

## العلاقة بين استراتيجيات ادارة الخطر واطار النقل بالحاويات / بحث تطبيقي في شركة التامين الوطنية

**The relationship between risk management strategies and the risks of container transport/  
Applied research in the National Insurance Company**

israaoki@gmail.com

المعهد العالي للدراسات المحاسبية والمالية

جامعة بغداد

اسراء عبد الصاحب محمد

khlood@pgiafsuobaghdad.edu.iq

المعهد العالي للدراسات المحاسبية والمالية

جامعة بغداد

ا.م.د.خلود هادي عبود

**المستخلص :**

هدف البحث إلى بيان طبيعة العلاقة الارتباطية والتاثير بين استراتيجيات ادارة الخطر (تجنب الخطر، افتراض الخطر، نقل الخطر، البرامج والانشطة الوقائية لتقليل ومنع الاخطار) واطار النقل بالحاويات، كمتغير مستقل في اخطار النقل بالحاويات كمتغير تابع، انطلقت الدراسة من المشكلة التي تعاني منها الشركة المبحوثة وهي ان عدم اتباع استراتيجيات ادارة الخطر بالشكل الذي يتناسب مع تعاطم المخاطر بالحاويات ادى الى ارتفاع مبالغ التامين المدفوعة من قبل المؤمنين، لقد جرى تطبيق الجانب التطبيقي للدراسة في شركة التامين الوطنية، وقد صمم الباحث مخططا فرضيا للدراسة يعبر عن طبيعة علاقة الارتباط والتاثير بين متغيري الدراسة، ولغرض الحصول على البيانات والمعلومات المتعلقة بذلك فقد اعتمد على المنهج الوصفي التحليلي، وقد استعملت الاستبانة لاستطلاع اراء عينة البحث والمكونة من (مدير عام، معاون مدير عام، مدير قسم، معاون مدير قسم، مسؤول شعبة، مسؤول وحدة) والذي بلغ عددهم (٦٩) فردا، ومن ثم تحليل النتائج الخاصة باجابات عينة البحث عبر برنامج (SPSS) ووفق الاساليب الاحصائية، وتوصل البحث الى عدد من النتائج ابرزها: هناك ضعف في البرامج التدريبية لتدريب الموظفين وتطوير مهاراتهم على فهم ادارة الخطر، واوصى الباحث بعدد من التوصيات اهمها: لابد من الشركة ايلاء اهتمام وتخصيص الموارد من اجل تدريب الموظفين لتطوير مهاراتهم في فهم ادارة الخطر.

**الكلمات المفتاحية:** استراتيجيات ادارة الخطر، اخطار النقل، الحاويات

**Abstract:**

The aim of the research is to find out the nature of the relationship between the interrelationships and the interrelationships between risk management strategies (avoiding danger, risk exposure, risk exhibition, preventive programs and activities to reduce risks) and the dangers of container transportation, as an independent variable in the dangers of container transportation as a dependent variable, the study started from the problem that the company suffers from The practical aspect of the study was applied at the National Insurance Corporation, and the researcher designed a diagram according to the study's schematic diagram. The study, and for the purpose of data and information related to that, it relied on the descriptive analytical method, and it was used The questionnaire to explore the opinions of the research sample, which consisted of (General Director, Associate Director General, Department Manager, Associate Department Director, Division Officer, Unit Officer), which numbered (69) individuals, and then analyzed the results of the research sample's answers through the (SPSS) program and according to the Statistical methods, and the research reached a number of results, most notably: There is a weakness in the training programs to train employees and develop their skills to understand risk management.

**Keywords:** risk management strategies, transport hazards, containers

**المقدمة:**

تعد الاخطار من التهديدات التي تواجه المجتمعات والمنظمات والاشخاص الامر الذي يستدعي مواجهتها بطرق علمية وعملية تهدف من خلالها الى تقليل الخسائر المتوقعة من هذه الاخطار ضمن مايسمى بادارة الخطر وهذا ما أدى الى ضرورة وجود استراتيجيات

ادارة الخطر ، وشركات التامين تعتبر وسيلة من وسائل ادارة المخاطر وتقدم خدمات الى جمهور المؤمن لهم على شكل اغطية تأمينية كغطاء الحريق والسرقة اذ تتكون من فروع عدة وسيتم التركيز على فرع التامين البحري / بضائع الذي هو موضوع البحث. ومن هذا المنطلق تم تلخيص مشكلة البحث : ان عدم اتباع استراتيجيات ادارة الخطر بالشكل الذي يتناسب مع تعاضم المخاطر بالحاويات مما ادى الى ارتفاع مبالغ التامين المدفوعة من قبل المؤمنين ، جاء هذا البحث الذي يتناول موضوعاً حيوياً عبر أربعة مباحث اختص المبحث الأول بمنهجية البحث، أما المبحث الثاني فأختص بالتأثير النظري للبحث، واهتم المبحث الثالث بتحليل نتائج البحث واختبار فرضياته، أما المبحث الرابع فقد تمخض عن أهم الاستنتاجات والتوصيات التي توصل إليها البحث.

### المبحث الأول :- منهجية البحث

**أولاً:- مشكلة البحث:** ان عدم اتباع استراتيجيات ادارة الخطر بالشكل الذي يتناسب مع تعاضم المخاطر بالحاويات مما ادى الى ارتفاع مبالغ التامين المدفوعة من قبل المؤمنين

**ثانيا - اهداف البحث :** يسعى البحث الى تحقيق الاهداف التالية :

1. الوصول الى مستوى امن عن طريق دعم وتعزيز دور ادارة المخاطر في الحاويات .
2. النهوض بثقافة الامن والسلامة عن طريق تلبية الاحتياجات التدريبية في الحاويات .
3. متابعة ومراقبة مؤشرات اداء السلامة للادارات والاقسام العاملة في النقل البحري / بضائع حال تطبيق اجراءات برامج ادارة نظم السلامة ورفع التقارير والتوصيات بشأنها .

**ثالثاً - اهمية البحث :** تتجسد اهمية البحث في الاتي :

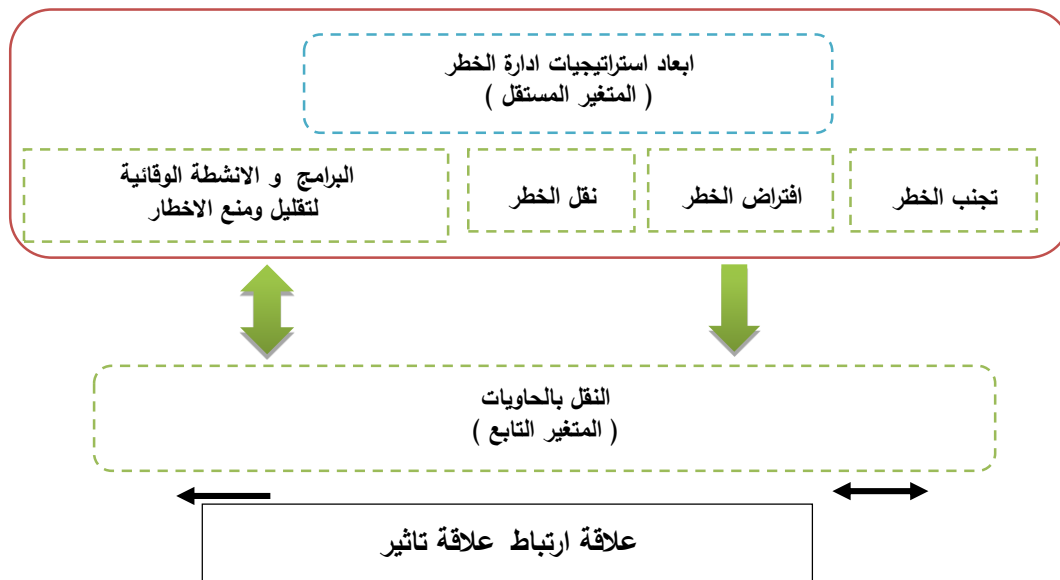
1. يساهم هذا البحث في مساعدة الشركة المبحوثة في تحديد الاخطار التي تواجهها ومن ثم امكانية التقليل من حصول الخسائر المرتبطة بوقوع الاخطار من خلال اختيار الاستراتيجيات المناسبة لادارة تلك الاخطار .
2. ابراز الدور الذي تؤديه استراتيجيات ادارة الاخطار في النهوض بواقع شركة التامين لبلوغ الاهداف التي تبغيها .
3. زيادة وعي الشركة بوجود استراتيجيات لادارة الاخطار التي يتعرضون لها .

**رابعاً: مخطط البحث الفرضي:** يوضح الشكل (١) مخطط البحث الفرضي والذي يحتوي على المتغيرين الرئيسيين وهما:-

- 1- المتغير المستقل (X):- أبعاد استراتيجيات ادارة الخطر ، وقد اعتمد في تصنيف هذه الأبعاد على (Chang, lin, 2007) (Lin, an 2004)

- 2- المتغير المعتمد (Y) :- اخطار النقل بالحاويات

### شكل (١) مخطط البحث الفرضي



## خامساً: - فرضيات البحث

- ١- توجد علاقة ارتباط معنوية ذات دلالة إحصائية بين أبعاد استراتيجيات ادارة الخطر اخطار النقل بالحاويات  
٢- توجد فروق معنوية ذات دلالة إحصائية في استجابات العينة لفقرات الاستبانة مجتمعةً بحسب المتغيرات الشخصية (المؤهل العلمي، الموقع الوظيفي، عدد سنوات الخدمة).  
سادساً: مجتمع وعينة البحث: تم اختيار قطاع التامين كمجتمع للبحث، وتم اختيار شركة التامين الوطنية كعينة للبحث، وتم توزيع (٨٠) استمارة استبيان على افراد العينة المبحوثة وتم استرداد (٦٩) والتي تم اختيارها بطريقة العينة القصدية وادناه جدول رقم (١) يوضح خصائص العينة المبحوثة:

جدول (١) خصائص العينة المبحوثة

ت	المتغيرات	توزيع الخاصية	العدد	النسبة
1	النوع الاجتماعي	ذكر	25	36.2
		انثى	44	63.8
	المجموع	69	100	
2	العمر	اقل من ٢٥ سنة	1	1.4
		من ٢٥ الى اقل من ٣٠ سنة	0	0.0
		من ٣٠ الى اقل من ٤٠ سنة	6	8.7
	المجموع	62	89.9	
69	100			
3	المؤهل العلمي	دكتوراه	0	0.0
		ماجستير	6	8.7
		دبلوم عالي	0	0.0
		بكالوريوس	50	72.5
		دبلوم	8	11.6
	اعدادية	5	7.2	
المجموع	69	100		
4	الموقع الوظيفي	مدير عام	2	2.9
		معاون مدير عام	4	5.8
		مدير قسم	35	50.7
		معاون مدير قسم	17	24.6
		مسؤول شعبة	9	13.0
	مسؤول وحدة	2	2.9	
المجموع	69	100		
5	عدد سنوات الخدمة	اقل من ١٠ سنة	3	4.3
		من ١٠ الى اقل من ٢٠ سنة	12	17.4
		من ٢٠ الى اقل من ٣٠ سنة	28	40.6
	المجموع	26	37.7	
69	100			
6	دورات تدريبية	لم يشارك في دورة تدريبية	4	5.8
		شارك في دورة تدريبية	65	94.2
	المجموع	69	100	

## سابعاً: حدود البحث

- الحدود المكانية: تمثلت في شركة التامين الوطنية في بغداد
- الحدود الزمانية: جرى الجهد الميداني خلال المدة (٦ اشهر) لامكانية الحصول على البيانات الحديثة خلال تلك المدة.
- الحدود البشرية: شكلت الملاكات التامينية حدودا بشرية للبحث وتمثلت بمستويات الادارة العليا (مدير عام، معاون مدير عام، مدير قسم، معاون مدير قسم، مسؤول شعبة، مسؤول وحدة)

ثامناً: ادوات الخاصة بالبحث: استعملت الادوات الاتية للحصول على البيانات المطلوبة لتحقيق اهداف البحث:

- المقابلات الشخصية: اجريت مجموعة من المقابلات (المهيكله وغير المهيكله) واللقاءات والحوارات مع عدد من المديرين والمختصين والعاملين في الشركة الوطنية، والملحق (٣) يوضح اسماء السادة الذين تمت مقابلتهم وعناوين وظائفهم.

٢. المسح المكتبي: الاستعانة بالمصادر العربية والاجنبية ورسائل الماجستير واطارح الدكتوراه، فضلا عن شبكة الانترنت من اجل الاطلاع على احدث المقالات والبحوث الاجنبية لتغطية الجانب النظري للبحث.
٣. الاستبانة: تعد اداة البحث الرئيسة في جمع البيانات لانها اداة قياس ادراكية تتسجم مع طبيعة البحث، وقد صممت الاستبانة في ضوء المتغيرات المستقلة والمعتمدة التي اعتمدت في البحث والمؤشرة في نموذج البحث الافتراضي، وتكونت الاستبانة من اربعة اجزاء، هي:
- أ. معلومات تعريفية تتعلق بالشخص الذي يقوم بمليء استمارة الاستبيان وعددها (٥) فقرات.
- ب. الجزء الخاص بالتعريفات الاجرائية التي وردت في استمارة الاستبيان، وكما موضحة في الجدول (٢).

### جدول (٢) التعريفات الاجرائية الواردة في استمارة الاستبيان

المصطلح	التعريف الاجرائي
الخطر (RISK)	هو الشيء المؤمن عليه والذي قد يتعرض لمخاطر سيئة (Hazards) مسببا خسائر مادية او مغنوية او كلاهما، وبالتالي يتطلب تعويض المؤمن له.
ادارة الخطر (Risk Management)	هي عملية منظمة تنطوي على التمييز (التشخيص) والتحليل والتقييم والمعالجة والمراقبة، كذلك نقل الاعباء المالية للاخطار لطرف اخر باعتماد وسائل معينة تمكن الشركة من تحديد نقاط القوة واكتشاف نقاط الضعف، وبالتالي تقليل الخسائر بالنسبة للخطر المؤمن عليه.
استراتيجيات ادارة الخطر (Risk Management Strategies)	هي الوسائل والاساليب والادوات والطرق والسياسات والتقنيات المستخدمة في معالجة الاخطار، في سبيل المحافظة على الموارد وضمان ديمومة عمل الشركة، وتعد استراتيجية ادارة الخطر جزءا مكملا في صياغة استراتيجية الشركة او المنشأة ككل (تجنب الخطر، الاحتفاظ بالخطر (افتراض الخطر)، نقل الخطر، البرامج والانشطة الوقائية لتقليل ومنع الاخطار).
نظام النقل بالحاويات	هو النقل بواسطة الحاويات القياسية العالمية التي يمكن تحميلها على متن سفن الحاويات والقطارات والشاحنات، والحاويات القياسية العالمية تكون بحجمين ٢٠ - ٤٠ قدما.
الاخطار البحرية (Maritime Risks)	مجموعة الاخطار التي تتعرض لها الرسالة البحرية او احد اطرافها، خلال عملية النقل البحري، والناجمة عن ظواهر بحرية او غير بحرية.

المصدر: من اعداد الباحثة

- تاسعاً: الاساليب الاحصائية المستعملة في البحث: اعتمدت عدد من الاساليب الاحصائية وبما يتناسب مع طبيعة البيانات المجمعة، و استعمل البرنامج Statistical Package for the Social Sciences (SPSS) لحساب المؤشرات الاحصائية الاتية:
١. التوزيع التكراري (Frequency) يستعمل لغرض وصف البيانات الخاصة بعينة البحث لغرض التحليل والمقارنة.
  ٢. النسبة المئوية (Percentages): تحدد نسبة الاتفاق على فقرات الاستبانة.
  ٣. الوسط الحسابي الموزون (Arithmetic): هو المتوسط لقيم متغير ما اذ يستعمل لحساب متوسط اجابات افراد العينة، ويرمز له  $X$ .
  ٤. الانحراف المعياري (Standard Deviation): هو الجذر التربيعي الموجب للتباين والذي يستخدم لقياس مدى تشتت اجابات عينة البحث عن وسطها الحسابي، وكلما كانت قيمته صغيرة فهذا دليل على وجود التجانس في اجابات العينة، ويكون افضل متغير هو الذي يحقق اعلى قيمة للوسط الحسابي واقل قيمة للانحراف العياري
  ٥. الاهمية النسبية (Relative importance): وتستخدم لمعرفة اهمية المتغير نسبة الى المتغيرات الاخرى والتي تعتمد على قيمة الوسط الحسابي والاعلى نسبة هو المتغير الاكثر اهمية
  ٦. المدرج التكراري: هو رسم بياني الغاية منه معرفة توزيع البيانات هل تتوزع توزيعا طبيعيا ام لا
  ٧. معامل ارتباط الرتب لسبيرمان (Spearman s Rank Correlation Coefficient): لمعرفة نوع واتجاه العلاقة الارتباطية بين متغيرات البحث التفسيرية والاستجابية ودرجتها.

٨. الانحدار الخطي البسيط (Simple Linear regression): ويستخدم لاختبار تأثير العلاقة الخطية بين متغير مستقل في متغير معتمد وفق الصيغة  $(Y=b_0+b_1*1+u)$  وذلك عن طريق اختيار F واستخراج قيمة المعامل.

٩. تحليل التباين الاحادي (One Way Anova)

١٠. معامل الثبات بطريقة (Cronbach – Alpha) ويستخدم لاحتساب معامل الثبات لفقرات الاستبانة (الاتساق الداخلي).

عاشراً: منهج البحث: لكون الطريقة التحليلية والطريقة الوصفية، هما من اكثر الطرق ملائمة وواقعية مع متغيرات البحث واتجاهاته فقد تم اعتماد هاتين الطريقتين في البحث، اذ يتم جمع البيانات وتبويبها وتحليلها ومن ثم تفسيرها للوصول الى اهداف البحث.

احد عشر: متغيرات البحث: ان المتغيرات الخاصة بالبحث كالآتي:

١. المتغير المستقل: والمتمثل باستراتيجيات ادارة الخطر والذي تتكون ابعاده من تجنب الخطر، افتراض الخطر، نقل الخطر، البرامج والانشطة الوقائية لتقليل ومنع الاخطار.
٢. المتغير التابع: والمتمثل باخطار النقل بالحاويات.

المبحث الثاني:- التأطير النظري للبحث  
اولاً: تعريف الخطر

جدول ( ٣ ) بعض تعريف الخطر حسب اراء عدد من الباحثين والكتاب

ت	التعريف	المصدر
1	مقياس لمدى احتمال وشدة الآثار السلبية	Fritz,2013:35
2	الشك وعدم التأكد حول نتائج الأنشطة ومدى تأثيرها على الانسان	Aven,2015:3
3	حادث مشروع محتمل الوقوع لايتوفر وقوعه على محض ارادة احد العاقدين، خصوصاً المؤمن له	البلداوي،العنبي، ٢٠٢٠ : ٧

ثانياً:تعريف ادارة الخطر

جدول ( ٤ ) بعض تعريف ادارة الخطر حسب اراء عدد من الباحثين والكتاب

ت	التعريف	المصدر
١	مجموعة من الاجراءات التي تتخذها المنظمة لمعالجة المخاطر التي يجري تحديدها بهدف تجنب المخاطر او تخفيضها او نقلها او القضاء عليها او قبولها	(AL Nabulsi, 2009:40)
٢	انشطة منسقة لتوجيه المنظمة ومراقبتها فيما يتعلق بالمخاطر	(Bharadwaj, 2010, 26)
٣	عملية الكشف عن المخاطر في المنظمة من خلال اتباع نهج منظم وعليه اتباع اجراءات مناسبة للحد من المخاطر	(Wong , 2012: 50)
٤	التطبيق المنظم للمباديء ومنهج العملية لتحديد المخاطر وتقييمها، ثم تخطيط وتنفيذ استجابات المخاطر	(Rorvik, 2013: 22)

ثالثاً : اهمية ادارة الخطر : ( Important of Risk Management ) : ان الغاية من ادارة الخطر هي تخفيض النتائج المالية للخسارة وتخفيض احتمالات حدوث الخسارة اثناء وقوعها واهم خطوة هو التعرف على جميع مصادر الخطر وتحليلها وتقدير الحد الاقصى لقيمة الخطر ، ثم كيفية التعامل مع تلك الاخطار ( النحلة ، ٢٠١٠ : ٥٦ ) .

- ١ . تقليص الخطر الذي ينتج عنه خسارة كبيرة بسبب حجم الاستثمار الكبير في هذه المشاريع .

٢ . يمكن للمشاريع والمنظمات ان تتنبأ بالتدفقات النقدية .

٣ . النهوض بالمقترحات الاستثمارية المتصلة بانشطة المنظمات وتطويرها افقيا وعموديا وتقييمها ( علوان، ٢٠١٧ : ٣٨ )

رابعاً : **استراتيجيات ادارة الخطر : Policies of Management** : هي تلك الاساليب العلمية التي يتقرر اتباعها بعد داسة وتحليل القرارات وماينتج عنها من اخطار وبعد ان يتأكد متخذ القرار من مقدرته على ممارسة تلك القرارات وهذه الاخطار ولسهولة الدراسة تضع سياسات ادارة الخطر في الخطر(علوان، ٢٠١٧ : ٥٢).

خامساً : **كيفية بناء استراتيجية ادارة الخطر وقياس كفاءتها** : (Damodran,2009:98) (Daft,2004: 64) **بناء الاستراتيجية**: يتم بناء الاستراتيجية عن طريق:

١ . يوصف الاجراء القياسي لادارة الخطر بالمنهجية الموثقة لادارة الخطر لذلك يتم مراجعته.

٢ . اضافة منهجية بناء استراتيجية لادارة الخطر من خلال تعديل الاجراء القياسي.

٣ . ترتيب الاخطار حسب الاولوية المعتمدة في كشف الخطر بناء على الواقع العملي للشركة من خلال دراسة وتحليل الاخطار التي تواجه الشركة والتعديل عليها.

١ . **استراتيجية تحمل الخطر ( افتراض الخطر ) : Risk Assumption** : تعني هذه الاستراتيجية قيام مدير الخطر ( صاحب المشروع ) بالاعتماد على نفسه لكي يواجه الاثار المترتبة على تحقيق مسبب الخطر في صورة حادث ( موسى، ٢٠١٢ : ٣٠ )

٢ **استراتيجية تجنب الخطر : Risk Avoidance** : يعد افضل اسلوب لمنع احتمال حدوث الخسائر ان امكن تجنب الخطر يعني ان الخسارة تكون قد زالت ( او انخفضت الى ادنى مايمكن ) eliminate عمليا يعني توقف عن الانتاج الحالي وعدم انتاج سلع جديدة حتى لايتحقق خطر للشركة لكن هذا غير ممكن عمليا . (مامندي ، ٢٠١٣ : ١٦ ) .

٣ . **استراتيجية نقل الخطر : Risk Transfer** : يقصد باستراتيجية نقل الخطر التعاقد بين صاحب الخطر على نقل الخطر الى طرف اخر الذي يقوم باتخاذ القرار للخسارات التي تحدث عن تحقق حوادث معينة بالمقابل يقوم صاحب الخطر بدفع كلفة الخطر او اجرا الى الطرف الاخر ( علوان، ٢٠١٧ : ٥٥ )

٤ . **استراتيجية استخدام البرامج والانشطة الوقائية لتقليل ومنع الخسائر**

#### Loss Reduction And Prevention Programs

ونعني بهذه الاستراتيجية استخدام جميع الاجراءات الممكنة لتقليل ومنع الخسائر والحد من الاخطار التي تنتج من الحوادث ، وذلك باستعمال جميع الاساليب العلمية والفكرية التي قد تكون ترشيد لطرق الاداء او تحسين في طريقة التفكير او تعليمات ، كما يمكن ان تعتمد على استعمال بعض الاجهزة الفنية والمعدات التي تمكن هذه الاستراتيجية من تحقيق اهدافها(سلامة ، ٢٠٠٧ : ٦٠ )

## سادساً : تعاريف في التأمين البحري

## جدول ( ٥ ) تعاريف في ادارة الخطر حسب عدد من الاراء والباحثين

ت	التامين البحري	تعريفه
١	قانون التأمين البحري الانكليزي لسنة ١٩٠٦	عقد يتعهد المؤمن بمقتضاه بتعويض المؤمن له، في الحالة وضمن الحد المتفق عليه، عن الخسائر البحرية اي الخسائر الناجمة عن المخاطرة البحرية. (طه وبندق، ٢٠٠٥: ١٧)
٢	المادة (١) من القانون البحري الفرنسي لعام ١٩٦٧	عقد يلتزم بموجبه المؤمن بتعويض المؤمن له عن الضرر الذي يتحملة نتيجة مخاطرة بحرية وهذا الضرر يتمثل في خسارة تعرض لها امواله وذلك نظير قسط معين. (موسى، ٢٠٠٧، ٢١٧)
٣	المادة ٢٩٦ من قانون التجارة البحرية الاردني لسنة ١٩٧٢	هو عقد يرضى بمقتضاه المؤمن بتعويض المؤمن له من الضرر اللاحق به في معري عبور لاي ض رحلة بحرية عن هلاك حقيقي لقيمة ما مقابل دفع قسط على ان لايجاوز هذا التعويض قيمة الاشياء الهالكة. (المهيرات، ٢٠١١: ١٤)
٤	المادة ٢٤٠ من التقنين المصري الجديد لعام ١٩٩٠	تسري احكام هذا الباب على عقد التأمين الذي يكون موضوعه ضمان الاخطار المتعلقة برحلة بحرية. (طه، ١٩٩٢: ١٥)

## سادساً : تعريف الحاويات :

## جدول ( ٦ ) تعاريف في تعريف الحاويات حسب عدد من الاراء والباحثين

ت	الحاوية	تعريفها
١	في الادياب Johnson and Gamett	من الناحية الوظيفية فان الحاوية صندوق ليست اكثر، اذ توفر الحماية اللازمة للبضائع في مواجهة الحالات التي تسبب الضرر والخسارة فيما لو لم تستخدم الحاوية في النقل، ومن الفوائد الاقتصادية التي تعود الى استعمالها ترجع الى عدد المرات التي تستعمل فيها الحاوية لنقل كمية معينة من البضائع، تمتاز الحاوية بوظيفتين: ١. يمتلك نمط بالمقياس ٢. يسهل نقله بين وسائط النقل المختلفة لكبير حجمه
٢	Seymour Simon	تستعمل بشكل متكرر فهي اداة جهاز نقل معدنية، اذ ان تصميمها يتطلب تزويدها بابواب تسهل مناولة البضاعة منها واليهما ولايقصد منها ان تكون تغليفا للبضاعة، تقلل عدد مرات المناولة التي تتم بوسائل ميكانيكية خاصة فهي تعمل على استيعاب عدد كبير من الطرود وتحفظها من التلف (الطير، ١٩٨٣: ١٤)
١	في الاتفاقيات الاتفاقية الدولية الخاصة بنقل البضائع بواسطة سكة الحديد لسنة ١٩٦١ في الباب الاول م ٢ / ١	اناء لواعاء مثل صندوق، قفص، صهريج، مبني لتسهيل نقل البضائع من الباب الى الباب بواسطة السكك الحديدية بالاشتراك مع وسائل اخرى، ويعتبر فيما يتعلق بهذه الاتفاقية حاوية.
٢	اتفاقية سلامة الحاويات لسنة ١٩٧٢	الحاوية وحدة من معدات نقل البضائع صالحة للاستخدام المتكرر ذات متانة تكفي للمناولة في الموانئ وعلى السفن مصممة خصيصا لنقل البضائع بوسيلة او اكثر من وسائل النقل ودون عملية اعادة تحميل وسيطة ولكي تجري رصيرصتها ومناولتها بسرعة بحيث تكون مزودة بتجهيزات ركنية لهذه الاغراض وذات حجم تكون فيه المساحة محصورة بالاركان السفلية الخارجية الاربعة اما: (١) ١٤ مترا مربعا على الاقل ١٥٠ قدما مربعا. او: (٢) ٧ امتار مربعا على الاقل ٧٥ قدما مربعا اذا كانت مزودة بتجهيزات ركنية عليا، ولايشمل تعريف الحاوية العربات " المركبات " او العيوب الاته يضم الحاوية المحمولة على هياكل (يوسف، ٢٠١٣: ٧٨).
٣	اتفاقية هامبورغ الفقرة الثانية (أ، ب) من المادة السادسة	نصت على انه " عندما تكون الطرود، او وحدات الشحن قد جرى تجميعها في حاويات او ادوات اخرى مماثلة، وذكر في سند الشحن او اية وثيقة اخرى، مثبتة لعقد النقل البحري، عدد الطرود او الوحدات التي تشملها الحاوية عند كل منها وحدة مستقلة، واذا لم تكن الحاوية مملوكة للنقل، او مقدمة منه، وهلك، او تلفت، اعتبرت طردا او وحدة شحن مستقلة، اما اذا لم يتضمن السند او الوثيقة بيان عدد الطرود، او الوحدات الموجودة في الحاوية، عدت الحاوية بما فيها طردا واحدا، او وحدة شحن " (المقدادي، ٢٠٠٩: ١٥٢)
٤	اتفاقية اسطنبول لـ ١٩٩٠	يقصد بعبارة حاوية احد انواع معدات النقل سيارة رفع، صهريج متحرك، او هيكل مماثل اخر بحيث يجب ان تكون: أ- مقفلا كليا او جزئيا ليشكل مقصورة معدة لاحتواء البضائع. ب- ذا صفة ومتينة بشكل كاف ليكون صالحا للاستعمال المتكرر. ت- معدا خصيصا لتسهيل نقل البضائع بواحدة، او اكثر من وسائط النقل دون الحاجة لعملية تحميل وسيطة. ث- معدة للمناولة السريعة، وعلى الخصوص عند نقله من وسيلة نقل الى اخرى. ج- معدا لتعبئته وتفريغه بسهولة. ح- ان يكون حجمه من الداخل مترا مكعبا او اكثر. وتتضمن الحاوية اللوازم والتجهيزات التي تناسب نوعها شريطة ان تكون تلك اللوازم والتجهيزات محمولة على الحاوية ولايتضمن اصطلاح الحاوية السيارات او لوازنها او قطع غيارها او مواد الطلبات وتعتبر الهياكل القابلة للتفكيك حاويات (يوسف، ٢٠١٣: ٧٩).

## سابعاً : منافع نظام النقل بالحاويات :

- ١ . تقليل عدد مرات المناولة : تنقل البضاعة من المنبع الى المصب بما يتضمنه النقل بالحاويات ، اذ تتجمع البضائع بالحاويات ، فتجري مناولتها بصورة موحدة بدلا من عملية التجزئة ، لذلك في مراكز اعادة الشحن (Bransh , 1977: 190)
- ٢ . تقليل التكاليف : ان استعمال السفن العادية تكون كلفتها اكثر من استعمال سفن النقل بالحاويات ( السعدون ، ٢٠١٠ : ١ )
- ٣ . تقليل المخاطر التي تتعرض لها السلع والبضائع ( المولى ، ١٩٩٠ : ١٤ )

## المبحث الثالث: تحليل نتائج البحث واختبار فرضياته

أولاً: الفرضية الرئيسية الأولى (توجد علاقة ارتباط ذات دلالة معنوية بين متغير استراتيجيات ادارة الخطر ومتغير اخطار النقل بالحاويات). وتتفرع منها الفرضيات الفرعية الآتية: -

١. (توجد علاقة ارتباط ذات دلالة معنوية بين متغير استراتيجية تجنب الخطر وبين متغير اخطار النقل بالحاويات).

ويمكن اختبار هذه الفرضية من الجدول (٧) حيث نلاحظ التالي:

## جدول (٧) الارتباط بين متغير استراتيجية تجنب الخطر وبين متغير اخطار نقل البضائع بالحاويات

اخطار النقل بالحاويات			المتغيرات
المعنوية	القيمة الاحتمالية	الارتباط	استراتيجية تجنب الخطر
دال احصائياً عند مستوى معنوية (٥%)	0.006	0.326	

ان قيمة الارتباط بين متغير استراتيجية تجنب الخطر وبين متغير اخطار نقل البضائع بالحاويات كان (٠,٣٢٦) وهو ارتباط متوسط موجب والقيمة الاحتمالية له (٠,٠٠٦) وهي اقل من مستوى الدلالة (٥%) اي بمعنى أن الارتباط معنوي وبذلك نقبل الفرضية السابقة اي (توجد علاقة ارتباط ذات دلالة معنوية بين متغير استراتيجية تجنب الخطر وبين متغير اخطار النقل بالحاويات).

٢. (توجد علاقة ارتباط ذات دلالة معنوية بين متغير استراتيجية البرامج والانشطة الوقائية لتقليل ومنع الخسائر وبين متغير اخطار النقل بالحاويات).

ويمكن اختبار هذه الفرضية من الجدول (٨) حيث نلاحظ التالي:

## جدول (٨) الارتباط بين متغير استراتيجية البرامج والانشطة الوقائية لتقليل ومنع الخسائر وبين متغير اخطار نقل البضائع بالحاويات

اخطار النقل بالحاويات			المتغيرات
المعنوية	القيمة الاحتمالية	الارتباط	استراتيجية البرامج والانشطة الوقائية لتقليل ومنع الخسائر
دال احصائياً عند مستوى معنوية (٥%)	0.000	0.435	

ان قيمة الارتباط بين متغير استراتيجية البرامج والانشطة الوقائية لتقليل ومنع الخسائر وبين متغير اخطار نقل البضائع بالحاويات كان (٠,٤٣٥) وهو ارتباط موجب ومتوسط والقيمة الاحتمالية له (٠,٠٠٠١) وهي اقل من مستوى الدلالة (٥%) اي بمعنى أن الارتباط معنوي وبذلك نقبل الفرضية السابقة اي (توجد علاقة ارتباط ذات دلالة معنوية بين متغير استراتيجية البرامج والانشطة الوقائية لتقليل ومنع الخسائر وبين متغير اخطار النقل بالحاويات).



٣. (توجد علاقة ارتباط ذات دلالة معنوية بين متغير استراتيجية افتراض الخطر وبين متغير اخطار النقل بالحاويات). ويمكن اختبار هذه الفرضية من الجدول (٩) حيث نلاحظ التالي:

#### جدول (٩) الارتباط بين متغير استراتيجية افتراض الخطر وبين متغير اخطار نقل البضائع بالحاويات

اخطار النقل بالحاويات			المتغيرات
المعنوية	القيمة الاحتمالية	الارتباط	استراتيجية افتراض الخطر
دال احصائياً عند مستوى معنوية (٥%)	0.005	0.334	

ان قيمة الارتباط بين متغير استراتيجية افتراض الخطر وبين متغير اخطار النقل بالحاويات كان (٠,٣٣٤) وهو ارتباط موجب ومتوسط والقيمة الاحتمالية له (٠,٠٠٥) وهي اقل من مستوى الدلالة (٥%) اي بمعنى أن الارتباط معنوي وبذلك نقبل الفرضية السابقة اي (توجد علاقة ارتباط ذات دلالة معنوية بين متغير استراتيجية افتراض الخطر وبين متغير اخطار النقل بالحاويات).  
٤. (توجد علاقة ارتباط ذات دلالة معنوية بين متغير استراتيجية نقل الخطر وبين متغير اخطار النقل بالحاويات). ويمكن اختبار هذه الفرضية من الجدول (١٠) حيث نلاحظ التالي:

#### جدول (١٠) الارتباط بين متغير استراتيجية نقل الخطر وبين متغير اخطار نقل البضائع بالحاويات

اخطار النقل بالحاويات			المتغيرات
المعنوية	القيمة الاحتمالية	الارتباط	استراتيجية نقل الخطر
دال احصائياً عند مستوى معنوية (٥%)	0.00	0.493	

ان قيمة الارتباط بين متغير استراتيجية نقل الخطر وبين متغير اخطار نقل البضائع بالحاويات كان (٠,٤٩٣) وهو ارتباط موجب ومتوسط والقيمة الاحتمالية له (٠,٠٠) وهي اقل من مستوى الدلالة (٥%) اي بمعنى أن الارتباط معنوي وبذلك نقبل الفرضية السابقة اي (توجد علاقة ارتباط ذات دلالة معنوية بين متغير استراتيجية نقل الخطر وبين متغير اخطار النقل بالحاويات).  
٥. ولاختبار الفرضية الرئيسية الاولى: (توجد علاقة ارتباط ذات دلالة معنوية بين متغير استراتيجيات ادارة الخطر وبين متغير اخطار النقل بالحاويات). ويمكن اختبار هذه الفرضية من الجدول (١١) حيث نلاحظ التالي:

#### جدول (١١) الارتباط بين متغير استراتيجيات ادارة الخطر وبين متغير اخطار نقل البضائع بالحاويات

اخطار النقل بالحاويات			المتغيرات
المعنوية	القيمة الاحتمالية	الارتباط	استراتيجيات ادارة الخطر
دال احصائياً عند مستوى معنوية (٥%)	0.00	0.442	

ان قيمة الارتباط بين متغير استراتيجيات ادارة الخطر وبين متغير اخطار نقل البضائع بالحاويات كان (٠,٤٤٢) وهو ارتباط موجب ومتوسط والقيمة الاحتمالية له (٠,٠٠) وهي اقل من مستوى الدلالة (٥%) اي بمعنى أن الارتباط معنوي وبذلك نقبل الفرضية السابقة اي (توجد علاقة ارتباط ذات دلالة معنوية بين متغير استراتيجيات ادارة الخطر وبين متغير اخطار النقل بالحاويات).

ثانياً: الفرضية الرئيسية الثانية (توجد علاقة تأثير ذات دلالة معنوية بين متغير استراتيجيات ادارة الخطر وبين متغير اخطار النقل بالحاويات). وتتفرع منها الفرضيات الفرعية التالية:

١. (توجد علاقة تأثير ذات دلالة معنوية بين متغير استراتيجيات تجنب الخطر وبين متغير اخطار النقل بالحاويات). ولاختبار هذه الفرضية سيتم الاعتماد على تحليل الانحدار البسيط حيث ان المتغير المستقل هو (استراتيجية تجنب الخطر) والمتغير المعتمد هو (اخطار النقل بالحاويات). أما فيما يتعلق بنتائج تحليل التباين ANOVA لاختبار معنوية الانحدار البسيط فكانت كما في الجدول الاتي:

جدول (١٢) مجموع المربعات ومربع معامل التحديد واختبار F لاختبار علاقة التأثير

مصادر التباين	مجموع المربعات	درجات الحرية	متوسط المربعات	مربع معامل التحديد	قيمة F	القيمة الاحتمالية sig
الانحدار Regression	0.97	1	0.97	0.11	7.57	0.008
البواقي Residual	8.60	67	0.13			
الكل Total	9.58	68				

من جدول (١٢) السابق نلاحظ: ان مربع معامل التحديد كانت قيمته (٠,١١) اي ان متغير استراتيجيات تجنب الخطر يفسر ما نسبته ١١% من متغير اخطار نقل البضائع بالحاويات، وان قيمة F الحسابية هي (٧,٥٧) وبمقارنتها مع قيمة F الجدولية بدرجة حرية (١، ٦٧) وكانت قيمتها (٣,٩٨) نلاحظ أن قيمة F الحسابية أكبر من قيمة F الجدولية وبذلك نقبل الفرضية وهذا ما تؤكد القيمة الاحتمالية للاختبار وكانت (٠,٠٠٨) اقل من مستوى الدلالة (٥%)، وهذا يدل على ان النموذج صالح لقياس العلاقة السببية بين المتغير المستقل والمتغير التابع اي نقبل الفرضية السابقة بمعنى (توجد علاقة تأثير ذات دلالة معنوية بين متغير استراتيجيات تجنب الخطر وبين متغير اخطار النقل بالحاويات)..

#### المبحث الرابع: الاستنتاجات والتوصيات

##### اولاً: الاستنتاجات

١. استخدام الاساليب العلمية في التحليل والتنبؤ والتحديث المستمر لقواعد البيانات في نظم المعلومات يرفع مستوى قدرة الشركة على تقادي المخاطر
٢. قيام اكثر المستوردين في العراق بالتأمين على بضائعهم في شركات تأمين خارج العراق ادى الى عدم اعطاء الفرصة لشركات التأمين العراقية ومنها شركة التأمين الوطنية لتأخذ دورها في السيطرة على سوق التأمين البحري في العراق.

##### ثانياً: التوصيات

١. يوصي الباحث باستخدام سياسة مليء الاحتفاظ (اي ان الحقيبة الاحتياطية للشركة المؤمنة تملئ احتفاظها بتوزيع الاخطار المؤمنة لديها على شركات التأمين المحلية وزيادة مستواها قبل اللجوء الى شركات تأمينية اجنبية للدخول في برنامج اعادة التأمين) التي تساعد على تكوين برنامج اعادة بشكل افضل، من خلال الاستفادة من القدرة الاحتياطية للشركات الاخرى العاملة في قطاع التأمين قبل الدخول في مبادرة برنامج الاعادة.
٢. العمل على تطوير مراحل واجراءات تسوية التعويضات من اجل عدم دفع مطالبات تعويضية مبالغ فيها الى المؤمن لهم، مما يسهم في تقليل الخسائر في محفظة التأمين البحري

## المصادر

## أ - القوانين والتقارير

١. القانون البحري الفرنسي لعام ١٩٦٧
٢. قانون التجارة البحرية الاردني رقم (١٢) لسنة ١٩٧٢
٣. قانون التجارة البحرية الانكليزي لعام ١٩٠٦
٤. قانون التجارة البحرية المصري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠

## ب - (الكتب):

١. البلادوي، علاء عبد الكريم، العنبيكي، شهاب احمد جاسم، ٢٠٢٠، اصول التامين الاساسية وتطبيقاته العملية، مؤسسة تائر العصامي للطباعة والنشر والتوزيع، المجلد ١
٢. سلامة، اسامة عزمي، ٢٠٠٧، "ادارة الخطر والتامين"، عمان - الاردن
٣. طه، مصطفى كمال، ١٩٩٢، "التامين البحري - الضمان البحري"، دار الجامعية للطباعة والنشر
٤. طه، مصطفى كمال، بندق، وائل انور، ٢٠٠٥، "التامين البحري"، الطبعة الاولى، دار الفكر الجامعي للطباعة والنشر، الاسكندرية
٥. العطير، عبد القادر حسين، ١٩٨٣، الحاويات واثرها في تنفيذ عقد النقل البحري، دار الجامعية
٦. علوان، طلال ناظم، واخرون، ٢٠١٧، "ادارة الخطر والتامين"، الطبعة الاولى، دار الدكتور للعلوم الادارية والاقتصادية، بغداد - شارع المتنبي
٧. مامندي، غازي، ٢٠١٣، "ادارة الخطر والتامين"، الطبعة الاولى
٨. المقداي، عادل علي، ٢٠٠٢، "القانون البحري"، الطبعة الاولى، مكتبة دار الثقافة للتوزيع والنشر، عمان - الاردن
٩. موسى، شقيري، واخرون، ٢٠١٢، "ادارة المخاطر"، الطبعة الاولى، دار المسيرة للنشر والتوزيع، عمان - الاردن
١٠. موسى، طالب حسن، ٢٠٠٧، "القانون البحري"، الطبعة الاولى، دار الثقافة، عمان
١١. يوسف، حسن يوسف، ٢٠١٣، النقل والشحن والتامين البحري في ضوء القانون الدولي، الطبعة الاولى، المركز القومي للاصدارات القانونية
١٢. النحلة، مروان، "قياس وتحليل وادارة المخاطر المالية"، ٢٢ شباط، ٢٠١٠

## ج - الرسائل والاطاريح الجامعية:

١. المهيرت، علاء عبد الحفيظ المهيرت، ٢٠١١، المصلحة في التامين، (رسالة ماجستير) بحث مقدم الى جامعة الشرق الاوسط، كلية الحقوق قسم القانون الخاص الاردن
٢. المولى، نداء كاظم، ١٩٩٠، المركز القانوني للناقل البحري في النقل بالحاويات، (رسالة ماجستير) بحث مقدم الى كلية القانون جامعة بغداد

## د. البحوث والدوريات:

١. السعدون، فوزية، تنمية الموانئ واهمية النقل، ٢٠١٠، بحث متاح على الموقع [www.q8ship.com](http://www.q8ship.com)

## المصادر الاجنبية :

- 1.Aven,T, (2015), " Risk assessment and risk management: review of recent advances on their foundation", European journal of operational research, PP (1-13).
- 2.AL NABULSI, hani, (2009) , " AN assessment of vulnerability and risk in mass gatherings" master of arts (MA) in development and emergency practice, oxford brookes university .
3. .Bharadwaj,ujjwal, (2010) , " Risk based life management of offshore structures and equipment " , doctor of engineering, loughborough university
- 4.branch, 1977, the Elements of shipping: 4<sup>th</sup> ed. London
- 5.Daft,RichardL.organization theory and design 8<sup>th</sup> ed,mason,Thomson / south-western ohio-2004
- 6.Damodran.stratgic Risk taking Wharton school publishing.London 2009
- 7.Rorvik , knut, (2013) , " Risk management in complex frame agreement- acase study from a contractors perspective" \_master of science in dustrial economics, department of industrial economics, risk management and planning , university of Stavanger .
- 8.Wong, shun anson, (2012), "Enhancing sustainability by managing environmental and social risks in the hotel and resort industry of grangdong", doctor of philosophy, University of Hong Kong .