شركة التأمين ويمكن قياس هذه النسبة بقسمة الاحتياطيات الفنية وهي المبالغ التي يجب على المؤمن او المعيد التأمين أقتطاعها والاحتفاظ بها لمواجهة التزامات الشركة المترتبة عليها لحملة الوثائق والمستفيدين على الموجودات المتداولة على ان لا يتجاوز 100% بموجب قرار 210 الصادر عن هيئة الإشراف على التأمين لسنة 2005. (كريمة ومختار، 2018: 17) والسيولة تحدد في :-

1- نسبة المطلوبات النقدية الكثيرة إلى مجموع الموارد طويلة الاجل .

2- نسبة المطلوبات التي تتكون من التزامات قصيرة الأجل . (Rose: 2013,2)

إن الغرض الأساسي من قياس سيولة المنشأة هو تقييم قدرة الشركة للبقاء بالتزاماتها المالية في الوقت المحدد حيث إن نسب السيولة هي نسبة رأس مال ونسبة النقد (العلي، 2012: 81) ونسبة السيولة والنسبة السريعة ونسبة التداول (العامري، 2013:

78)

أدعشر: أهمية السيولة: The importance of liquidity

أ. أن إدارة السيولة الجيدة تؤدي الى زيادة ثقة المجتمع في إدارة الشركة و تعتبر السيولة من الامور المهمة لاكتساب الشركة سمعة طيبة لدى الاطراف المتعاملة معها (الجهات الحكومية، المؤمن لهم، الملاك، المستثمرين ...الخ).

ب. ان السيولة المالية الجيدة تؤدي الى سهولة الحصول على مصادر تمويل وبتكلفة أقل وتعتبر السيولة أحد الأهداف الاستراتيجية بالإضافة الى الربحية لضمان بقاء المنشأة ونموها وأستمراريتها.

ت. أن إدارة السيولة بصورة جيدة يؤدي الى منع وجود أموال عاطلة دون استخدامها او الى عدم الوقوع في ثغرات نقدية او عجز نقدي في فترة قصيرة والتي تكون متبوعة بمخاطرة مالية .

ث. ان السيولة المالية الجيدة تؤدي الى سهولة الحصول على مصادر تمويل وبتكلفة أقل.(أبو زيد، 2011: 9)

أثنى عشر: نسب السيولة:- يقصد بها تلك النسب التي تقيس مقدرة المنشأة على الوفاء بالالتزامات القصيرة الاجل التي تحتوي على نقدية وأصول أخرى يمكن تحويلها الى نقدية في مدة زمنية قصيرة نسبياً. ويعد تحليل سيولة الشركة مؤشراً مهماً لتقييم أدائها المالي وقابليتها في مواجهة الالتزامات العاجلة. (الشيخ، 2008: 33) وإن ما يخص نسب السيولة الخاصة بشركات التأمين تهدف الى قياس مدى احتفاظ الشركة بالسيولة المناسبة لمواجهة التزاماتها. (مؤشرات تقويم أداء التأمين – ديوان الرقابة الاتحادية) ولغرض تلافي عيوب نسبة التداول لكونها تحتوي عناصر بطيئة التحول إلى نقد وإن قياس نسبة السيولة في تسديد التزاماتها من حيث الموجودات المتداولة وعليه يمكن تقسيم عناصر الموجودات المتداولة الى نوعين:-

أ) الموجودات سريعة التداول أو سرعتها الى التحول إلى نقد وتشمل (النقد، والاستثمارات المؤقتة، وأوراق القبض).

ب) الموجودات الأقل سيولة وتشمل المخزون ولذا يتطلب وقت لكي يتحول الى نقد.

ثلاثة عشر: أبعاد السيولة: dimensions of liquidity

أ. التعرف على الوقت اللازم لتحويل أحد عناصر الموجودات الى نقد.

ب. معرفة سعر تحويل عناصر الموجودات الى نقد. (الخزاعي، 2009: 4)

أربعة عشر: الربحية:- يقول بدفورد "Bedford" الربح حافز يدفع الإنسان الى الأشتغال بالنشاط الاقتصادي ويمكن أن يقال إن الربح مقدار محسوب يستخدم لتوجيه عمليات المجتمع والرقابة عليها، والربح في الاقتصاد يعد عائداً للمنظم أزاء تحمله للمخاطر، وذلك أن الحياة الاقتصادية تتسم بعدم التأكد هذا قد يرجع الى أسباب تتعلق ببعض النواحي الاقتصادية مثل حجم الطلب، وكمية الطلب أو ثمن البيع، لذلك كانت إقامة المشروعات الجديدة أو تطبيق الابتكارات تتطوي على مخاطرة لا يمكن حسابها لعدم اليقين من نجاح المشروع أو المنتج الجديد. (زاهية، 2020: 74)

وتعرف نسب الربحية: هي نسب تقيس ربحية الشركة وقدرتها الكسبية وتكون نسبة صافي الربح على صافي المبيعات وكذلك نسبة الربح التشغيلي الى صافي المبيعات أو نسبة مجمل الربح على صافي المبيعات. (خنفر، المطارنة، 2009: 129)

خمس عشر: هدف الربحية:- (محمد، 2009: 6)

1- الهدف الرئيسي لجميع الشركات هي بقائها واستمراريتها.

2- يعتبر من الامور المهمة التي ينطلع بها المستثمرون ومؤشرهم للدائنين.

3- أداة هامة لقياس كفاءة الشركة في استخدام جميع مواردها .

سنة عشر: معايير قياس الربحية:- هناك ثلاثة انواع من المعايير لقياس الربحية وهي:- (كريمة و مختار، 2018: 40)

1- القوة الإرادية: وهي قدرة الشركة على توليد الأرباح التشغيلية وتستند على مدخل صافي الربح الناتج عن الأرباح التشغيلية .

2- العائد على الاستثمار: يستند على مدخل صافي الربح الشامل.

3- العائد على حق الملكية: يستند على مدخل صافي الربح الشامل.

سبعة عشر: العوامل المؤثرة على الربحية:-

يتأثر الربح بشكل أساسي بالأيرادات التي تحصل عليها الشركة والمصاريف التي تدفعها. (كنجو و أخرون، 2018: 73)
وتصنف العوامل المؤثرة على الربحية الى عاملين هما: -
أولاً: العوامل الداخلية وهي تلك العوامل التي تتأثر بأهداف وقرارات سياسة الادارة والتي تشمل حجم المؤسسة المالية، نسبة رأس المال، نسبة الودائع، نسبة السيولة وكذلك ادارة النفقات العامة. (حميد، 2020: 212)
ثانياً: العوامل الخارجية وهي تلك العوامل التي لا تتأثر بقرارات وسياسات الادارة بل بالاحداث الخارجية وهي تتمثل بالعوامل الاقتصادية الكلية ومنها التضخم. (Dukawshala & Panditharathna, 2017: 212)
ثمانية عشر: المؤشرات المالية التي تستعمل في سيولة وربحية تأمين هياكل السفن:

1. نسبة السيولة

$$\text{نسبة السيولة} = (\text{جملة النقدية} + \text{الودائع الثابتة}) \div \text{جملة الألتزامات قبل الغير} \times 100\%$$

وتهدف نسبة السيولة إلى قياس مدى احتفاظ الشركة بالسيولة المناسبة لمواجهة ألتزاماتها. (ديوان الرقابة المالية الاتحادية) وحيث تعد هذه النسبة قدرة الشركة على سداد ألتزاماتها قصيرة الاجل بما يتوافر لديها من نقدية وموجودات أخرى التي يمكن تحويلها الى نقد في مدة زمنية قصيرة. وإن عدم توافر سيولة كافية يعني أحتمال وجود الخطر التمويلي لدى الشركة وتعرضها لمخاطر العسر المالي، وحيث تهدف الى تحليل وتقييم رأس المال العامل بهدف الحكم على مقدرة الشركة على مقابلة ألتزاماتها، (أبو زيد، 2009: 129-130).

2. معدل العائد على حقوق الملكية

$$\text{معدل العائد على حقوق الملكية} = \text{صافي الربح} \div \text{حقوق الملكية} \times 100\%$$

حيث يبين المؤشر العالي لهذه النسبة قدرة إدارة الشركة على تعظيم العائد كما يبين كفاءة الإدارة في أستعمال حقوق الملكية بصورة مربحة. (خنفر، المطارنة، 2009: 164)
ويعد من أهم المؤشرات التي تقيس العلاقة بين العائد والمخاطرة ومن ثم يقيس أداء الشركة فيما يخص تحقيق أقصى عوائد ممكنة بأقل مخاطر ممكنة من أجل تحقيق أقصى ربحية ممكنة التي تنعكس على المالكين أو المساهمين الذين هم أصحاب الشركة، (صالح، 2010: 149).

3. معدل دوران (المدينون) (مرة)

$$\text{معدل دوران (المدينون) (مرة)} = \text{صافي المبيعات (صافي الاقساط)} \div \text{الحسابات المدينة (رصيد المدينون)}$$

حيث يشير الى عدد مرات تحصيل الحسابات المدينة خلال السنة إذ إنه كلما زاد معدل دوران (المدينون) يدل ذلك على كفاءة تحويل الحسابات المدينة الى نقد وأتباع الشركة الى سياسة إئتمانية مشددة، (العامري، 2013: 83) وقد يكون أيضاً نتيجة لأنخفاض المخزون، (الشهاوي، مصطفى، 2013: 295).

4. معدل مدة التحصيل (يوم)

$$\text{معدل مدة التحصيل (يوم)} = 360 \div \text{معدل دوران (المدينون) (العامري، 2013: 84)}$$

حيث يشير هذا المعدل إلى عدد الأيام اللازمة لتحويل الحسابات المدينة إلى نقد، إذ إنه كلما كانت مدة التحصيل أقصر كانت درجة السيولة في الذمم المدينة أعلى، وعليه يمكن الحكم على كفاءة الشركة في تحصيل ديونها، لا بد مقارنة هذه النسبة مع مدة الإئتمان الخاصة التي تمنحها للعملاء، (العامري، 2001: 128) فإذا زادت مدة التحصيل عن مدة الإئتمان الممنوحة يكون هذا مؤشراً على وجود خلل في تحصيل الذمم أو مشكلات ترتبط بالموثمن لهم أو بسبب الكساد العام أو تدني الطلب، (حداد، 2010: 72).

5. معدل الاحتفاظ

معدل الاحتفاظ = صافي أقساط التأمين ÷ إجمالي الأقساط × 100 % (المسعودي، 2015: 40)

هو المبلغ الذي تقبله شركة التأمين لحسابها الخاص في حالة أكتتابها بخطر أو مجموعة أخطار معينة والذي يمثل أقصى مبلغ تستطيع شركة التأمين تحمله بمفردها عن الخسائر التي تنجم عن تحقق هذه الأخطار ويجب معرفة هذا المبلغ قبل التزام شركة التأمين بالمسؤولية اتجاه المؤمن له. (الجنابي، 2014: 52)

تدل نسبة الاحتفاظ المنخفضة على أن المؤمن مجرد وسيط بين المؤمن لهم وشركة إعادة التأمين وتعكس هذه النسبة قوة شركات التأمين وحجم أعمالها ويجب أن لا تقل نسبة الاحتفاظ عن 50% وإن عدم تحقيق هذه النسبة يكون على شركة التأمين إعادة النظر في حجم عمليات إعادة التأمين الصادرة، (أبو بكر، 2011: 113)

6. معدل الخسارة

معدل الخسارة = إجمالي التعويضات ÷ إجمالي أقساط التأمين (المسعودي، 2015: 44)

يهدف هذا المؤشر إلى قياس كفاءة أداء الشركة لنشاط التأمين. (ديوان الرقابة المالية الاتحادية) وحيث تقوم شركة التأمين بحساب معدل خسارة فني متوقع لكل فرع من فروعها أو أن تكون بشكل إجمالي، وتعتمد أما على أساس خبرة الشركة أو خبرة الشركات المماثلة خلال سنة مالية. حيث إن جهات عديدة تعتمد على هذا المعدل في تقييم أداء شركات التأمين بل وتعتمد الشركة نفسها على معدل الخسارة في تقييم نشاطاتها، وكذلك تكون ذات أهمية في تقييم نتائج الفروع وأيضاً يمكن الاستفادة منها في معرفة نوعية الأخطار المغطاة أي معرفة ما إذا كانت نسبة الأخطار غير الجيدة كبيرة أو عادية. (أبو بكر، 2011: 111)

وتؤثر الأحوال الاقتصادية عامة على المعدلات التي تحققها الهيئات المختلفة العاملة بالسوق، كما أن درجة المنافسة تؤثر في قيم النسب التي تحققها الهيئات كافة العاملة في السوق، (عبده، 1992: 30).

7. نسبة تحقيق صافي الربح.

نسبة تحقيق صافي الربح = صافي الربح المتوقع ÷ صافي الربح المخطط × 100%

تتمثل الربحية في شركة التأمين الوطنية بصافي الربح المتوقع في 31-12 من كل سنة وتكتفي شركة التأمين في نهاية السنة المالية باستخراج صافي الربح المتوقع ولا يجري استخراج مؤشرات الربحية وإنما تكتفي بإظهار الربح أو الخسارة . (البياتي، 2018: 99) وهي من مؤشرات تحقيق الأهداف التي تهدف إلى الوصول إلى النسب المثلى في أثناء سنوات التقييم من حيث مقارنة النتائج الفعلية مع المخططة سابقاً، وتستخدم لتقدير مدى كفاءة الإدارة في تحقيق نسب التحقيق للأرباح، (عبد الوهاب، 2018: 75-78) .

8. نسبة النمو.

نسبة النمو = (السنة الحالية-السنة السابقة) ÷ السنة السابقة × 100 (البياتي، 2018: 100)

يقصد بالنمو هو الزيادة أو النقصان في معدل المدة الحالية عن ذلك الخاص بالمدة محل المقارنة ويتحدد معدل التغيير عن السنة الحالية بطرح المعدل الخاص بالعام السابق عن المعدل الخاص بالعام الحالي وقسمة الناتج على معدل العام السابق وكما في المعادلة أعلاه، وتبين الإشارة الخاصة بهذا العمل اتجاه التغيير الذي يحدث، فالإشارة الموجبة في صافي الربح تعني أن هناك زيادة، وغني عن البيان أنه من غير المستحب الحصول على الإشارة السالبة، وإن تحقيق قيمة كبيرة يستوجب إجراء دراسة مستفيضة للوقوف على أسباب ذلك والتحقق من أن هذه الزيادة ليست صورية. (عبده، 1992: 26-27)

9. معدل العائد على مجموع الموجودات.

معدل العائد على مجموع الموجودات = صافي الربح ÷ مجموع الموجودات (أبو زيد، 2009: 164)

وتقيس هذه النسبة الربحية النهائية للموجودات وهي ترتبط بربحية المبيعات وبمعدل دوران الموجودات. (توفيق، 2011: 370) ويهدف الى قياس مدى قدرة الإدارة في تشغيل الموجودات المتاحة في تحقيق الربح، وبغض النظر عن وسائل التمويل المستخدمة، من هنا يطلق على هذه النسبة معدل العائد على الاستثمار، (أبو زيد، 2009: 164).

المبحث الثالث: تحليل نتائج البحث وأختبار الفرضيات

أولاً : تحليل نتائج البحث للفرضية الاولى التي تنص: (يوجد أثر ذو دلالة معنوية أحصائية التأمين البحري في سيولة شركة التأمين الوطنية)

أظهرت نتائج التحليل الإحصائي في الجدول (2) الآتي: تظهر نتائج تحليل الانحدار الخطي البسيط وجود اثر دال احصائياً للمتغير المستقل التأمين البحري في المتغير التابع السيولة، حيث بلغت قيمة (F) المحسوبة (16.11) وهي قيمة دالة احصائياً حيث كانت قيمة المؤشر الاحصائي للاختبار (p_value) اقل من (0.01)، مما يدل على وجود اثر دال احصائياً تحت مستوى (0.01)، وفسر متغير التأمين البحري حوالي (22%) من التغيرات التي تحدث في متغير السيولة والمتبقي يعود الى متغيرات اخرى خارج البحث وعامل الخطأ العشوائي، وعليه تقبل الفرضية الثالثة التي تنص على (يوجد اثر معنوية (ذات دلالة احصائية) التأمين البحري في السيولة). كذلك تشير نتائج معالم الانحدار الخطي البسيط الى ان معالم الانحدار معنوية (دالة احصائياً) حيث يلاحظ ان قيمة (p_value) لاختبار (t) الخاص بمعالم الانحدار اقل من (0.01)، وان معادلة الانحدار الخطي البسيط كانت بالصيغة الآتية:

$$(y1) = 0.55 + 2.12(x)$$

يتبين من المعادلة اعلاه ان في حالة تغير التأمين البحري بمقدار وحدة واحدة فإن السيولة ستزداد بمقدار (0.55)، وفي حالة كون متغير التأمين البحري مساوي للصفر فإن متغير السيولة سيكون مساوي الى (2.12)، وهذا يشير الى انخفاض في قيمة السيولة في حالة انخفاض قيمة تأمين هياكل السفن. وكما في الجدول التالي (2).

الجدول (2) يوضح تأثير هياكل السفن في بعد السيولة حسب تحليل الانحدار الخطي البسيط

(X) التأمين البحري				
الاختبار	معامل التحديد (R ²)	P_value	F	(y1) السيولة
معنوي	0.22	0	16.11	
معالم الانحدار				
t(B)	B	t(A)	A	
4.01 (0.000)	0.55	3.60 (0.001)	2.12	
الارقام بين الاقواس تشير الى قيم (p_value) لاختبار (t) لمعنوية معالم الانحدار.				
المصدر: اعداد الباحثين بالاعتماد على مخرجات برنامج (spss v25)				

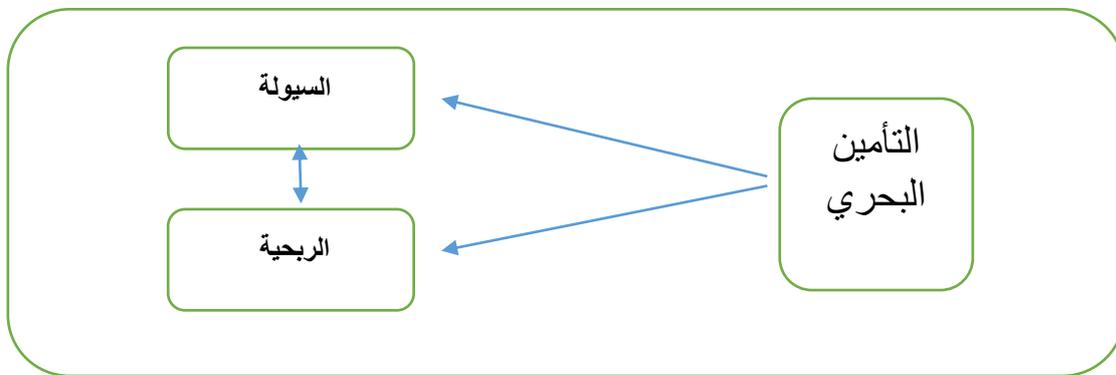
الجدول (3) يوضح تأثير التأمين البحري في بعد الربحية حسب تحليل الانحدار الخطي البسيط

التأمين البحري (X)			
الاختبار	معامل التحديد (R ²)	P_value	F
معنوي	0.23	0	17.32
معالم الانحدار			
t(B)	B	t(A)	A
4.16 (0.000)	0.58	2.97 (0.004)	1.79

الارقام بين الاقواس تشير الى قيم (p_value) لاختبار (t) لمعنوية معالم الانحدار.

المصدر: اعداد الباحثين بالاعتماد على مخرجات برنامج (SPSS v25)

الشكل (2) يوضح التأثير الاحصائية بين التأمين البحري و السيولة والربحية



المصدر: من اعداد الباحثين

المبحث الرابع: الاستنتاجات والتوصيات

اولاً: الاستنتاجات

1. إن تقييم درجة الخطورة المحاطة بالسفينة و تقييم درجة التصنيف في سجل التصنيف يتحدد على أساسه سعر التأمين البحري، مما يتبين أن لدرجة الخطورة تفاوت أرتفاعاً وانخفاضاً حسب نوع السفينة، والمنشأ، والخطوط الملاحية، وخبرة الطاقم والريان.
2. أن شمول تغطية أخطار الحرب يزيد من سعر التأمين للوثيقة إلا أنه يزيد أيضاً من ثقة جمهور المؤمن لهم بوثيقة التأمين البحري مما يساهم في زيادة ربحية الشركة المبحوثة.
3. تعمل الشركة المبحوثة في تحميل المؤمن لهم جزء من المسؤولية عند تحقق بعض المخاطر ولاسيما الجزئية منها عن طريق الاتفاق بأسلوب الخسارة المهذرة عن الأكتتاب مما تعدها وسيلة حماية للتأمين البحري في التخلص من الخسائر القليلة والمتكررة، وبالتالي يساهم مساهمة فعالة في زيادة ربحية محفظة التأمين البحري.
4. أظهر التحليل أن مستوى أستجابة المبحوثين لابعاد الدراسة (التأمين البحري، السيولة، الربحية) علاقة ايجابية وبشكل أجمالي والدادل على تجانس أجابات أفراد العينة.

ثانياً: التوصيات :-

1. الاستعانة برجال تأمينيين خارجيين يمتلكون خبرة عالية وكفاءة في مجال صناعة التأمين ولاسيما في وثائق التأمين البحري التي تؤثر في تطوير مهاراتهم وإنجاز أعمالهم بكفاءة عالية خاصة بتسوية الخسائر والتعويضات، مما يؤدي إلى عدم ضياع الوقت أو إطالة الأمد الزمني للتعويض.

2. اعتماد خطة موحدة لفروع التأمين كافة؛ لقياس مخاطر السيولة بما يكفل حماية الشركة من الإفلاس أو خروجها من السوق التأميني في حالة تعرضها لأزمة مالية مجدداً.
3. الأستعانة بالمحليين الماليين الذين يمتلكون الكفاءة في العمل المالي والخاصة بصناعة التأمين تمكن أإدارة العليا في الموازنة بين السيولة والربحية للشركة المبحوثة.

ثالثاً: المقترحات:-

1. أستحداث شعبة خاصة بالخبراء الاكتواريين وتفعيل عملهم بشكل كبير لما لهم أهمية بالغة في تحليل المخاطر التي تواجه شركات التأمين؛ لتجنب حدوث عجز مالي، إذ إن عملهم أعمق في ما يخص تحليل المبالغ وإبراز كل من مواطن القوة والضعف في السيولة المالية للشركة.
2. مسك سجلات محاسبية خاصة بكل فرع من فروع التأمين تشمل جميع العمليات المالية الخاصة بهم وبشكل دقيق ومعدة وفقاً لسياسة تمكن الإدارة العليا والجهات المختصة من تكوين رأي حقيقي عن وضعها المالي ومن ثم تكوين قاعدة رصينة تُبعد أي آثار أو عرقلات سلبية تُعيق مسيرة العمل التأميني.
3. أستحداث شعبة خاصة بالخبراء الاكتواريين وتفعيل عملهم بشكل كبير لما لهم أهمية بالغة في تحليل المخاطر التي تواجه شركات التأمين لتجنب حدوث عجز مالي، وحيث أن عملهم أعمق في ما يخص تحليل المبالغ وأبراز كل من مواطن القوة والضعف في السيولة المالية للشركة.

المصادر:

أولاً: التقارير والكشوفات:

مؤشرات تقويم أداء التأمين - ديوان الرقابة الأتحادية.

ثانياً: الكتب العربية:

1. ناصر، محمد جودت. (1998). إدارة أعمال التأمينيين النظرية والتطبيق (ط.1). عمان: دار المجدلوي للنشر.
2. محمد، فائزة عبد الكريم علوان، وطلال ناظم، وعبود، سالم عبود. (2017). إدارة الخطر والتأمين. بغداد: دار الدكتور للعلوم الإدارية والأقتصادية.
3. المحمداوي، سعد علي ربحان عبود، سالم محمد، والبداوي، علاء عبد الكريم. (2013). تسويق الخدمات التأمينية. بغداد: دار الدكتور للعلوم - المتنبي.
4. دوفت، جارلس. (2001). تسويق التأمين. (تعريب ومراجعة سليم علي الوردني). بغداد: دار الكتب والوثائق.
5. الصائغ، نعم علي، والخفاجي، ابتسام عباس. (2021). إدارة التأمين. بغداد: دار الدكتور للعلوم الإدارية والأقتصادية.
6. مرزة، سعيد عباس. (2006). التأمين النظرية والممارسة. بغداد: تم في شركة إعادة التأمين العراقية.
7. حكيم، عبد الهادي السيد محمد تقي. (2003). عقد التأمين حقيقته ومشروعيته دراسة مقارنة. بيروت: منشورات الحلبي حقوقي.
8. كومان، لطيف جبر. (2003). القانون البحري، السفينة، أشخاص الملاحة، النقل، البيوع، التأمين. عمان: مكتبة دار الثقافة للنشر والتوزيع.
9. العنبيكي، شهاب أحمد. (2014). مبادئ مكافحة الأحتيال البحري التجاري العالمي. بغداد: شركة البنفسج للطباعة والنشر. موسوعة التأمين علماء وعملاً الجزء الخامس عشر.
10. خنفر، مؤيد راضي، المطارنة، غسان فلاح. (2009). تحليل القوائم المالية (ط.2). عمان: دار المسيرة للنشر والتوزيع.
11. العلي، أسعد حميد. (2012). الادارة المالية الأأس العلمية والتطبيقية (ط.2). عمان: دار وائل للنشر والتوزيع.
12. العامري، محمد علي إبراهيم. (2013). الإدارة المالية الحديثة (ط.1). عمان: دار وائل للنشر والتوزيع.
13. أبو زيد، محمد مبروك. (2011). التحليل المالي لأغراض تقييم الأداء والتنبؤ بالفشل. عمان: الوراق للنشر و التوزيع.
14. الشيخ، فهمي مصطفى. (2008). التحليل المالي. فلسطين: مكتبة المجتمع العربي للنشر والتوزيع.
15. محمد، مفلح. (2009). مقدمة في الإدارة المالية. عمان: مكتبة المجتمع العربي للنشر والتوزيع.
16. أبو زيد، محمد المبروك. (2009). التحليل المالي وأسواق مالية (ط.2). القاهرة: دار النشر بالمريخ.

17. الشهاوي، طارق مصطفى، ومصطفى، نهال فريد. (2013). الإدارة المالية مدخل اتخاذ القرار. الإسكندرية: دار التعليم الجماعي للطباعة والنشر والتوزيع.
18. حداد، فايز تايم. (2010). الإدارة المالية. عمان: دار الحامد للنشر والتوزيع. الطبعة الثالثة.
19. أبو بكر، عيد أحمد، (2011). إدارة أخطار شركات التأمين (أخطار الكتتاب - أخطار الأستثمار). أردن: دار صفاء للطباعة والنشر.
20. عبده، السيد عبد المطلب. (1992). التحليل المالي في التأمين على الحياة(ط1). مصر: مطبعة الجبلاوي شبرا.
21. توفيق، محب خله. (2011). الهندسة المالية الأطار النظري والتطبيق لأنشطة التمويل والأستثمار(ط1). الإسكندرية: دار الفكر الجامعي.
22. كومانى، لطيف جبر. (2001). مسؤولية الناقل البحري. الأردن: الدار العلمية الدولية للنشر والتوزيع دار الثقافة للنشر والتوزيع عمان.

ثالثاً: الرسائل والاطاريح العربية:

23. إسمايل، منى عبد الجليل. (2014). تأثير النقل البحري في التجارة الخارجية: بحث استطلاعي. دبلوم عالي معادل للماجستير. المعهد العالي للدراسات المحاسبية والمالية. تخصص تأمين. جامعة بغداد. العراق.
24. البياتي، نجوم عبد الحسين. (2018). الإنتاجية المنخفضة وأثرها في ربحية شركة التأمين: بحث تطبيقي. دبلوم عالي معادل للماجستير. المعهد العالي للدراسات المحاسبية والمالية. جامعة بغداد. العراق.
25. الجنابي، سعاد حسين محمد. (2014). تحليل الملاءة المالية وأنشطة التأمين. دبلوم عالي معادل للماجستير. المعهد العالي للدراسات المحاسبية والمالية. جامعة بغداد. العراق.
26. الجوهر، وسام محسن. (1979). تأمين هياكل السفن: دراسة تطبيقية في السوق العراقية. دبلوم عالي في إدارة التأمين. كلية الادارة والاقتصاد. جامعة بغداد. العراق.
27. جبياد، عصمت عامر. (1979). المشاكل الدولية لهياكل السفن وانعكاساتها على أسواق التأمين العربية: دبلوم عالي في ادارة التأمين. كلية الادارة والاقتصاد. جامعة بغداد. العراق.
28. حميد، فاروق حميد. (2020). التوريق وتأثيره في مخاطرة وربحية المصرف. رسالة ماجستير. كلية الإدارة والاقتصاد. جامعة كربلاء. العراق.
29. الخزاعي، ماهر. (2009). إدارة السيولة والربحية. ماجستير إدارة أعمال. جامعة دمشق. كلية الاقتصاد. سوريا.
30. راضي، حسن هادي كهو. (2018). دور إدارة رأس المال في تحقيق المواءمة بين السيولة والربحية: بحث تطبيقي. دبلوم عالي معادل للماجستير. المعهد العالي للدراسات المحاسبية والمالية. جامعة بغداد. العراق.
31. زاهية، لعراف. (2020). تقييم الأداء في البنوك التجارية الجزائرية في ظل قيدي السيولة والربحية. دراسة حالة. شهادة دكتوراه. جامعة أبو ضياف المسيلة. كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير. قسم العلوم التجارية. الجزائر.
32. سهام، بوكلاب. (2015). التأمين البحري على السفينة والبضائع. رسالة دكتوراه. جامعة الأخوة منتوري-1- قسنطينة. كلية الحقوق. تخصص تأمينات. الجزائر.
33. عبد الوهاب، رسل محمد. (2018). دور البيانات المالية في تقييم الأداء المالي لشركة التأمين الوطنية - شركة عامة. دبلوم عالي معادل للماجستير. المعهد العالي للدراسات المحاسبية والمالية. جامعة بغداد. العراق.
34. كريمة، عز الدين، ومختار، ديقش. (2018). تأثير السيولة على ربحية شركات التأمين: دراسة حالة الشركة الوطنية للتأمين SAA. جامعة عبد الحميد بن باديس - مستغانم. كلية العلوم الاقتصادية والعلوم التجارية وعلوم التسيير. قسم العلوم الاقتصادية. الجزائر.
35. المسعودي، عامر رشيد. (2015). تحليل مؤشرات النشاط والربحية لتقييم أداء شركة التأمين الوطنية وشركة التأمين العراقية: بحث تطبيقي مقارنة. دبلوم عالي معادل للماجستير. المعهد العالي للدراسات المحاسبية والمالية. جامعة بغداد. العراق.
36. السعيد، محمد. (2014). تأمين السفن البحرية: دراسة حالة سفن الصيد البحري بالشركة الجزائرية للتأمين LACAAT (وكالة سكيكدة). رسالة ماجستير في العلوم الاقتصادي تخصص تأمين. جامعة العربي بن مهدي - أم البواقي. الجزائر.
37. الطائي، رغد فوزي عبد. (2001). غرامة التأخير في شحن وتفرغ السفينة: دراسة مقارنة. رسالة ماجستير في القانون الخاص. جامعة بابل. العراق.
38. علوان، طلال ناظم، وعبود، سالم عبود، ومحمد، فائزة عبد الكريم. (2017). إدارة الخطر والتأمين. بغداد: دار الدكتور للعلوم الإدارية والاقتصادية

رابعاً: المواقع الالكترونية:

39. عبد الفتاح، نبيل محمد مختار. (2021). التأمين البحري. الجزء الثاني / تم أسترجاعه في 26-7-2021 للساعة 3:33 صباحاً من يوم الإثنين. <https://www.google.com/amp/s/mqqa.com/2019/10>
40. المعاني - أسترجعت. (2018). في تاريخ 17-5-2021 [https:// www.almaany.com](https://www.almaany.com)



خامساً: المجالات والبحوث والدوريات:

41. صالح، علاء عبد الحسين. (2010). تقييم أداء الشركات العراقية باستخدام نموذج العائد على حقوق الملكية - دراسة تطبيقية. مجلة الغري للعلوم الاقتصادية والادارية. السنة الثامنة. العدد 25.
42. كنجو، كنجو وياسين، أيام وعدي، عائشة زياد. (2018). أثر السيولة وكفاية رأس المال ومعدل المديونية في ربحية شركات التأمين الخاصة في سورية - دراسة حالة الشركة الوطنية للتأمين NIC. مجلة جامعة حماة. المجلد الأول. العدد الخامس.

سادساً: الكتب الاجنبية:

43. Ross, Stephen, A. & Westerfield, Randolph W. & Jordan, Bradford D. (2014). Essentials of Corporate Finance. 9th Edition, the McGraw-Hill/Irwin, United States.
44. duKawshala, Hirin & Kushani Panditharathna. (2017). " The Factors Effecting on Bank Profitability". International Journal of Scientific and Research Publications, Volume 7, Issue 2 ,ISSN 2250-3153

سابعاً: المواقع الالكترونية الاجنبية:

- Laurence, M.,(2011). Measuring Financial Performance: A Critical Key to Managing Risk. National Crop Insurances Services. Inc. <https://docplayer.net/11916431-Measuring-financial-performance-a-critical-key-to-managing-risk.html>
[أسترجعت بتاريخ 2021-7-17](#)

ثامناً: الرسائل الأجنبية:

- Rose, S. Peter & Mar Quis, H. Milton. (2013). Money and capital markets – financial institutions and instruments in a global marketplace. Th10, Boston burr ridge il Dubupue, la new yok san Francisco St. Louis Bangkok Bogota Caracas Kula lumpur Lisbon London Madrid mexico city Milan.