

٥٧
٥١٧٧٢

قائمة المحتويات
العدد ١٠٠٠ - مع جدول المحتويات
١٩٩٧

العربي الرائد

AL - RAEED AL ARABI

مجلة فصلية تعنى بشؤون التأمين وإعادة التأمين
تصدرها شركة الاتحاد العربي لإعادة التأمين - دمشق

السنة الرابعة عشرة - العدد السادس والخمسون - الربع الثالث - ١٩٩٧

• **تأمين الطيران**
في انتظار الآتي...!!!

• **الجوانب النفسية**

ذات الصلة بالخطر، والتأمين عليه

• **معادلة الأمن الغذائي العربي**

• **تنظيم الملاءة المالية**

لشركات التأمين

العربي الرائد

AL-RAEED

AL-RAEED AL-ARABI

مجلة فصلية تصدر عن شركة الاتحاد العربي لإعادة التأمين
دمشق - الجمهورية العربية السورية

تعنى مجلة «الرائد العربي» بصورة رئيسية بشؤون التأمين وإعادة التأمين، وما يتصل
بها، كما قد تتناول قضايا التنمية والاقتصاد والشؤون النقدية في الوطن العربي.

شركة المعصرة لإعادة التأمين

السور

التاريخ ١١/١١/٩٨

الساعة

١١٩

مسل

سرقة

مضاه

المشرف العام

رئيس مجلس الإدارة غسان بارودي

رئيس التحرير

عبد اللطيف عبود

السنة الرابعة عشرة

العدد السادس والخمسون

الربيع الثالث - ١٩٩٧

الإشتراكات:

يحدد بدل الاشتراك بسبعة واحة لمدة عام كالتالي:

- أ - في الجمهورية العربية السورية
- ١ - للمؤسسات والكتائب والشركات ٣٠٠ ل.س
- ٢ - للأفراد ٢٠٠ ل.س
- ب - في الخارج ٣٠٠ دولار أمريكي

(نفس النسبة في سوريا خمسون ليرة سورية)

دعوة
إلى الكتاب والباحثين
في شؤون التأمين وإعادة التأمين

ترحب مجلة "الرائد العربي" في عامها الرابع عشر بإسهامات الاخوة والأخوات من العاملين في أسواق التأمين العربية المختلفة. الذين يدفعهم حرصهم على تحسين الوعي التأميني ونشر الثقافة التأمينية على العاملين في هذه الأسواق، ولكل من يعنيه الأمر. أن تحظهم علماً بأنها سيبصرها استقبال هذه المساهمات ونشرها على صفحات المجلة.

في إطار ما يلي:

- ١ - أن تعالج بعض قضايا التأمين وإعادة التأمين بأسلوب علمي ودقيق.
- ٢ - أن تعالج بعض القضايا الاقتصادية العربية الراهنة وقضايا التنمية على مستوى الوطن العربي.
- ٣ - تحوّل المجلة على نوثيق ما يرد فيها بالإشارة الواضحة لمصدره كلما اقتضى الأمر ذلك.
- ٤ - سوف يكون معيار النشر الموضوعية والجدة.
- ٥ - يفضل أن تكون المساهمة مطبوعة، تحاشياً لاحتمال الأخطاء وإذا لم يتيسر ذلك فإن تكتب على وجه واحد من الورقة ونظف واضح.
- ٦ - أن لا يتجاوز حجم المساهمة أو الدراسة ١٠ - ١٢ صفحة من القطع الكبير على الآلة الكاتبة.
- ٧ - ترحب المجلة بتقارير تغطي الندوات والمؤتمرات ونشر مراجعات الكتب الحديثة المتعلقة بصناعة التأمين والقضايا الاقتصادية عموماً.
- ٨ - في الوقت الذي تقدر فيه المجلة بالغ التقدير ما يصنفاً من إسهامات فإنها ستدفع مكافأة مالية عما تقبله للنشر فيها. وتعتبر أن القيمة المعنوية للمساهمة أعلى بكثير من أية مكافأة.

الموضوع	الكاتب/ المترجم	الصفحة
- تأمين الطيران		
في انتظار الاتي.....	إعداد: عبد اللطيف عمود	٥
- الجوانب النفسية		
دات الصفة بالخطر والتأمين عليه	جمال عبد الرسول غاثم	١٨
- تصور جديد		
تطوير واقع السلامة البحرية	إعداد: سعد جواد علي	٣٢
- تنظيم الملاحة		
الهيئة لشركات التأمين	د. زكريا فواز	٤٧
- العرب في		
معادلة الأمن الغذائي العالمي	مروان دراج	٥٧
.. تقرير التنمية البشرية لعام ١٩٩٦		
مستويات برنامج الأمم المتحدة الإنمائي	د. مصطفى محمد العبد الله	٧١
- تقرير مناخ الامتثال		
في الدول العربية لعام ١٩٩٦	إعداد السيدة: رياض نواي	٨٠
- أخبار وأرقام		
التأمين في مواجهة الكوارث	اعداد : نجلاء محمود	٩٣



- المواضيع المنشورة في هذا العدد لا تعبر بالضرورة عن رأي المجلة
- ترتيب المواضيع يخضع لاعتبارات طباعية فقط
- المراسلات باسم رئيس التحرير

الإعلان

في مجلة "الرائد العربي"

يسر مجلة "الرائد العربي" أن تعلن عن قبولها نشر إعلانات تجارية على صفحاتها وتشمل هذه الإعلانات بشكل أساسي مايلي:

١. إعلانات عن شركات التأمين وإعادة التأمين العربية والأجنبية.
 ٢. إعلانات عن شركات الوساطة التأمينية وبيوتات الاستثمار.
 ٣. إعلانات عن المصارف العربية وبطاقات الائتمان.
 ٤. إعلانات عن الحاسب الآلي "الكمبيوتر" والبرامج الخاصة به.
 ٥. إعلانات عن شركات الطيران والخطوط الجوية.
- نشر إعلانات لا تتعلق بالأنشطة أعلاه يتم الاتفاق عليها بشكل خاص.

الأسعار

أولاً: للإعلانات الواردة من خارج الجمهورية العربية السورية:

صفحة داخلية أسود وأبيض	٣٠٠ دولار أمريكي
نصف صفحة داخلية أسود وأبيض	١٣٥ دولارا أمريكيا
غلاف داخلي ملون	٦٠٠ دولار أمريكي

ثانياً: للإعلانات من داخل الجمهورية العربية السورية:

صفحة داخلية أسود وأبيض	١٠٠٠٠ ليرة سورية
نصف صفحة داخلية أسود وأبيض	٧٥٠٠ ليرة سورية
غلاف داخلي ملون	٣٠٠٠٠ ليرة سورية

في حال الإعلان لأكثر من مرتين متاليتين يمكن منح تخفيضات يتفق بشأنها مع هيئة التحرير.

التنضيد والإخراج والطباعة

دار طلاس للدراسات والترجمة والنشر

تأمين الطيران

في انتظار الآتي!!!*

إعداد: عبد اللطيف عبود

١- مقدمة

ملايين البشر في كل أرجاء العالم يستخدمون خطوط النقل الجوي للانتقال عبر أرجاء المعمورة، داخل بلدانهم وخارجها. وصناعة النقل الجوي، خلال السبعة عقود المنصرمة من هذا القرن، تطورت بصورة مذهلة وأثبتت جدارتها، وكان تطورها خلال هذه الفترة، القصيرة نسبياً، يتسم بالتسارع بعد بدايات متواضعة لتصبح قادرة على نقل هذه الملايين من البشر، وبذا امتلكت خرياتها المؤهلة للقيام بهذا الدور الهام، وبلورت إمكانات مالية وتقنية متميزة.

وكل القرائن تشير إلى أن عدد الذين يستخدمون الطائرات في أسفارهم سيستمر صعوداً ومعدلات عالية تتجاوز معدلات الزيادة في النقل الأرضي أو المائي وفي مختلف البلدان. واتصفت معدلات الزيادة في الطلب على النقل الجوي خلال الأعوام الخمسة عشرة الماضية بأنها فاقت ما كان متوقعاً،

* موضوع تأمين الطيران كان محوراً للتقرير الذي ظمّ آراء عددٍ من أبرز الأسماء المعنية بشؤون تأمين وإعادة تأمين الطيران على صعيد أسواق التأمين العالمية، ونشرته مجلة «Reinsurance» السنوية بعددها في شهر آب/أغسطس لعام ١٩٩٧، وقد اعتمدنا على ما احتواه التقرير المذكور في إعداد هذه الدراسة

وتتوقع المنظمة الدولية للنقل الجوي «أياتا» International Air Transport Association «IATA» أن ٢٧٢ مليون مسافراً إضافياً سوف يستخدمون الطائرات بحلول عام ٢٠٠٠ م، وأن الحمولات التي ستقحمها الطائرات سوف تزداد بنسبة مماثلة كما تقدر المنظمة الدولية للطيران المدني «International Civil Aviation Organisation» ICAO أن عدد المسافرين على الرحلات الجوية المنظمة سوف ينمو بمعدل ٧ بالمئة في عام ١٩٩٧ و ٦ر٥ بالمئة في عام ١٩٩٨ على صعيد العالم، وأن شركات الطيران في جنوب شرق آسيا سوف تحقق أعلى معدلات النمو مستندة على نمو اقتصادي مميز لبلدانها، كما استطاعت أن تحقق الخطوط الجوية في أمريكا اللاتينية وإفريقيا والشرق الأوسط نمواً ملحوظاً، وبالنظر لنمو اقتصاديات بلدان حوض الباسيفيك الآسيوية فإنها سوف تتشابه من حيث الحجم مع أمريكا الشمالية وأوروبا وأن عدد مسافريها جواً سوف يتضاعف ثلاث مرات من ١٣٤ مليون مسافر في العام إلى ٣٩٣ مليون مسافر في العام ٢٠١٠ م. وتقدر مصادر رسمية في «IATA» أن عدد المسافرين المحمولين جواً في عام ١٩٩٦ قد وصل إلى ١١٨٥ بليون راكب بينهم أكثر من ٣٨٠ مليون على الرحلات الدولية وحوالي ٨٠٠ مليون على الرحلات المحلية وذلك في جميع أرجاء العالم.....

معايير السلامة

هاجس ينمو بازدياد

في حديث أدلى به إلى صحيفة الفايننشال تايمز في شهر حزيران/ يونيو الماضي أعرب السيد «Richard Malym» من جمعية مكسبي الطيران في هيئة اللويدز «Lloyd's Aviation Underwriters» أن الخطوط الجوية العالمية قد تشهد حادثاً جديداً كل أسبوع في عام ٢٠١٠ م إذا لم تتحسن إجراءات السلامة وظلت في وضعها الراهن الآن. وأضاف أن هذا وضع لا يمكن القبول به ليس على صعيد التأمين فحسب بل على صعيد الجمهور خاصة عندما يتم تداول هذا الوضع غير المرضي في وسائل الإعلام المختلفة مما يخلق أزمة ثقة حقيقية بين السفر بالطائرات وجمهور المسافرين.

وفي دراسة حديثة نشرتها الشركة السويسرية لإعادة التأمين «Swiss Re» حول «مدى السيطرة والرقابة وخطوى إجراءات سلامة الطيران المدني» لفتت الانتباه إلى ترابط واضح بين زيادة الخسائر الناشئة عن حوادث الطائرات وبين زيادة وسائل النقل الجوي، بالإضافة إلى فقدان الثقة على المستوى الجماهيري كما تعيد إلى الأذهان الخسارة المادية الهائلة التي تترتب على هذه الحوادث سواء من الطائرة الذي يصل في حالة طائرة عملاقة كالطائرة بوينغ (٧٤٧) إلى ١٨٠ مليون دولار أو من حيث المسؤولية تجاه الأشخاص والحمولة ونفقات تحري الحوادث ودراسة أسبابه والتأثير الذي يتركه على سمعة الشركة.

وترى Swiss Re «أن نظام مراقبة الطيران على صعيد العالم ما زال يعاني من ثغرات عديدة بما في ذلك طرق استخدام التقنية العالمية التي تزود بها الطائرات والمطارات في العديد من دول العالم.

في هذا الإطار يرى العديد من الباحثين المعنيين بسلامة الطيران أو أولئك العاملين في مجال التأمين على الطائرات ومسؤوليات الناقل الجوي، أن الطائرات العملاقة التي تتجاوز حدود ما هو معروف حتى اليوم، والتي يجري الحديث عنها بتواتر ملحوظ، سوف تكون في المستقبل - إذا تحقق بناؤها - مصدراً من مصادر زيادة عدد ضحايا حوادث الطائرات، ومن الناحية الفنية الصناعية لا يوجد ما يمنع تحقيق بناء هذه الطائرات، بل إن كلاً من شركتي «ايرباص» و «بوينغ» تفكر بإنتاج طائرات أكثر ضخامة وقد تتسع إلى ٦٠٠ أو ٨٠٠ حتى لألف مسافر على متن الطائرة الواحدة.

في عام ١٩٩٥ فكرت جهات منتجة بضم جهودها من أجل إنتاج مشترك لطائرات «SUPER JUMBOS»، ولكن توجهها أوقف لتوقف الجهة المنتجة بدعوى أن السوق كان ما يزال غير كافٍ لاحتواء تكلفة قد تصل إلى ١٥ بليون دولار.

ولكن شركته «ايرباص» قد اتخذت قرارها بتطوير طائرة A3XX باستطاعة تتراوح بين ٤٠٠ إلى ٦٠٠ مسافر، وتعتقد هذه الشركة أن الخطوط الجوية في العالم قد تشتري حوالي ١٥٠٠ طائرة من هذا الطراز خلال العشرين سنة القادمة.

وفي ظل هذه التوجهات يفترض بلوغ حالة قصوى من معايير السلامة وليس مجرد مراجعة ماهدو قائم الآن وتصحيحه، بل أن تكون مقتضيات السلامة التي يتم ابتكارها واستحداثها مرادفة نسبياً، على الأقل، لما يتم استحداثه من زيادة طاقة تحميل الطائرات التي يزمع إنتاجها. وعلى أية حال فإن مستوى هذه المعايير ومدى التمسك بها يختلف بصورة ملموسة بين بلد وآخر من بلدان العالم لأسباب مختلفة، وثمة حقيقة موضوعية فعلاً تشير إلى أن ولادة عدد كبير من الخطوط الجوية الجديدة خلال وقت قصير لم يكن كافياً لامتلاك الخبرة والإمكانية المادية لممارسة دور رقابي فعال على إجراءات السلامة الناجمة.. ففي الدول التي كانت منضوية تحت الاتحاد السوفياتي، حيث كانت تعمل شركة رئيسية واحده هي «إيرفلوت»، يعمل الآن ما يقرب من ثمانين ناقل جوي.

تحديات الـ «SUPER JUMBOS»

مكتسبو الطيران في أسواق التأمين العنلية أوضحوا أنهم يزمعون استقراء وجود طاقة تأمينية كافية لمواجهة طلب محتمل لتأمين طائرة من هذا النوع قد تحمل على متنها ٨٠٠ مسافر. ومع أن عدد المقاعد المفترض في هذه الحالة يعادل ضعف أكبر طائرات الخايمر الموجودة في الخدمة الآن، إلا أن الطاقة الاكتيائية التي يعرضها مكتسبو الطيران والتي يعتقد أنها في حدود ٢٢٠٪ عن الحاجة تعني أنه لن يكون ثمة مشكلة حقيقية، ولكن مع حدود المسؤولية تجاه المسافر التي بلورتها «IATA» على نطاق واسع فللمسألة وجه آخر..... إنه ليس من الواضح متى وأين تبنى مثل هذه الطائرات، أو إذا كانت ستبنى على الإطلاق. فشركة «Boeing» قد تخلت عن مشروعها في هذا المجال معللة ذلك بأنها لا تتوقع طلباً كافياً على شراء الطائرة الجديدة، ومع أن «ايرباص» ماضية، فيما يبدو، في مخططاتها لبناء طائرة ب ٨٠٠ مقعد من طراز A3XX بحلول عام ٢٠٠٣ إلا أنها قد تواجه صعوبة في تحمل عبء التمويل اللازم. وبينما تؤكد Boeing ريادتها في صناعة الطائرات العملاقة العاملة الآن كذلك في طائراتها ذات المدى الطويل من طرازي ٧٦٧ و٧٧٧ ذات المحركين... ويفرض أن وجود هذه الطائرات العملاقة أصبح أمراً مؤكداً فسوف يترتب

إنه من الحقائق المعترف بها على نطاق شبه شامل أن ثمة مؤشرات تحذيرية للمستقبل حول التطور البطيء، أو حتى الركود شبه المطلق، في تطوير وتحسين عنصر السلامة للطيران المدني. وفي دراسة أعدتها شركة «Boeing» ووافقت على مضمونها شركة سكانديا أشير إلى ثبات في تطور سلامة الرحلات الجوية الذي شهدته صناعة النقل الجوي منذ السبعينات، وكان مستوى السلامة وقف عند تلك الحدود ولم يتعدها وبالرغم مما أشرنا إليه من خلاف حول مستوى السلامة بين ناقل وآخر فإنه يمكننا القول أنه إذا استمرت معدلات الزيادة في عدد المسافرين جواً بواقع ٧ بالمئة سنوياً حتى سنة ٢٠١٧م وبقيت معدلات الحوادث على حالها فإنه علينا أن نتوقع حادثة، بمعنى خسارة كلية كل أسبوع، أو بعبارة أخرى فإنه من المتوقع أن تتضاعف إلى ثلاث مرات تلك الحوادث على مدى السنوات العشر القادمة. وهذا بالتأكيد ما لا يمكن قبوله، ولا بُدَّ من التصدي له بالعمل الذووب لرفع مستوى معدلات السلامة. وتجدد الإشارة في هذا المجال إلى أن عدداً من الناقلين الجويين يعتقدون أنه قد آن الأوان لاعتماد نظام «FDMS» «Flight Data Monitoring Systems» حيث يتم تبادل حقيقة معلوماتية تضم إشارة مختصرة لكل رحلة من الرحلات وما حصل فيها خارج الحدود العادية المألوفة، وهكذا يتوفر لقيادة الطائرات وطواقمها الاطلاع على معطيات ملايين الرحلات سنوياً عوضاً عن الاكتفاء بتحليل حوادث التحطم التي لا تتجاوز ٣٠ حادثة سنوياً، ونظام FDMS هذا قد يكون خطوة واسعة في هذا المجال عندما يتم الأخذ به في شركات الطيران العالمية.

على تأمينها حدوداً عالية للمسؤوليات تشبه التوازن القائم في سوق تأمين الطيران. وقد يدفع مؤمني الكوارث إلى دخول هذه السوق للاكتتاب في الحدود العليا من المسؤولية في إطار اكتسابهم للكوارث الأخرى، بينما تترك الحدود المألوفة في سوق تأمين الطيران التقليدية. كما يرى بعض المعنيين ظهور الحاجة لاستخدام الوثائق طويلة الأجل «LONG TERM POLICY» لتعطي الفرصة لتصحيح عدم التوازن في معدل التعويضات بين سنة وأخرى في ضوء التوقع أن هذه التعويضات سوف تحصل متباعدة.

قطع التبديل، والدور الخطير.....

إن الخطورة الناشئة عن استخدام بعض الطائرات لقطع تبديل غير أصلية «مستعملة أو مزيفة» تزداد بصورة ملحوظة في مناطق محددة من العالم بوجه خاص حيث تفتقد الصرامة اللازمة لمكافحة ظاهرة كرههذه، وغسبراء السلامة في مجال الطيران قد لاحظوا باهتمام كبير عامل التهديد الذي تصيفه هذه الحالة على صعيد الخطوط الجوية والمؤمنين على حد سواء. وليس ثمة ما يؤكد القدرة على ضبط هذا الواقع بصورة كاملة.

ويعتقد معيدو التأمين أن المؤمنين المباشرين الذين يتولون زيادة عملية التأمين المباشر عليهم أن يقرروا - من خلال خبرتهم المباشرة في تسوية الحوادث - إلى أي مدى كان أثر هذه القطع المهجنة في وقوع الحادث،. وتشكل ساحات تجميع الطائرات التي خرجت كلية من الاستعمال؛ بسبب وضعها الفني العام، أو بتعرضها لحادث، مصدراً من مصادر القطع التبديلية، وبعض هذه الساحات أو ما يسمى أحياناً المقابر، تكتسب سمعة خاصة في كونها أحد المواقع

صحيفة «افيرالد تريبيون» قامت ببحث مركز حول ظاهرة الاتجار بالقطع التبديلية المزيفة للطائرات ومدى انتشارها، وجاء في هذا البحث أن أسوأ حادثة تم التأكد فيها من دور القطع التبديلية في تسببها كانت في عام ١٩٨٩، فخلال رحلة كانت تقوم بها طائرة من طراز «كونفير ٥٨٠» من أوسلو إلى هامبورغ وعلى متنها ٥٥ راكباً عندما انكسر الجزء المتحرك من ذيل الطائرة مما أدى إلى سقوطها في الشمال ووفاة جميع من كانوا على متنها. وقد تبين نتيجة التحقيقات التي أجريت في أسباب الحادث أن بداية الكسر كانت في قطعة تبديل غير أصلية، وفي تحقيقات لاحقة أجرتها السلطات النرويجية على حطام الطائرة تبين أن عدة قطع مزيفة كانت قد ركبت على الطائرة المذكورة.

ولكن في دراسة أجرتها سلطات الطيران الاتحادية الأمريكية «Federal Aviation Authority» (FAA) شملت ١٧٤ حادثة تحطم طائرات مختلفة ما بين ١٩٧٣-١٩٩٦ تبين لها أن قطع التبديل الزائفة قد لعبت دوراً في عدد من هذه الحوادث، ولكن لم يثبت أن أية شركة طيران معروفة قد تعرضت أي من طائراتها إلى حادثة بسبب هذه القطع.

الرئيسية لهذه الغاية كما هو الأمر مع الساحة الواقعة في ميامي وفي مكان قريب من مطارها الدولي.

ومع أنه من القواعد المعتمدة رسمياً عند جواز استعمال الطائرات المنسقة لأي سبب من الأسباب، فليس من المؤكد أبداً أن بعض القطع، وربما عند كبير منها؛ لا تدخل السوق على أساس مزيف وبوثائق مزيفة، ويعتقد على نطاق واسع أن المطارات الأقل استخداماً سواء في الشرق الأقصى أو حول البحر المتوسط أو في أي جهة أخرى من العالم هي الأكثر تعاملًا بهذا النوع من القطع حيث تضطر الطائرات العابرة للهبوط لاستدراك خلل طارئ، ومعاودة طيرانها فور ذلك.

والواقع أن تجارة القطع التبديلية المزيفة للطائرات قد نمت كمصدر للربح الكبير وكإحدى مجالات الجريمة المنظمة. ويعلق «Keith Selly» كبير مكثبي الطيران في شركة «SWISS Re» بالمملكة المتحدة ورئيس مجلس إدارة جمعية مكاتب تأمين الطيران «AIOA» «Aviation Insurance Offices Association» في لندن على الظاهرة بالقول «إنها مشكلة حقيقية، وليس من السهل وضع حد لها، وعلى شركات الطيران الحصيفة اتخاذ كل الخطوات اللازمة لتبقي طائراتها بعيدة عن بؤرة التلوث هذه، ولكن في بعض الحالات الطارئة ليس من الممكن تحاشي حالة كهذه في أمكنة قد يكون عسيراً فيها إيجاد قطع تبديلية بشكل مؤكد.»

ومع أن معظم شركات الطيران العالمية لديها وسائلها الخاصة لحماية نفسها من عملية الخداع هذه، أو يفترض ذلك، إلا أنه من الصعب استئصال هذه الظاهرة السوداء في سوق قطع التبديل ما لم تمتد ذراع الحكومة الصارمة إليها بكل الخزم. وعلى هيئات الطيران أن تسعى دائماً لزوج حكوماتها ووضعها في صورة هذا الأمر.

لقد قدمت حادثة الطائرة التابعة للخطوط الجوية الأمريكية «American Air Lines» التي تحطمت في شهر ديسمبر/ كانون الأول من عام ١٩٩٥ وقتل جميع من هم على متنها وعددهم ١٦٠ راكباً، مثلاً سيئاً يعكس الجشع الذي يمارس في هذا المجال، حيث تمت سرقة أجزاء من الطائرة المنكوبة قبل أن ترفع

اشلاء الأجساد البشرية، وبيعت إلى تجار القطع التبديلية في ميامي، لتجري لها فيما بعد عملية التزييف ثم تسريها إلى الأسواق المختلفة. ومن جهة ثانية فقد نظرت المحكمة المختصة في «إلينوي» بالولايات المتحدة في قضية أربعة رجال اتهموا بالغش في مبيع قطع تبديل مستعملة للطائرات قُدِّرَ ثمنها بأكثر من ٥٠٠٠٠٠٠ دولار، وثبت أن هذه القطع أحضرت من طائرتين أصيبتا في حرب الخليج عام ١٩٩١ إحداهما من طراز بوينغ ٧٤٧ كانت تملكها شركة الخطوط الجوية البريطانية والثانية من طراز «DC9» كانت تملكها شركة الطيران الكويتية و كليهما دمرتتا على الأرض في مطار الكويت الدولي.

وتتوقع بعض مصادر الطيران المدني أن قيمة القطع التبديلية الزائفة أو غير الأصلية وغير المعتمدة أصولاً، التي يتم تداولها يتجاوز بليون دولار، ويشكل هذا مصدر خطر كبير خاصة وأنه من المتوقع أن تشهد هذه التجارة السوداء رواجاً كبيراً في الأوقات القادمة إذا لم تتوفر سبل الردع المناسبة.

تأمين الطيران

بين فائض الطاقة الاكتتابية، وانخفاض الأسعار،

من يراقب الانخفاض المتلاحق لأسعار تأمين الطيران في السنوات الأخيرة، وما يتبعه من فائض الطاقة الاكتتابية المتاحة في الأسواق العالمية، يتولد لديه الانطباع بأن تأمين الطيران محطة جذابة لتحقيق الربح فهل الأمر هكذا!!! وإذا كان، فإلى متى يستمر ذلك!!!...

في قرار قضائي فاجأ سوق التأمين في الولايات المتحدة الأمريكية حكم على «مكتسي الطيران الأمريكيين» «US Aviation Underwriters» (U S A U) بدفع غرامة قدرها ٢٠ مليون دولار جزاء على ما اعتبرته المحكمة الفدرالية في بروكلين بأنه عملية غش، وحكمت على المدير التنفيذي السابق John Brennan بالسجن لمدة خمس سنوات. والقضية المذكورة جاءت في أعقاب حادث اختطاف لطائرة ركاب أقدم عليها أحد المستخدمين سابقاً في شركة طيران أمريكية بعد أن تجاوز الحاجز الامسي، أي نقطة تفتيش

نتائج السنوات الأربع التي سبقت ١٩٩٧ أظهرت محصلة إيجابية. فبعد سنوات سبع من النتائج السلبية حقق عام ١٩٩٥ نتائج مريحة لعدد كبير من مكنتي الطيران ويتوقع أن يكون الأمر كذلك بالنسبة لعام ١٩٩٦ خاصة لأولئك المكتتبين الذين يتحاشون اكتتاب أعمال في تأمينات الطيران الأمريكي أو كانت اكتتاباتهم في هذه متواضعة بشكل لا يؤثر على محافظتهم... على أية حال فقد واصلت أسعار تأمين الطيران انخفاضها خلال السنوات المذكورة وهذا الاتجاه الهابط مرشح للاستمرار خاصة إذا أسفر عام ١٩٩٧ عن نتائج إيجابية، وإذا صحَّ هذا التوقع فإنه يعني القليل من مبررات التفاوض للمستقبل....

صحيح أن سوق تأمين الطيران لم تكن الوحيدة في تحولها لتكون سوق المشتري لسلسلة الحماية التأمينية بمعنى التحول لتكون «SOFT MARKET» بل قد سبقتها في ذلك أسواق تأمين الممتلكات بحري وغير بحري. ولكن ما حصل في سوق تأمين الطيران لا يجد التبرير الكافي له على أرض الواقع، وحتى عام ١٩٩٦ الذي يظهر نتائج إيجابية فقد كان عدد الحوادث التي اعتبرت خسارة كلية عالمياً نسبياً خاصة في الطائرات الكبيرة التي بلغت سبع طائرات.... وعدد الضحايا كان قياسياً (باستثناء عام ١٩٨٥) وبلغت جملة التعويضات ما بين ١ - ١٢٢ بليون دولار... فهل نتائج سنتين أو بضع

المسافرين الذي تديره شركة أمن خاصة، وبعد صعوده إلى الطائرة قام باختطافها ثم لاحقاً أطلق النار على الطيار وقتله مما أدى إلى تحطم الطائرة ولاقي ٤٣ مسافراً مصرعهم.

هيئة المحلفين في هذه القضية وجدت أن المسؤولين في U S A U قد اقرروا بداية أن الحوادث مسؤولية مشتركة بينهم وبين الشركة الأمنية Odgen Allied ولكن السيد Brennan أملى إرادته على موظفيه بالتوصل كلية من الحادث ليتحاشى دفع أي حزم من المطالبة. وحيث أن غطاء الإعادة التوفر لم يكن ليغطي الجزء الذي يجب أن يقع على عاتق (U S A U) وقدره ٧٥ مليون دولار من جملة التعويضات التي وقعت مسؤوليتها على Odgen والبالغة ٥٣ مليون دولار.

سنوات متتابة كافية من الناحية الفنية لانخفاض في مستوى الأسعار كالذي شهدته الأسواق العالمية... لقد تذبذبت أسعار تأمين الطيران بالنسبة للأجسام والمسؤوليات (تجاه المسافرين، وتجاه الطرف الثالث) بشكل منحوظ وكالعادة، فتح هذا التذبذب المجال واسعاً أمام زيادة الطاقة الاكتتابية بشكل يتجاوز الأثر المنطقي للنتائج الاكتتابية، ومن الملفت للنظر أن الانخفاض الحاصل في أسعار الطيران بدأ متلازماً ومتوازياً بالنسبة لتأمين الأجسام ولتأمين المسؤوليات دون تقييمهما بشكل مستقل أي كل على حدة بالرغم من النتائج المتباينة لهما.

فخلال النصف الثاني من عام ١٩٩٦ انخفضت أسعار تأمين الطيران وسطياً بحوالي ٢٠ بالمئة أو أكثر قليلاً وفي عام ١٩٩٧ أستمر هذا التوجه نحو الانخفاض فبلغ ٣٠ بالمئة (بالنسب لسنة الأساس ١٩٩٥)، ولكن لا يمكن تحديد الانخفاض النهائي للعام المذكور إلا مع نهايته، لأن العديد من الأساطيل يجدد تأمينها خلال شهري أكتوبر / تشرين أول ونوفمبر / تشرين ثاني من العام.

وإذا كانت إيجابية النتائج تبرز بعض الانخفاض في سعر التأمين فلا شك أن هناك عوامل أخرى أفرزتها الأوضاع المتغيرة في سوق التأمين بشكل عام ساهمت هي الأخرى وبدور غير قليل في الوصول إلى ما هي عليه الآن.

فالتركز الحاصل في سوق التأمين الدولية نتيجة عمليات الدمج والبيع والشراء على صعيد المؤمنين ومعيدي التأمين والوسطاء وحتى في اللويدز التي انخسر عدد مكثبي الطيران فيها الآن إلى ١٢ مكتب بعد أن كان ٣٦ قبل خمس أو ست سنوات، هذا التركيز قتل العدد فعلاً ولكن ضاقت الاكتتاب انجحت في مسار عكسي... ومع ولادة سوق برمودا بطاقتها الاكتتابية الجديدة فقد زادت حرارة المنافسة وشدتها وزاد التباين في ضوابط التسعير - إن وجدت - حيث بلغت فروق السعر بين مكتب وآخر ما يزيد على ٣٠ بالمئة في بعض الأحوال !!..

وفي الطرف المأهابل (طرف المشتري) فلم يكن التركز بعيداً على صعيد الخطوط الجوية أو الصانعين سواء عن طريق الاتحاد أو التنظيم في مجموعات بغرض شراء غطاء تأميني مشترك «Jointly Purchasing Insurance» مما يجعل في

الإمكان ممارسة ضغط أكبر لتحقيق أكبر على الأسعار. وهكذا تبلور وضع يمكن وصفه بكلمات موجزة أقل، وبائعون أقل، عبر وسطاء قليلو العدد، وبطاقات اكتتابية كبيرة، وأسعار تنحصر هبوطاً بانتظار الآتي الذي لن يكون بالضرورة مريحاً أو مربحاً.

إعادة تأمين الطيران

بالرغم مما طرأ على أسواق التأمين العالمية من نمو ظاهرة تجمعات المؤمنين الكبار، فإن الحاجة إلى إعادة التأمين بالنسبة لتأمينات الطيران لم تكن يوماً أكثر مما هي عليه الآن... فضفة عدم التوازن التي تتصف بها تأمينات الطيران بدأت الآن أكثر وضوحاً بارتفاع قيم الطائرات وظهور توجهات واضحة نحو تحديد حدود أعلى لمسؤولية الناقل تجاه المسافر وربما يفضي هذا الاتجاه إلى أن تصبح مسؤولية غير محدودة...

ومن الجدير بالذكر أن أسواق التأمين العالمية قد شهدت في أوائل التسعينات آخر هبوط كبير في أسعار تأمين الخطوط الجوية، حتى أن أقساط التأمين كانت تكاد لا تكفي لتغطية الحوادث المتواضعة «للطائرات الصغيرة والمسؤوليات المرتبطة بها» ليس إلا... ومع ذلك فقد تبلورت طاقة اكتتابية فائضة بسبب ارتفاع معدلات العائد الاستثماري من جهة ولانخفاض تكلفة إعادة التأمين من جهة أخرى، وكان الباب مشرعاً أمام الإعادة المكررة «Retrocapacity»... وفي هذه الأيام قد لا تكون الظروف، نسخة مطابقة تماماً لأوائل التسعينات ولكن هناك فيما يؤكد الواقع شبهة مفتوحة لدى معيدي التأمين لاكتتاب أعمال الطيران حتى عند أولئك المعيديين الذين لم يكسبوا يبرعون إلى هذه الأعمال.

١ - الإعادة النسبية

من الناحية العملية فإن ذلك يعني اتفاقيات الحصص النسبية «Quota Share Treaty» لأن سوق الإعادة - على الغالب - لا يفضل اتفاقيات الفئاض أو اتفاقيات اختياري / الزامي «Facultative Obligator» في هذا المجال.

وإذا كان المعبدون المشاركون في هذه الإعادة يساورهم بعض القلق من جراء انخفاض الأسعار، إلا أن هذا القلق لم يكن كافياً للتأثير على عرض طاقتهم الاكتتابية التي تقدر بأنها تزيد عن ١٥٠ بالمئة عن الحاجة. ونتيجة لذلك دُفِعَ بعض المعيدين الذين يكتبون حصصاً صغيرة إلى خارج الحلبة. كما انخفض عدد الاتفاقيات، وقلَّ عدد المعيدين بصورة ملحوظة.

وفي هذا الإطار يمكن ملاحظة زيادة محدودة في الاتفاقيات النسبية التي تضم أعمالاً محلية «تحتوي عادة قيمة منخفضة لعدد كبير من الوحدات كما قد تحتوي شركات طيران وطنية صغيرة الحجم»، ما يزال سوق لندن معيداً رائداً هنا ويمكن اعتبار هذا النوع من الأعمال المفضلة لما هو متاح فيها من ممارسة نوع من الضوابط في الاكتتاب، والتعامل مع المطالبات، والمشاركة في تسويتها.

ب - الإعادة غير النسبية.

يعاني سوق زيادة الخسارة أيضاً من فائض الطاقة الاكتتابية المتاحة التي تقدر بـ ٢٠٠ بالمئة، ومع ذلك لم تنخفض أسعار زيادة الخسارة بمقدار الانخفاض الحاصل في سوق تأمين الطيران المباشر. وذلك بتأثير الترجه السائد نحو زيادة مسؤولية الناقل بحادث المسافر، هذا التوجه الصاعد الذي بدأ يتبلور بأشكال عديدة كان آخرها نجاح منظمة IATA في صياغة اتفاقية جديدة لتحديد مسؤولية الناقل، وكان لابد من أن يجد معيدو التأمين الأساسيين «Lead Underwriters» أنفسهم مدفوعين نحو تصليب موقفهم وساعد في تحقيق ذلك حقيقة أن سوق زيادة الخسارة لإعادة تأمين الطيران يتصف بوجود بضعة معيدين رئيسيين «Leading Underwriters» وعدد كبير من المعيدين الآخرين الذين يتبعون خطواتهم ويحافظون على احترام وضعهم كمعديين رواد.

على أية حال فإن معيدي التأمين XL في ظل الفائض المتاح قد يجهدون للاكتتاب في أعمال زيادة الخسارة على أساس أن التعويض يمكن أن يكون ١٠٠ بالمئة بينما تجمع أقساط زيادة الخسارة (بجدها الأدنى على الأقل) على

توقع المؤمن المباشر بأن ما يتوقعه من أقساط سيتلائم مع حجم طاقته الاكتتابية.

ويعتقد بعض المعنيين أن زيادة المسؤولية تجاه المسافر (الراكب) قد تؤدي إلى ولادة أنماط جديدة من الإعادة غير النسبية كأن تكون زيادة خسارة عسي زيادة خسارة «Excess of Loss ON Excess of loss» وحتى في الوضع القائم حالياً فإن بعض الأحكام الصادرة في الولايات المتحدة قد حددت هذه المسؤولية بـ ٢ مليون دولار للراكب وبذلك تكون حدود المسؤولية لطائرة بـ ٤٠٠ راكب خفيفة. وهذا سيشجع الاتجاه نحو هذا النمط الجديد من إعادة التأمين.

اتفاقية وارسو وحدود المسؤولية

• في عام ١٩٢٩ وقعت اتفاقية وارسو بين ١٢٦ مشارك من مختلف أنحاء العالم. وقد تضمنت جملة من القواعد والأسس التي تتعامل مع مسؤولية الناقل الجوي تجاه المسافرين والأمتعة والحمولة... وحددت المسؤولية في حالة الإصابة أو الوفاة للمسافر كحد أقصى بحوالي ٨٥٠٠ دولار أمريكي.

• في عام ١٩٥٥ عدلت الاتفاقية بموجب بروتوكول لاهي، وضاعفت حدود التعويض.
• في عام ١٩٦٦ زادت حدود المسؤولية بموجب اتفاق مونتريال بالنسبة للطائرات التي تطلع من الولايات المتحدة أو التي تصل إليها أو التي فيها بـ ٥٧٥٠٠٠ دولار.
• في عام ١٩٧٥ بموجب بروتوكول مونتريال عدلت حدود المسؤولية لتصبح ١٠٠٠٠٠ وحدة من وحدات السحب الخاص، ولكن هذه الحدود لم تطبق نظراً لمعارضة الولايات المتحدة.

• في عام ١٩٩٧ نجحت منظمة آيانا في صراعها الطويل لبهورة اتفاق جماعي بين الناقلين الجويين وأقرت استبدال الحدود السابقة بـ ١٠٠٠٠٠ وحدة من وحدات السحب الخاص حوالي ١٤٠٠٠٠٠ دولار أمريكي دون الحاجة لإثبات الخطأ، وألغيت الحدود بالنسبة للحالات التي ثبت أنها جاءت نتيجة الإهمال.

الجوانب النفسية

ذات الصلة بالخطر والتأمين عليه

جمال عبد الرسول غانم*

أولاً - مفاهيم أساسية

قبل تناول الجوانب النفسية ذات الصلة بالخطر ينبغي توضيح المفاهيم الأساسية التي سترد في ثنايا البحث وأهمها:

- عدم التأكد: Uncertainty

هو شك الشخص بخصوص قدرته على التنبؤ عندما يكون هناك العديد من النتائج الممكنة الحدوث. وبهذا فإن عدم التأكد هو الإدراك الشخصي الواعي للخطر في حالة محدودة، ويعتمد على تقدير الشخص للخطر ومدى الثقة بذلك. وخلافاً للإحتمالية والخطر فإن عدم التأكد لا يمكن قياسه بأي مقياس معروف ومقبول. وعموماً فإن عدم التأكد يمثل الحالة التي تنجم عن عدم المقدرة بالتنبؤ بحوادث المستقبل، وتلك مشكلة رئيسية دائماً.

- الخطر الذاتي: Subjective risk

ويعتبر الشك النفسي الذي ينشأ من مواقف الأفراد الفكرية أو حالتهم الذهنية، أي عدم التأكد المتعلق بحدوث معين كما يراه الفرد أو يعيه.

* أستاذ مساعد في كلية التأمين عضو مجلس إدارة شركة إعادة التأمين العراقية.

- الخطر الموضوعي: Objective risk .

هو الاختلاف النسبي للواقع عن الخسارة المحتملة، حيث يمكن قياس درجة اختلاف الواقع الفعلي عن الحوادث المتوقعة. وينسب إليه الخطر الموضوعي لجميع الأثام خاص الذين يواجهون نفس الحالة.

- الخطر الصافي: Pure risk .

يشير إلى الحالة التي تتضمن فقط احتمال الخسارة أو عدم الخسارة وهي حالة يمكن التأمين منها.

- خطر المضاربة: speculative risk .

يشير إلى الحالة التي تتضمن إمكانية الخسارة وأيضاً إمكانية الربح وهي حالة يمكن مواجهتها بطرق أخرى - غير التأمين - .
وفي كلتا الحالتين - الخطر الصافي وخطر المضاربة - هناك عدم تأكيد بخصوص ما يترتب على الحوادث المعني ونتيجة واحدة عادةً على الأقل تؤدي إلى خسارة، وفي حالة أخطار المضاربة هناك أيضاً على الأقل نتيجة واحدة ممكنة تؤدي إلى ربح.

ثانياً - الخطر وعلم النفس

لما كان علم النفس هو علم السلوك البشري فليس من الغريب أن نجد بعض علماء النفس قد ركزوا انبهاهم على سلوك الأفراد في الحالات التي تطوي على الخطر. وخذ الآن نادراً ما يُعطى الاهتمام لمفاهيم علم النفس ذات العلاقة بالخطر من قبل أساتذة الخطر والتأمين أو أولئك المعنيين بطرق مواجهة الخطر وكانت النتيجة بأن الكتب الدراسية المتعلقة بالخطر والتأمين قدمت تعميمات غير واضحة عن أهمية علم النفس.

ويمكن معظم الأشخاص من تسوية حالات الخطر الكثيرة جداً بلا إظهار أية اضطرابات فكرية، ومع ذلك فإن التعرض للخطر غير مقبول ماعداً بعض أخطار المضاربة التي يتم تحملها ضوفاً. وطالما أن أخطار المضاربة سوف تؤدي إلى ربح مالي كما تؤدي إلى خسارة محتملة فإنه من المفهوم أن الفرد يستجيب مثل هذه الأخطار

بشكل متفاوت جداً من السرور والألم بينما رد الفعل المنطقي تجاه الأخطار التي لا تنطوي على مضاربة هو النفور دائماً، ويختلف مقدار النفور في ضوء الحالة النفسية لأي شخص، ومقدار معرفته، وحالته المالية. وهذا نجد دائماً أن وكلاء التأمين ظاناً أخذوا بنظر الاعتبار في هذا الخصوص بأن معظم الأفراد يمكن تحفيزهم أكثر عن ضيق الهاديا البيعية التي تركز على المظاهر الذاتية أكثر من الحالات الموضوعية المتعلقة بوجود الخطر.

وتؤكد فعاليات منع وتقليل الخسائر - وبشكل كبير - على المفاهيم النفسية للسلامة، وتعطي اهتماماً خاصاً للاعتبارات النفسية التي ينضمها التعرض للحوادث وتأثير محيط العمل، والحالة المعنوية والسعادة العائلية كعوامل تساهم في الحوادث.

وسيجد الذين يختارون التخصص في الخطر والتأمين فوائد متزايدة في أخذ أكثر من فهم عرضي للاستجابات النفسية في حالات التغيرات الاقتصادية. وإن مثل تلك المعرفة لن تقدم فقط استخداماً فعالاً أكثر لوسائل الخلية لتخفيض الخطر بل وأيضاً ستساهم في إيجاد تدابير أفضل لتغلب على الأخطار.

ثالثاً - ردود الفعل تجاه الخطر.

يمثل الخطر شيئاً مرغوباً وغير مرغوب، فلو سألنا رجال الأعمال عن الخطر سنجد أنهم يرغبون فيه وأنه مهم لهم وأنهم يريدون الخطر ويعيشون الفكرة القائلة «بلا خاطرة لا توجد أرباح» وهم يستثمرون وقتهم وجهودهم وأموالهم لأجل أرباح غير مؤكدة تتحقق من أعمالهم. رجال الأعمال يشترون ويبيعون على أمل تحقيق الربح ويحملون في أذهانهم شبح الخسارة، إنهم باحثون عن الخطر أكثر مما هم متفادون له مع تساؤل في حالات كثيرة «ماذا سيكون حال هذا العالم الممل إذا كان كل شيء معروفاً ولا توجد أية أخطار؟» وهذا الشعور ليس فقط في حقل الأعمال، فالضيار، ورائد الفضاء، ومتسابق السيارات هم نفس الفكرة.

لماذا الخطر مهم؟ إن تأثير الخطر واضح في العديد من المواقف تجاهه كتردد فعل متباينة من السلبية إلى الإيجابية، إنه سيؤدي إلى خسائر.

وينحلي رد فعل الشخص تجاه الخطر في الأسلوب الذي ينصرف أو يستجيب به في حالة عدم التأكد، وأحد العوامل المؤثرة في رد الفعل هذا هو شك الشخص. شيء آخر مساوٍ، هناك من يتوقع بأن يكون رد فعل الشخص أكثر قوة - سواءً سلباً أو إيجاباً - وبما يتناسب مع حالة عدم التأكد لدى الشخص.

والعوامل الأخرى ذات التأثير المساوي أو الأكثر أهمية هي مقدار الأرباح والخسائر التي يمكن تحديتها وتأثيرها في الوضع الاقتصادي للشخص. على سبيل المثال يمكن أن يكون رد فعل شخص ما أكثر قوة في حالة كون عدم التأكد متشابهة ولكن الأرباح والخسائر المحتملة هي = ١٠٠٠٠٠ دينار بدلاً من ١٠٠٠٠ دينار. الشخص سيكون رد فعله مختلف في حالة كونه غنياً وليس فقيراً، فالشخص الغني سيكون أكثر شكاً بخصوص المستقبل من الشخص الفقير ولكن الشخص الغني يخاف من المستقبل أقل بسبب قدرته المالية العالية في مواجهة الشدائد.

وحتى إذا كانت جميع هذه الظروف (عدم التأكد، الأرباح والخسائر المحتملة، والوضع الاقتصادي) متشابهة فإن الناس سيكون رد فعلهم مختلفاً بسبب تباين نوعانهم السلوكية، وخصائصهم الوراثية وبيئتهم. في الواقع نفس الشخص له الجذاب أو نفور من الخطر في مراحل عمره المختلفة وفي حالات متفرقة.

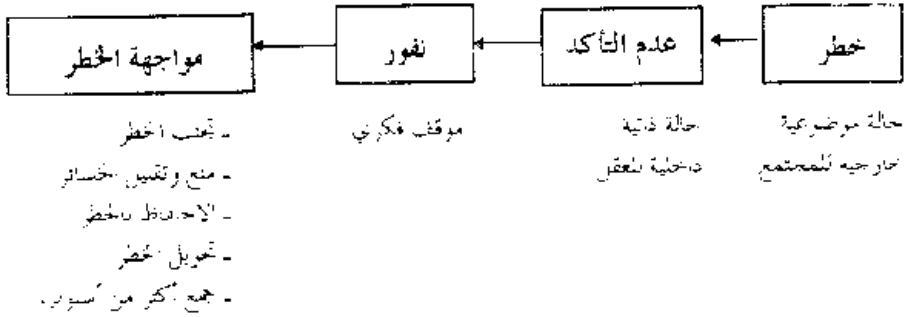
إن الأفراد الذين يتخذون القرارات في ظل وجود الخطر يدركون تأثير موقفهم من الخطر في قراراتهم، وفي حالة كون هذه القرارات لا تخصهم أو حدتهم فمن المحتمل أنهم يغيرون هذه المواقف، فإذا كانوا يتخذون قرارات تتعلق بالعائلة أو العمل فإنهم سيحاولون تبني مواقف الآخرين (مثل الزوج أو الزوجة، أفراد العائلة، رؤسائهم المباشرين، أقسامهم أو شركائهم) أما الأشخاص الذين يفوزون آخرين في اتخاذ القرارات فإنهم سيدرسون مواقف أولئك الآخرين تجاه الخطر وكيفية تأثيرها في القرارات التي يتخذونها، وفي بعض الحالات يكون من المناسب تحديد الموقف الذي ينبغي تبنيه في اتخاذ القرار.

وعلى الرغم من أن الخطر يمثل حالة العالم فإنه من النادر أن نعرف أبعاد الأخطار التي يمكن أن تتعرض لها، فعند توفر معلومات سابقة عن الخسائر فإن تلك المعلومات نادراً ما تكون كاملة. إن التعرض الحالي للخسارة يحتمل أن يختلف تماماً عن الحالات التي تم جمع المعلومات منها، كما أن التخطيط يمكن أن يتغير بين وقت وجود المعلومات التي تم جمعها وفترة المستقبل المتعلقة بالخطر، وبذلك فإن متخذي القرار ومع تغير أو عدم كفاية المعلومات عن احتمال الخسارة وجسامتها سيتخذون قراراتهم في ضوء عدم التأكد أكثر من الاعتماد على الخطر.

ولما كانت بعض الأخطار موجودة سواء أدركها الناس أم لا فإن ليس كل الأخطار تسبب عدم التأكد حيث أن حالة عدم التأكد تنشأ فقط مع الإدراك، فمثلاً إن خطر الإصابة بالسرطان يرافق المدخن من لحظة بداية التدخين، وحالة عدم التأكد بخصوص إمكانية الإصابة بالمرض لم تظهر إلا حين أصبحت العلاقة بين التدخين والسرطان معروفة. إدراك الخطر الصافي يؤدي إلى عدم التأكد.

وحالة عدم التأكد مهمة لأن معظمنا ينفّر من الخطر، وبذلك نحن نرغب في أن ندفع بعض المال لأجل تقليل عدم التأكد. إن الشخص الذي ينفّر من الخطر سيعتقد مع التأكد بأن معدل مصاريفه الطبية السنوية ستكون محدود (٥٠٠ دينار) في حين أن الشخص الذي يتجنب الخطر غير متأكد من مصاريفه الطبية السنوية، وبالحديث عن بعض درجات التأكد فإن متجنب الخطر يرغب في أن يدفع معدل المصاريف السنوية (٥٠٠ دينار في هذا المثال): زائداً مصاريف إضافية (ولكن مثلاً ١٠٠ دينار) لتغطية المصاريف، والخطر، وربح لشركة التأمين، فبدفع مقدار قسط التأمين المحدد (٦٠٠ دينار) والشعور بأنك أكثر تأكداً بخصوص أحد جوانب الحياة فإنك ستكون أكثر ميلاً إلى استخدام مواردك المتاحة استخداماً أفضل من إخراجها ليوم عاصيب.

وعندما نأخذ الخطر بنظر الاعتبار فإننا نتحدث عن طرق لإدارة الخطر، وتوضح مراحل التصرف الاعتيادي بين قرارات تتعلق بخطر ندرته وخصر نواجهه في الشكل الآتي:



رابعاً - الخطر الذاتي

تم قياس الخطر الذاتي بواسطة اختبارات نفسية مختلفة ولكن لم تظهر اختبارات مقبولة على نطاق واسع أو منتظمة ثبتت صحتها ويعول عليها. ولذلك أيضاً تميز بين درجات متفاوتة لرغبة الأفراد في تحمل الخطر، ومن الصعب قياس هذه المواقف علمياً والتنبؤ بالتصرف الخاص بتحمل الخطر مثل سلوك شراء التأمين.

والتسبب في دراسة الخطر الذاتي هو تأييد في اتخاذ القرار عند تفسير متخذ القرار للخطر الموضوعي؛ فمدبر خطر ما سيحدد مستوى الخطر الموضوعي بأنه (عالٍ) بينما آخر في نفس الوقت يفسر ذلك المستوى بأنه (منخفض). وهذه التفسيرات المتباينة تعتمد على المواقف الذاتية لمتخذ القرار تجاه الخطر، وهذا ليس كافياً لمعرفة درجة الخطر الموضوعي فقط بل وأيضاً المواقف تجاه الخطر لمتخذ القرار الذي سيعمل على أساس هذه المعرفة.

إن الشخص الذي يعرف أن هناك احتمال (واحد بالمليون) في حدوث خسارة سيقتى في حالة خوف وعدم تأكيد لذلك يشترى التأمين بينما آخر لن يفعل ذلك. إن ذلك يعتمد على مواقف الأفراد تجاه الخطر.

ولقد تم إعداد دراسات عديدة للتعرف أكثر على العوامل المؤثرة في الخطر الذاتي، وكان التغيير في قرارات الفرد بخصوص الخطر كنتيجة للمساعدة في مناقشة جماعية موضوعاً لموضوعات نفسية كثيرة، ولقد أثبت علماء النفس بشكل عام بأن المناقشة الجماعية يمكن أن تسبب في جعل متخذ القرار يتحمل خطراً

أكثر بعد المناقشة الجماعية مقارنة بقبلها. وظهر أيضاً بأن العمر والجنس تؤثر في المواقف تجاه الخطر، فالنساء أكثر حذراً من الرجال، والأكثر سناً أكثر حذراً من الأصغر سناً كما ظهر هناك اتجاه لدى بعض الناس في المغالاة بتقدير الاحتمالات الواظفة والاستخفاف بالاحتمالات العالية. وهذا - بسبب المواقف الفكرية تجاه الخطر - فإن لأعب القمار يستخف تماماً باحتمالات الفوز القليلة ويقامر (غير مكثرت) بحجم كبير من المال، ويمتأبه ذلك الشخص الذي يواجه احتمالاً حقيقياً بتضرر سيارته بحادث اصطدام ويرفض التأمين.

ويستطيع أي منا أن يدرك أهمية دراسة الخطر الذاتي من خلال دراسة أمثلة عديدة توضح مواقف فكرية متباينة تجاه الخطر في حالات مختلفة. المؤمن (أ) عرض عليه طلب تأمين ولكنه رفض بينما المؤمن (ب) وافق، أو كبديل آخر المؤمن (أ) طلب قسطاً أعلى من المؤمن (ب) عن نفس الحالة، وفي كلتا الحالتين لا يوجد تفسير واضح أكبر من حقيقة كون المؤمن (أ) أكثر حذراً. (ب) حامل شهادة جامعية وقبل عملاً براتب ابتدائي منخفض مع وجود فرصة للحصول على دخل كبير لمن ينجح في العمل بالشركة، (أ) حامل شهادة جامعية وقبل عملاً براتب أعلى مضمون مقارنة بما يحصل عليه (ب) ولكن وفق شروط تحد من فرص التقدم. المستهلك (آ) عرضت عليه بضاعة عن طريق الهاتف لكنه رفض الشراء، المستهلك (ب) عرضت عليه نفس البضاعة واشترها. الطبيب (آ) رفض تجربة دواء جديد أو طريقة جراحية جديدة في حين الطبيب (ب) استخدم بنجاح نفس الدواء والطريقة الجراحية. رجل الأعمال (أ) قام بالتأمين على مشروعه من خطر الحريق بقسط تأمين عالٍ بينما رجل الأعمال (ب) الجاور الذي يعمل في ظروف مشابهة رفض التأمين. وفي جميع هذه الأمثلة يمكن وصف (آ) بوضوح يمكن إدراكه بأنه يتعرض إلى درجة خطر أعلى ويتصرف بحذر أكثر من (ب)، ويمكن القول بأن (آ) يميل إلى تجنب الخطر و (ب) يتحمل الخطر.

ترى ما هي مجموعة العوامل النفسية، الاجتماعية، والاقتصادية التي تؤدي إلى مثل هذه الاختلافات؟

إحدى المحددات هي هل يمكن قياس المواقف تجاه الخطر والتنبؤ بنتائج السلوك البشري؟ ما هو دور المعرفة المتزايدة أو الخوف والحذر في التصرف في حالات

غير محددة؟ لقد درس علماء النفس ردود الفعل تجاه الخطر الذاتي أكثر من الجانب الاقتصادي، وعلى كل حال فإن أساليب اختلاف المواقف تجاه الخطر الاقتصادي عن المواقف تجاه الخطر المادي والاجتماعي لازالت غير مكتشفة حد الآن.

ومن المعروف أن هذه المواقف ستختلف عند نفس الشخص، فالشخص الذي يرغب في تحمل أخطار مادية كبيرة (مثلاً يتعهد بعمل ينطوي على خطورة) سيكون حذراً جداً عندما يتحمل الخطر الاقتصادي، وليس من المعروف كيف يكون رد فعل الأفراد الثابتين على مواقفهم تجاه الخطر الذاتي بمرور الوقت، أي إذا كان الشخص يتجنب اليوم الخطر الاقتصادي سيكون ذلك الشخص - على الأرجح - الذي يتصرف بنفس الأسلوب عدلاً، أو الشهر القادم، أو السنة القادمة.

ولقد قام الباحثون بقياس الخطر الذاتي ووقت محاولات (معظمها غير ناجحة) لتنبؤ بالسلوك البشري في حالات غير محددة عن طريق إظهار مظاهر الخطر هذه المواقف الفكرية، وعلى سبيل المثال، في إحدى الاختبارات خضع مجموعة من الطلبة لاختبار تحييري لقياس وجهات نظرهم بخصوص الخطر، وتم تقسيم الطلبة إلى مجموعتين، الأولى تشير إجاباتهم إلى الرغبة في تحمل الأخطار، والأخرى تشير إجاباتهم إلى عدم الرغبة في تحمل الأخطار. وخضعت نفس المجموعة من الطلبة إلى اختبار آخر لتحديد ما هي الأفضليات التي يتطلّبونها قبل الدخول في حالة مقامرة محددة. لقد وجد بأن معظم الطلبة الراغبين في تحمل الأخطار في الاختبار الأول كانوا أيضاً يرغبون في تحمل نتائج المقامرة. هل يمكن بنفس الأسلوب التنبؤ بسلوك متحملي الخطر الآخرين مثل السلوك المتعلق بشراء التأمين؟

لم تؤد الدراسات المبكرة في هذه المجالات إلى استنتاجات محددة ولكن الأدلة المتجمعة تشير إلى أنه كلما عرفنا أكثر عن الخطر الذاتي فإنه يمكن أن نتوقع تقدماً هاماً في علم التنبؤ بالسلوك البشري. أحد الأساليب التي تم تطويرها لتوضيح والمساعدة في التنبؤ بسلوك مشتري التأمين هو تحليل المنفعة، وقد حقق أحد الباحثين نجاحاً في التنبؤ بقرارات الأعمال بمعرفة المواقف تجاه الخطر المالي

كما تم قيادته عن طريق تحليل المنفعة، وشارك في البحث حوالي (١٠٠) مدير أعمال تم اختيارهم لتقييم مدى ميلهم لاتخاذ قرارات استثمارات تنطوي على مخاطر. لقد وجد بأن المواقف الذاتية تختلف بشكل واسع والميل إلى تحمل الخطر يتباين في ضوء مقدار الأموال التي يستخدمها المدراء ويتباين معها شخصياً وليس في ضوء مقدار الأموال المتاحة أمام الشركة بشكل كامل.

ورغم الأسلوب الرئيسي في مواجهة الخطر الذاتي يتم من خلال المعرفة والتدريب، فالشخص الذي يتجنب الخطر سيكون أكثر ميلاً لتحمل الخطر عندما يكون هناك فهم أفضل لحالات عدم التأكد بسبب أن الشخص عندما تتوفر له معرفة أفضل يحتمل أن يرى خطراً أقل في هذه الحالة، والشخص الذي يتحمل الخطر يميل إلى تحمل أخطار أكثر بزيادة المعرفة، فمشاركات التأمين عندما تزداد خبرتها في فرع معين غالباً ما تميل إلى تأمين أخطار كانت ترفضها سابقاً ويقسط تأمين أقل. وكمثل على ذلك هو النشاط الذري الذي كان سابقاً لا يمكن التأمين منه والآن يتم تأمينه من خلال ترتيبات الجمعيات بسبب اتساع المعرفة والخبرة في هذا الحقل. ومن جهة أخرى يمكن أن يولد نقص المعرفة احذر والخوف لدى مشتري التأمين فيزداد خطره الذاتي ويرغب في دفع قسط أعلى وفي نفس الوقت فإن المؤمن الذي تكون معرفته أكثر ميل - عموماً - إلى قبول الخطر ويستطيع استثناء قسط أعلى بسبب الخطر الذاتي العالي في ذهن مشتري التأمين.

خامساً - الخطر الصافي

قام (Greene) بدراسة لتقييم المواقف من الخطر وربطها بالميل إلى التأمين وتحديد السلوك المحتمل لشراء التأمين، ورغم أنه أشار إلى أن استنتاجاته تجريبية وغير نهائية فإنه لم يجد علاقة أساسية بين المواضيع المتعلقة بالموقف من الخطر أو بين تلك المواضيع والميل إلى التأمين.

وتشير دراسة أخرى إلى أن المواقف من الأخطار الذاتية لا تشكل مقياساً مقنعاً للأخطار الصافية. وعلى سبيل المثال كانت مجموعة من الطلبة الجامعيين في إدارة الأعمال لا ترغب بالاشتراك في محاضرة تنطوي على ربح محتمل مقداره

(١٠٠ دولار) وخسارة محتملة (٤٩٠٠ دولار) ما لم يكن احتمال الربح على الأقل (٩٩٪) أي أن احتمال الخسارة (١٪) أو أقل. ومن جانب آخر، معظمهم كانوا غير راغبين في دفع قسط (١٠٠ دولار) لتجنب خسارة (٥٠٠٠ دولار) ما لم يكن احتمال الخسارة (١٠٪) أو أكثر. ومن ناحية أخرى فقد فضّلوا تحمل خطر يتطوّر على ربح (١٠٠ دولار) (مقدار القسط) أو خسارة صافية (٤٩٠٠ دولار) (الخسارة ٥٠٠٠ دولار مضروحا منها ١٠٠ دولار مقدار القسط). إن الدراسة لم تكن ناضجة ولكنها تؤكد الحاجة إلى دراسات نفسية إضافية تتعلق باتخاذ القرارات المتضمنة أخطار صافية.

سادساً - نتائج بعض الدراسات

استقصى العديد من الباحثين الخصائص السكانية، السمات الشخصية، والظروف البيئية التي تحدد رد فعل الشخص تجاه الخطر بهدف معرفة كيفية تصرف الأشخاص في الحالات التي تتضمن الخطر. وقد توصل أولئك الباحثون إلى أن مثل تلك الصفات معقدة تماماً وتعتمد على مجموعة من العوامل التي تختلف من وقت لآخر، وأشاروا أيضاً إلى أن رد فعل الشخص سيختلف تجاه الأخطار المالية مقارنة بالأخطار الطبيعية والاجتماعية.

إن الدراسات التي حاولت وصف رد فعل الأشخاص تجاه الخطر توصلت إلى نتائج متناقضة، وعلى سبيل المثال توصلت بعض الدراسات إلى أن المرأة تبدو أكثر نفوراً تجاه الخطر من الرجل، بينما توصلت دراسات أخرى إلى عدم وجود اختلاف بين المرأة والرجل في نفورهم من الخطر. تناقضات مماثلة موجودة بخصوص تأثيرات العمر، الإدراك، والتعليم.

وفي إحدى الدراسات المهمة وجد بأن الأفراد يميلون أكثر إلى تحمل الخطر بعد اشتراكهم في مجموعة تواجه نفس الخطر مقارنة بموقفهم السابق كأفراد، وبالنتيجة فإن القرارات الجماعية تميل إلى أن تتضمن خطراً أكبر من القرار الاعتيادي الذي يتخذه أعضاء الجماعة قبل انضمامهم إلى الجماعة. إن التفسير الأكثر شيوعاً لهذا الأمر هو وجهات نظر الأفراد أنفسهم كونهم - على الأقل - كما يرغب نظراؤهم في قبول الأخطار. ويرى بعض الباحثين بأن الجماعات لا

تتصرف دائماً بهذا الأسلوب، وفي حالات معينة يكون القرار الجماعي أكثر حذراً من قرارات الأفراد المعتادة.

وهناك دراسات عديدة ركزت اهتمامها على العوامل التي تؤدي بالأشخاص الذين خضعوا للدراسة إلى اتخاذ قرارات مختلفة في ظل عدم التأكد، وما هي السمات الشخصية أو الظروف البيئية التي يَحتمل أن تتجمع مع الميل إلى تحمل الخطر؟ ويمكن تلخيص أهم ما توصلت إليه تلك الدراسات:

١ - الضرر المترتب على الفشل يتزايد بتزايد العمر لكلا الجنسين مع ملاحظة أن هذه الزيادة تحصل تدريجياً بالنسبة للنساء وتميل إلى أن تحدث على نحو مفاجئ عند الرجال، وأن دوافع الرجال الشباب كانت غالباً متشابهة مع النساء الشابات، وينطبق ذلك على الرجال الأكبر سناً والنساء الأكبر سناً.

٢ - إن تأثير التعليم والمعرفة في تحمل الخطر غير واضح تماماً، فقد أظهرت دراسة علاقة سلبية بين المعرفة والخطر الذي يميل الشخص إلى قبوله، في حين أن دراسة أخرى أشارت إلى علاقة إيجابية بين تحمل الخطر والتحصيل الدراسي العالي.

٣ - هناك علاقة متقاربة بين السمات الشخصية المحددة كما تم قياسها في القوائم المتعلقة بالصفات والاهتمامات والقدرات التي تستخدم لتقدير الخصائص الشخصية أو الميل إلى اختيار بدائل أكثر خطورة.

٤ - حاول العديد من علماء النفس إثبات أن ليس من الضروري أن يسعى الرجل للوصول إلى النتيجة المثلى بل إن الموضوع المباشر هو نتيجة مقنعة، وإذا تم الوصول إلى هذه النتيجة فإن النتيجة اللاحقة ستكون أكثر قناعة، وبالتالي فإن أولئك العلماء يناقشون أن الدراسات ليست مقبولة دائماً لافتراض سلوك أمثل بخصوص تحمل الخطر.

٥ - يختلف الأشخاص في مستوى ضمورهم والذي يؤثر في مقدار الجهد المبذول في اتخاذ القرار وميلهم إلى تحمل الخطر، فبعض الأشخاص يحددون أهدافاً لا يمكن تحقيقها بسبب أنهم يطمنون الاستحسان عن تلك الأهداف لأنفسهم، في حين أن آخرين يحددون أهدافاً أقل من إمكانياتهم بسبب الخوف من

الفشل، كما يمكن أن نجد أن البعض يحدد مستويات فوق مستوى إنجازهم الممكن.

٦ - الأشخاص أكثر ميلاً إلى تبني الاحتمالات عندما تبدو مسؤولياتهم الفردية أقل.

٧ - ميل الشخص إلى تحمل الخطر وثباته على هذا السلوك يتأثر بشكل كبير بما يلي:

آ - رغبته في تجنب الفشل.

ب - درجة قلقه مع المحافظة على فكرته.

سابعاً - إدارة الخطر

تعني إدارة الخطر أساساً باحوادث التي تعطل نشاط الفرد، الشركة، أو الحكومة، وبعض هذه احوادث التي تؤدي إلى خسائر يمكن السيطرة عليها بقدر أقل قبل أو بعد ابتداء حدوث الخطر المعني مثل الصاعقة، الفيضان، الزلازل، (أيضاً في أية حالة يمكن استخدام إدارة الخطر لتحديد تأثيرات هذه الأخطار من خلال تدابير السيطرة).

ومعظم احوادث التي تؤدي إلى خسائر ترتبط بالسلوك البشري بشكل مباشر أو غير مباشر، والعديد من الخسائر تعزى إلى ما يسمى بـ «الخطأ البشري» في حين أن خسائر أخرى تحدث بلا تدخل بشري. ويمكن تقسيم الخسائر الناجمة عن الفعل البشري إلى:

آ - المتعمدة - الأعمال التي يقصد منها إحداث الضرر.

إن نتائج مثل هذه الأعمال الضارة تختلف تماماً عن تلك التي يمكن توقعها من قبل المتأثرين أو الضحايا، والأمثلة عديدة مثل إحراق الممتلكات عمداً، اختطاف الطائرات، الإرهاب، والتخريب المتعمد.

ب - الإهمال - ويتجلى في الخسائر الناجمة عن قلة العناية أو أية حالة عندما تكون النتيجة مختلفة (سلبياً) عما هو مقصود، مثل التصميم المعيب، التصنيع

الردوي، التخفيف غير المناسب، ضعف السيطرة، أو الاستجابة غير الملائمة للعوامل المؤثرة في حدوث الخطر.

ج - العرضية تماماً - (أي بعد التدخل ليست متعمدة أو بسبب الإهمال) مثل تلك الخسائر الناجمة عن نقص المعرفة التقنية كما لو تحطمت طائرة بسبب اختلال الضغط داخل جسم الطائرة.

ولما كانت معظم الخسائر تحصل بسبب خطأ بشري بشكل أو آخى فمن المفيد أن نأخذ بنظر الاعتبار جوانب السلوك والنفس وتصرف الكائنات البشرية في ظروف مختلفة حيث نستطيع أن نأخذ بالحسبان تلك التصرفات في تصميم وإعداد الأنظمة وشرق السيطرة على الخسائر. والمثال الجيد لتطبيق مثل هذا النهج نستطيع أن نضمن خطتنا عرضاً عن كيفية إساءة استخدام المعدات بإهمال أو بعمد وعندما يكون لسوء الاستخدام هذا نتائج خطيرة محتمة نستطيع إعادة تصميم المعدات أو الأنظمة.

ويربط تحليل الأجزاء الخطيرة من المعدات أو المراحل الخطيرة من إجراءات العمل بمعرفة السلوك البشري نستطيع أن نجد كثيراً من تأثيرات الخطأ البشري كعامل أساسي في تحقق الخسائر.

ويعتبر الإدراك عامل أساس في الجانب النفسي، فأي شخص ذا علاقة بالأنظمة ينبغي أن يدرك بأن الخسائر ممكنة وفي نفس الوقت يمكن السيطرة عليها. لكن الإدراك ليس كافياً وحده بل ينبغي أن يكون هناك حث في المشاركة في جهود السيطرة على الخسارة، ويعني ذلك ببساطة - وعنى مدى بعيد - إن الإدارة ينبغي أن تكون جيدة، ويعني أيضاً أن العلاقات بين المستويات المختلفة والنشاطات المتعددة ضمن المنظمة ينبغي أن تكون منسجمة.

REFERENCES:

- 1- Athearn, James L. and (others), Risk and Insurance, 6 th ed., (St. Paul: West Publishing Co., 1989), 6-7.
- 2 - Bannister, J.E. and Bawcutt, P.A., Practical Risk Management, 1st ed., (London: Witherby & Co. Ltd. 1981), P: 185.
- 3 - Bickethaupt, David L., General Insurance, 10 th ed., (Illinois: Richard D. Irwin, Inc., 1979), PP. 4-5.
- 4 - Carter, R L., Risk Management, Study Course 313, (Cambridge: The Chartered Insurance Institution Tuition Service, 1981), P: 4/1
- 5 - Crockford, Neil, An Introduction to Risk Management, 1st pub., (Cambridge: Woodhead - Faulkner, 1980) P: 57
- 6 - Denenberg, Herbert S., and (others), Risk and Insurance, (New Jersey: Prentice Hall, Inc., 1964), PP: 23-24.
- 7 - Greene, Mark R., Risk and Insurance, 4 th ed., (Ohio: South western pub., 1977), PP: 3-4, 15-17.
- 8 - Mowbray, Albert H., and (others), Insurance, 6 th ed., (New York: Mc Graw Hill Co., 1969), PP: 35-42
- 9 - Williams, C. Arthur, and Heins, Richard M., Risk Management and Insurance, 6th ed., (Singapore: Mc Graw - Hill Co., 1989), PP: 11-12.

تصور جديد

* لتطوير واقع السلامة البحرية *

لسنوات عديدة كانت تشريعات السلامة البحرية قديمة وجامدة في محتواها وكانت تستمد أسسها من كتاب سامول بليمسول (Coffin ships) عام ١٨٧٤، قبل قيام وزارة التجارة الإنكليزية بتوصيف بعض متطلبات السلامة البحرية. لقد شجعت الحوادث الجسيمة البحرية مثل: (Amoco Cadiz, Torrey, Canyon, Titanic) ... إلخ على إعادة دراسة تشريعات السلامة البحرية وخلق نظام معين يتم من خلاله معرفة الأسباب التي أدت إلى حصول خسائر بحرية، ولعلنا نجد أن حريق (Piper Alpha) قد ولد وإلى حد كبير تحولاً جديداً في التفكير بموضوع السلامة، وقد تم تبني هذا الفكر من قبل مجلس اللوردات الذي قام باختيار لجنة تدعى لجنة مراعاة نواحي السلامة في تصاميم السفن والتقنيات المرتبطة بها وذلك في عام ١٩٩٢ وتم تعيين السيد لورد كارفر كرئيس لهذه اللجنة.

وقد شجع ذلك على إجراء دراسات عن حالة السلامة بالاعتماد على تقنيات تقييم الأخطار ضمن منهجية شاملة تعتمد على التقييم الأساسي للسلامة (FSA). ولعلنا نجد أن لمثل هذا التقييم جذوره في الصناعات النووية حيث أنه من السهل في صناعات كهذه إدراك الكوارث المحتملة الخدوت والتي تتطلب منذ

* - فصل من كتاب «Commercial management for ship masters» مؤلفة لسيد (Robert

Tallack) وقد نشر في لندن بدعم من نادي الحماية والتعويض.

البيدية تحديدها ودراستها قبل دراسة طرق الخطر. وقد تمّ تبني هذه الدراسة من قبل عدد من الصناعات التي تشتمل على مشاريع ذات طبيعة كارثية، وكذلك من قبل المنظمة البحرية الدولية (IMO) والتي اعتبرت أن مثل هذه الأبحاث يمكن الاستفادة منها لتطوير التشريعات البحرية في المستقبل.

ويمكن لنا التعبير عن التحذيرات المتنامية لإدارة السلامة الكلية والتنوعية الكلية لتطور الصناعة البحرية من خلال البنود الثلاثة التالية:

- قانون إدارة السلامة الدولي (ISM).

- الدراسات الخاصة والتي نأخذ في اعتبارها التدريب والقدرات المتاحة والشهادات المتعلقة بهذا الاختصاص واتفاقيات احراسة.

- الاعتماد على مبدأ تقييمات السلامة الأساسية والمقررة من قبل وكالة السلامة البحرية الإنكليزية والمعروض على المنظمة البحرية الدولية في أيار عام ١٩٩٦.

قانون إدارة السلامة الدولي

سوف يصبح قانون إدارة السلامة الدولي أمراً واقعاً بالنسبة لكل الملاحين المختصين والذين يستخدمون سفناً تبلغ أوزانها ٥٠٠ طن فما فوق وذلك مع حلول عام ٢٠٠٢.

وتجد الآن شركات كثيرة قد تبنت هذا القانون بعد الإطلاع على قوائمه وذلك إما بشكل اختياري أو لمواجهة مسبقة لمواعيد انتهاء نماذج معينة من السفن.

ولعله من الصعب إيجاد كلمات أفضل من أجل تقديم هذا القانون عن تلك التي استخدمت من قبل مؤسسة الشحن الدولية في كتابها عن تطبيق قانون إدارة السلامة الدولي:

«تعتبر عمليات الشحن التجاري ذات خصوصية معينة وتراكيب معقدة، تحكمها قوانين شاملة واتفاقات تم تطويرها من قبل السلطات المحلية والدولية، ومع أن الأنظمة المتعلقة بالنواحي الفنية لعمليات الشحن يمكنها أن تحقق جزءاً من السلامة أو منع حدوث التلوث، نجد أن ربان السفينة مسؤولاً عن سلامة السفينة وطاقمها ولكن السلامة الكلية وسلامة العمل في كسل سفينة يقع على

عائق المالك، أو أي مؤسسة أو لإدارة شخص آخر يتحمل مسؤولية استعمال السفينة عوضاً عن المالك.

وبينما نجد أن الدراسات الإحصائية تشير إلى أنه حوالي ٨٠٪ من حوادث الشحن تعود إلى أخطاء بشرية، إلا أن هنالك حقيقة خفية لها تأثير مباشر في حصول الحوادث وتعلق بالأعطال التي تحدث للمعدات والآليات المستخدمة في عمليات الشحن.

إن المهمة الرئيسية اليوم والتي تواجه شركات الشحن هي العمل على تضييق مساحة القرارات المتخذة من قبل أشخاص جاهلين والتي تساهم بشكل مباشر أو غير مباشر في حصول الحوادث أو حالات التلوث. لذلك يجب التأكيد على أن طاقم العمل يتمتع بمعلومات وافية ومجهز بشكل مناسب للقيام بمسؤولياتهم ضمن قواعد السلامة أثناء ممارسة العمل.

إن القرارات التي تتخذ على الشاطئ لا تقل أهمية عن تلك التي يتم اتخاذها في البحر، وهنالك حاجة للتأكيد بأن كل إجراء يتم اتخاذه لتحقيق السلامة أو منع حدوث التلوث مهما كان متخذ في مثل هذه الإجراءات في الشركة يجب أن يستند على فهم سليم لنتائجه.

إن قيام المنظمة البحرية الدولية بتطوير قانون الإدارة الدولي للاستخدام الآمن للأسفن ومنع حدوث التلوث يُعتبر انعكاساً لإهتمام الحكومات بهذا الموضوع. ويضع قانون الإدارة الدولي هذا نمطاً دولياً لإدارة السلامة واستخدام السفن من خلال أحكام معينة تجب مراعاتها عند تأسيس إدارة الشركة وتعلق بموضوع السلامة ومنع حدوث التلوث وتنفيذ إدارة السلامة (SMS).

نظام إدارة السلامة

إن إدخال نظام السلامة يتطلب من الشركة تأكيد إجراءات الإدارة المتبعة لديها في كل ما يتعلق بالشروط والنشاطات والمهام التي تحقق السلامة وحماية البيئة سواء تلك التي كانت على الشاطئ أم على ظهر السفينة، قد تم تنظيمها وتخطيطها وتنفيذها طبقاً للتشريعات واحتياجات الشركة.

لقد تم تطوير نظام إدارة السلامة من قبل الناس، ولعله من الأهمية بمكان الإقرار بمسؤوليات وسلطات أشخاص مختلفة لهم علاقة بهذا النظام وروابط مع

أولئك الذين يتأثرون به. إن تأكيد وتحديد المهام والنشاطات المتعلقة بالسلامة وحماية البيئة على الشاطئ أو على ظهر السفينة، يُعتبر العمود الفقري لنظام إدارة السلامة.

ويجعل نظام إدارة السلامة الشركة قادرة على قياس أدائها بالمقارنة مع النظام الموثق، ويوفر إمكانية التطوير في تحديد مهامها وتنفيذها بشكل أفضل.

إيجابيات نظام إدارة السلامة (SAS)

إن نظام إدارة السلامة الذي تم وضع قواعده يُمكن الشركة من التركيز على التمسك بإجراءات السلامة في استعمال السفن والجاهزية في حالات الطوارئ، والشركة التي تنجح في تطوير وتنفيذ نظام إدارة السلامة اللائق يمكن لها أن تتوقع حصول انخفاض كبير في معدلات الحوادث التي تسبب أضراراً للناس أو للبيئة أو للممتلكات (كالسفينة أو تجهيزاتها أو البضائع).

إن الخبرات المتاحة من خلال صناعة الشحن ومن صناعات أخرى، أظهرت أنه

يمكن للشركة تحقيق فائدة أكبر في النواحي التالية:

- تطوير الوعي في نواحي السلامة ومهارات العاملين في مجال السلامة.
- بناء ثقافة خاصة بالسلامة تعمل على تشجيع تحقيق تحسينات في موضوع السلامة وحماية البيئة.
- زيادة ثقة الزبائن بالشركة، وبالوقت نفسه زيادة في معنويات الشركة.
- وهناك دلائل واضحة على إمكانية تحقيق فوائد تجارية مع مرور الوقت على النحو التالي:
- توفير في التكاليف، وتقليل الانقضاءات عن العمل لدى استعمال السفن نتيجة لتطوير المقدرات والإنتاجيات.
- الحصول على أسعار تأمينية أفضل وحسب وضعية السوق.
- تقليل التعرض للحوادث في حال حصول كارثة بحرية كبيرة.

ولعل إحدى النواحي القوية في القانون هي الإقرار بأهمية العلاقة بين المقرر الرئيسي وربان السفينة، ويعطي القانون هذا تعريفاً للشركة على النحو الآتي:

الشركة

تعني مالك السفينة أو أي مؤسسة أو شخص كالمدير مثلاً أو مستأجر السفينة الذي يأخذ على عاتقه مسؤولية استعمال السفينة عن المالك، ويتحمله هذه المسؤولية يوافق على تنفيذ كافة الواجبات والمسؤوليات التي نص عليها القانون.

أشخاص متخصصة

من أجل تأكيد الاستعمال الآمن للسفينة ومن أجل إيجاد رابطة بين الشركة والعاملين على ظهر السفينة، تقوم كل شركة كما هو لائق بتعيين شخص أو أشخاص على المشاطيع لنديهم اتصال مباشر مع أعين المستويات في الإدارة. إن مسؤوليات الأشخاص المختصين يجب أن تشمل على مراقبة نواحي السلامة ومنع حدوث التلوث عند استعمال كل سفينة والتأكيد على وجود مصادر ودعم كافيين من سلطات الموانئ.

ومن المضمحل تطوير جداول حول تحويل هذا القانون إلى دولي، واعتبار السلامة النتيجة الحتمية والتي بموجبها يتم تدريب الملاحين على التفكير والتصرف اللائقين. وقد تم التعرض لهذا الموضوع في القسم ٣٠٦ ويفيد كالآتي: «يجب على الشركة اتخاذ إجراءات معينة تؤكد من خلالها بأن العامل الجديد أو العامل الذي تم نقله إلى وظيفة جديدة لها علاقة بنواحي السلامة وحماية البيئة قد تم إضلاعه بشكل مناسب على كل الواجبات المتطلبية منه»

كما ينبغي إضلاع ربان السفينة على مسؤولياته التجارية، ويعتبر هذا القانون خطوة هامة نحو الأمام. وعلى ربان السفينة أن يضع هذا القانون في أولوياته، ويقوم بتطوير علاقاته مع الأشخاص المسؤولين، وأن يفهم تماماً ظروف شركته وأوضاعها. وقد تم التعبير عن مسؤوليات وسلطات وعلاقات ربان السفينة في القانون على النحو التالي:

«على الشركة أن تضع في اعتباراتها فيما يتعلق بنظام إدارة السلامة: أن ربان السفينة سلطات إضافية ومسؤولية اتخاذ القرارات فيما يتعلق بنواحي السلامة ومنع حدوث التلوث، وأن يتطلب مساعدة الشركة عندما يكون ذلك ضرورياً، وعلى الشركة أن تؤكد توفر الخواص التالية في شخصية ربان السفينة: - مؤهل بشكل لائق للقيادة.

- ينظم بنظام إدارة السلامة المتبع في الشركة.

- إعطاءه الدعم اللازم لتقييم بواجباته على أتم وجه.

وعلى الشركة اختيار طاقم من الملاحين لكل سفينة يتمتع بمؤهلات صحية وعبرة، وحائز على شهادات مختصة طبقاً للاحتياجات المحلية والدولية، وإن تقوم بتحديد نوعية التجارة التي تقوم السفينة بتحميلها والوظائف المطلوبة من الملاحين والمهارات الخاصة بتنفيذ المهام سواء في الحالات الطبيعية أو في حالات الطوارئ.

وعلى الرغم من أن القانون يتجه نحو تأكيد السلطات التقييدية لربان السفينة إلا أنه يتطلب منه العمل على أساس فريق مشترك في الإدارة ويشير القانون إلى ذلك في الفقرة التالية:

«يجب أن تعمل كل سفينة من خلال شركة تقوم بإصدار وثيقة قبول تناسب السفينة»

وعندما تبدأ الشركة بممارسة أعمالها ووضع الإجراءات المناسبة لذلك يتم إصدار شهادة يتم التعبير عنها في القانون كالآتي:

«تسمى هذه الشهادة بإدارة السلامة. يجب إصدارها لكل سفينة من قبل الإدارة أو مؤسسة معينة يتم تكليفها بذلك من قبل الإدارة، ويتم التأكيد فيها بأن الشركة والإدارة وطاقم السفينة يعملون طبقاً لنظام إدارة السلامة».

ويتم إصدار وثائق الالتزام بقواعد السلامة من قبل سلطات الدولة المعنية بعد الإطلاع على تقارير المراجعات التي تقوم بها المؤسسات التابعة للدولة التي تحمل السفينة علمها، والأشخاص الذين يقومون بإجراء التحريات يتم تسجيلهم حسب الأصول كمدققين يتمتعون بكفاءة عالية وقد اجتازوا دورات متخصصة في المراجعة والمحاسبة، بالإضافة إلى دورات خاصة في الشؤون البحرية وقواعد السلامة المنصوص عنها في قانون إدارة السلامة الدولي (ISM).

ويوصي هذا القانون أيضاً بتطوير الخطط الخاصة بالمهام المنفذة على ظهر السفينة، ويقسم هذه الخطط إلى عمليات خاصة وعمليات حرجة ويطلب إلى الشركات اتخاذ الإجراءات المناسبة لتوصيف وتحديد المقدرة على الاستجابة في حالات الطوارئ على ظهر السفينة، ويقدم دليل منظمة الشحن الدولية ملخصاً

جيداً لموقع العمليات التي يجب أن يغطيها هذا القانون، وللمواقع التي يمكن فيها لريان السفينة ممارسة أعماله بشكل مستقل عن القانون.

المعاهدة المعدلة للحراسة وأمناط شهادات التدريب.

تعتبر النصوص الواردة في مقدمة دليل اتحاد الشحن الدولي الفقرة الخاصة بالتعديلات لعام ١٩٩٥ والمتعلقة بأمناط التدريبات والحراسة الخاصة بالملاحين لعام ١٩٧٨، التطور الأكثر أهمية فيما يتعلق بتحسين قواعد السلامة البحرية لفترة تتجاوز العقد، وإذا تم تطبيقه بشكل فعال، فإن المعاهدة الجديدة ينبغي أن تسعى لزيادة السلامة على الحياة وحماية الخطيات من التلوث. ويمكن النظر إلى مقدرة الملاحين باعتبارها عاملاً حاسماً في السلامة وحسن الأداء على السفن. إن إحدى النواحي الأساسية لهذه التعديلات تكمن في التركيز على أمناط معينة لاكتساب المقدرة في المهارات البحرية الخاصة.

القدرات

يمكن وصفها باعتبارها كل المهام الفردية والمهارات المتصلة للعمل على السفينة والتي يتم تجميعها وتدريبها مع بعضها البعض لتمثل وحدات مقادرة إدارياً وعملياً، على سبيل المثال القدرة على تخطيط وتنفيذ رحلة بحرية وتحديد المواقع الخاصة بها وتستخدم هذه المهارات العلوم الآتية:

- علوم البحرية الفنية
 - علوم النياسة والسواحل
 - الأنظمة الإلكترونية لتثبيت المواقع
 - السماوات التي تعطي صدى
 - ابوصلات
 - أنظمة مراقبة القيادة
 - معلومات الأرصاد الجوية
- وتحدد هذه الوظائف بشكل أفضل مجموعة المهارات والقدرات والمسؤوليات من تلك التي تعتبر القاعدة والأساس في المعاهدة الحالية، حيث تحدد هذه المعاهدة أمناطاً معينة للقدرة على أداء وظائف سبع:

- علوم بحرية
- طرق معالجة وتخزين البضائع
- مراقبة العمل على ظهر السفينة والاهتمام بسلامة الأشخاص العاملين عليها
- علوم الهندسة البحرية
- علوم الهندسة الإلكترونية والكهربائية والمراقبة.
- علوم الصيانة والإصلاح والاتصالات اللاسلكية

وتحدد المعاهدة في القسم (A): (I): 1 ثلاثة مستويات للمسؤولية تتم من خلالها تحقيق المتدرة اللازمة لتنفيذ هذه المهام:

- **المستوى الإداري:** ويتطلب هذا المستوى من ريان السفينة وكبير الموظفين التأكيد على أن كافة المهام في مواقع محددة من المسؤوليات قد تم تنفيذها بالشكل اللائق.

- **المستوى العملي:** ويتعلق بالمراقبة وأعمال الخراسة وتنفيذ المهام المتطلبه على ظهر السفينة أو فيما يتعلق بالمهندس المختص.

- **مستوى الدعم.**

ويمكن ملاحظة هذا الأمر بسهولة، أنه مع تعضيل الوظائف الإدارية لمصلحة الوظائف العملية الكلية، فإنه ينضبط توفر درجات أكبر أو أقل من القدرات لدى العاملين في كل أو في معظم مواقع العمل بالاعتماد على مسؤولياتهم على ظهر السفينة. وقد تم التركيز على هذه الناحية في البند (I): (14) الذي يفيد بالحاجة إلى علم دولة من أجل قيام كل شركة بالتأكد على الأشياء الآتية ضمن الأشياء الأخرى:

- عند قيام الشركة بتعيين الملاحين على أي سفينة يجب إصلاح هؤلاء العمال على مهامهم الخاصة وعلى تنظيمات السفينة من معدات وأجهزة، والقواعد الأخرى المتبعة فيها وكل الخصوصيات الأخرى بما يتناسب مع أعمالهم الروتينية أو حالات الطوارئ.

- أن يستطوع طاقم السفينة تسيير نشاطه بشكل فعال في حالات الطوارئ أو في تنفيذ الواجبات الخاصة بالسلامة أو منع حدوث التلوث.

وهناك حاجة إلى تنسيق النشاطات مهما كانت الظروف بين الملاحين المختصين والإدارة الفاعلة، ويتضمن هذا التنسيق كل الأمور المتعلقة بالأداء التجاري للسفينة، ويستطيع الموظف المقنن التأكيد بأن كافة الوظائف ضمن المساحة المحددة للمسؤوليات قد تم تنفيذها بشكل لائق ومن خلال مشاركة إيجابية في إدارة السفينة بشكل كلي أكثر من التركيز على الوظائف الموزعة بشكل فردي والعائدة على سبيل المثال لو كبل ربان السفينة أو المهندس الثالث.

تقييم الخطر

تم استخدام مبدأ دراسة الخطر لعدة سنوات من قبل الصناعة النووية والكيميائية وأعماق البحر، ولكن مبدأ تقييم السلامة الرئيسي يختلف بشكل كبير عن نظام السلامة. ذلك أن دراسة الخطر من أجل إدارة السلامة قد تطور من حالة إلى حالة ومن مشروع إلى مشروع. وتعتبر منظمة الإدارة الدولية (IMO) أن تقييم السلامة في العلاقات الدولية في طور النمو على صعيد الإجراءات التنظيمية التي سيتم تطبيقها على كل السفن بدلاً من تطبيقها على سفن فردية.

لهذا فإنه يمكن تطبيق تقييم الخطر ضمن عدد من المستويات المختلفة في البيئة البحرية بشكل احتمالي مواز لتنسيق التنظيمي في تصميم السفن، خاصة تلك السفن المعقدة ذات الخطوط الملاحية المنتظمة والتي تركز فيها دراسة حالات السلامة في تصميم أجهزة إنذار الخريق والسلامة، حيث يقوم ربان السفينة وطواقم الملاحين بإجراء هذه الدراسة التي تساهم كثيراً في صنع القرارات المستقبلية.

ويمكن الإضلاع على فوائد مبدأ تقييم الخطر الرئيسي (FSA) على النحو

التالي:

- يتيح تطوير قاعدة تنظيمية شاملة وثابتة تشمل كافة نواحي السلامة البحرية.
- تخفيض التكاليف المنطلبة حيث يوجه يتم توجيه الاستثمارات الخاصة بالسلامة لمواقع أخرى ذات فوائد كبيرة.

- يمنح الثقة اللازمة في أن نظام المراقبة يعتمد على طبيعة الخطر، وإن الإجراءات التنظيمية المتبعة مناسبة لشدة الأخطار المراقبة.
- يعطي قاعدة عقلانية لتقييم ومراقبة الأخطار الجديدة الناشئة عن التبدل المستمر في التقنيات البحرية.

ويرى الربان دي. بل إن صياغة قواعد وكالة السلامة البحرية لا يمكن اعتبارها دواءً معاجزاً لكل المشكلات في صناعة الشحن العالمية، ويرى أن أنظمة تقييم السلامة الرئيسي (FSA) تحوي الإمكانيات التالية:

«تساهم إلى حد كبير في تطوير نظام شامل لإدارة الخطر فيما يتعلق بصناعة التأمين العالمية، ويتيح المجال في إلقاء نظرة متطورة ومنهجية عن سلامة السفينة، ويمكن من اتخاذ قرارات تعتمد على التحليل الموضوعي للخطر». كما أنه ميممخ على المدى الطويل فرصة لتغيير:

«نظام المعاهدات والقواعد التحريبي القديم الحالي إلى نظام جديد يعتمد بشكل رئيسي على التحليل العلمي والتقييم الأولي لاحتمال حدوث مشكلات قبل أن تتطور لتحول إلى كوارث، ويساعد على تبديل الثقافة المتعلقة بالسلامة».

وبهدف تقييم عمل وكالة السلامة البحرية، يتم تقسيم تقييمات السلامة الرئيسي إلى خمس خطوات تنسيقية:

- الخطوة الأولى: تعريف الكوارث
- الخطوة الثانية: تقييم الأخطار التي لها علاقة بهذه الكوارث
- الخطوة الثالثة: تطوير طرق بديلة لإدارة مثل هذه الأخطار
- الخطوة الرابعة: تقييم فوائد التكاليف للخيارات المتاحة في إدارة الخطر.
- الخطوة الخامسة: اتخاذ القرارات من خلال الخبرات المتاحة.

وبينما تشكل هذه الخطوات القاعدة الأساسية، إلا أنها لا تمثل قاعدة في الحكم

على قبول مستوى معين من الخطر، ذلك أن هذه الدراسة تخضع في حديها الأعلى والأدنى إلى الإجراءات المتبعة في وضع القرارات (كقبول خطر) والتي يتم مناقشتها على المستوى الدولي.

إن الخطوات الرئيسية المحددة في إجراءات إدارة السلامة هي كالآتي:

- تعريف الكارثة
- تقييم الخطر
- تطوير مخطط إدارة الخطر
- التنفيذ
- مراقبة الخطر

الخطوات الخمس المتبعة في تقييم الخطر

إن الهدف من تطبيق الخطوات الخمس في تقييم السلامة الرئيسي (FSA) هو تحقيق أحكام نسبية وإدارة فاعلة للخطر:

- الدراسات العملية المتعلقة بالكوارث:

تشتمل هذه المنهجية على فحص منظم ومنسق وشامل للمعدات، والنسيهيلات المتاحة والإجراءات المتبعة وأنواع النشاطات، وهذه الدراسة عامة يقوم بها فريق متعدد العلوم وعلى إطلاع كاف بهذه الإجراءات، ويرأس هذا الفريق رئيس مجلس إدارة مستقل، وهذه الدراسة أهمية 1 في تحديد ضبيعة الكوارث.

- دراسة الأعطال وآثارها:

وهي عبارة عن دراسة نسبية يقوم بها عادة فرق صغيرة، ويتم من خلالها إجراء فحص شامل يبدأ من مكونات النظام المتبع ثم النظر إلى الأثر في كامل النظام، وتبحث عادة عن الأعطال التي تلحق بالآليات، فقد تقوم على سبيل المثال بفحص الخلل في مضخة التبريد وأثر مثل هذه الأعطال على باقي الآليات وعلى السفينة ككل، وتضع لائحة لقطع التبديل المطلوبة من أجل إصلاح الأعطال.

- تقنيات (فيما لو What if) التركيبية:

يعتبر السؤال (فيما لو) أهم مسألة في حقل إدارة السلامة، ويشتمل هذا البند على

مجموعة ومضات ذكية تقوم بدراسة القوائم المعدّة حول الكوارث وتأخذ بعين الاعتبار أية أخطاء غير مقصودة أثناء القيام بالأعمال الاعتيادية. وهناك وسائل كمية وكيفية في آن واحد لتقييم الأخطار نشأت عن كوارث معينة وشرق معالجتها مع الأخذ بعين الاعتبار عنصر التشابه لحوادث جرت ولنتائج التي أفرزتها.

- قوالب الخطر:

وهذه عبارة عن دراسة على شكل وضع أحكام قد تكون موضوعية من خلال استخدام مقاييس كيفية، حيث يتم جلب مجموعة من العاملين بعد تحديد هذه المقاييس إلى موقع واحد ويقوم كل عامل بإعطاء حكم حسب خبرته عن طبيعة الكوارث واحتمال حدوثها.

- تحليل الحادثة على أساس (Tree)

ويستخدم هذا التحليل عنصر السببية الاستقرائية والاستنتاجية وتبدأ مع حادث معين ويعتمد على تحليل منطقي حقيقي/ أو غير حقيقي، وتقدم عرضاً تصورياً لنتائج الحادثة، ويجري مطابقة ضمن مجال كبير من النتائج، ويخلص إلى أن النتيجة النهائية قد تكون ناشئة عن آثار عدة حوادث.

- تحليل الأعطال:

إن الخطوة الرئيسية في تقنيات تحليل الأعطال هو في تحديد أثر معين ونتيجة معينة في النظام، ومتابعة هذا الأثر بشكل رجعي في النظام بالاعتماد على الطرق المنطقية حتى الوصول إلى السبب الرئيسي وينم اتباع هذه الخطوة بعد الحوادث أو من أجل تحديد عطل غير إرادي.

تطوير طرق بديلة لإدارة الخطر

تستوجب خطة إدارة الخطر تقييم تنسيقي لأخطار محددة بالترتيب حسب شدتها، إن الحوادث التي تسجل حدوثاً مستمراً وذات طبيعة كارثية يتوجب تناولها أولاً وتشمل هذه الدراسة على الآتي:

- إقصاء: إما باستبعاد احتمال حصول حادث، أو إبعاد العامل المتعرض.
 - تحويل: حذف التأمين على غطاء الحسائر المحتملة والذي قد لا يكون حلاً مناسباً مثل هذه الحالة.
 - احتمال: وتعني اعتبار الخطر مقبولاً في حال عدم إمكانية تخفيضه بطريقة التكلفة المؤثرة الإضافية.
 - المعالجة: وتعني تحديد إجراءات التخفيض بشكل أمثل وذلك من خلال تخفيض تكرار الحوادث أولاً ثم تخفيض النتائج ثانية.
- يجب أن لا تقوم قاعدة تحليل الخطر فقط بتوضيح الترتيب الهرمي للأخطار، بل يجب أن تشير أيضاً إلى الأهمية النسبية لعوامل ساهمة مختلفة، وهذه العوامل هي الأجهزة التي يمكن الاعتماد عليها والإجراءات المتبعة و الأخطاء البشرية. ويمكن أن تشير الأعطال الهندسية الكبيرة إلى حلول تتضمن زيادات أو تنوع أو انفصال.
- وقد تشير الأعطال الناتجة عن الاستعمال إلى الحاجة لتطوير الإجراءات المتبعة أو إلى تدريبات إضافية أو تعديلات أو إعادة التركيز على القدرات المتاحة. وتتضمن الأدوات الأخرى المتاحة لتحديد الخطر على الأنظمة (على سبيل المثال تجميع الافتراضات لكل حالة) والدليل (الترتيبات المقترحة أو الإجراءات التي يعود تقدير الامتثال بها إلى إدراك المالك)
- إن الأنظمة القديمة المكتسبة يمكن أن يكون جميعها أو تدعيمها بشكل أسهل ولكن يمكن أن تعيق التطور التكنولوجي في هذا المجال.
- ويمكن أن تكون الإجراءات المتبعة إما إيجابية أو سلبية بشكل متساوٍ وقد تكون فعالة ضد كارثة واحدة فقط أو عدة كوارث، وقد تكون فعالة فقط في حالة التوافق.
- وقد تم وضع مجموعة من الإجراءات تهدف إلى تقليل التلوث الناتج عن حوادث التصادم أو الجنوح الذي تتعرض لها عادة ناقلات النفط العملاقة وتضع هذه الإجراءات مستويات متدنية مقبولة لتسرب الزيوت إلى البيئة كنتيجة لحادث شديد.

تقييم فوائد التكلفة لخيارات إدارة الخطر

قد يصعب تحديد خطر مثالي يتم فيه السيطرة على كل تراكيبه دون أن يشمل ذلك على تكاليف مادية أنفقت لتحقيق هذا الإجراء، وبالرغم من أن الهدف من هذه التكاليف هو حماية حياة الإنسان أو حماية البيئة، إلا أنه يجب الأخذ بعين الاعتبار بأن المبالغ التي تنفق في هذه المجالات يجب أن تكون محددة - أما إذا ارتفعت هذه التكاليف بشكل كبير فإنها لم تعد تتناسب مع الاحتمالات الموضوعية مسبقاً أو مع الأضرار والخسائر المحتملة، عندها إذا أصبح المشروع غير اقتصادي.

إن تقييم الفوائد أو ترجمتها إلى قيم نقدية مقارنة يتطلب حكماً موضوعياً، يعتبر فيه التماسك والثبات أمراً هاماً، وقد يصعب الموافقة على تحديد قيمة للبيئة ضمن مجموعة اجتماعية متماسكة نسبياً، ويصبح الأمر أكثر صعوبة عندما يتجاوز المجال القطري حيث تكون القيمة المحددة للحياة والحرية مختلفة.

ويمكن شرح الخطر بعبارات بسيطة كما يلي:

- **خطر فردي:** توقع تكرار تعرض خطر فردي لمستوى معين من الأضرار الناشئ عن إدراك لضبيعة كوارث معينة.
- **خطر مجتمعي:** العلاقة بين تكرار الحدوث وعدد الأشخاص الذين يعانون من مستوى محدد من الأضرار لسكان معينين وناشئ عن إدراك كوارث معينة.
- **خطر بيئي:** تكرار الحدوث المتوقع لحوادث غير مرغوب بها تؤثر على البيئة وناشئة عن إدراك طبيعة الحوادث المعنية.

انتقاء الخبرات

تكمن إحدى المشكلات التي تتعلق بانتقاء أفضل خيار، في أهمية التأكيد على أن كل الخيارات لأخطار مناسبة قد تم تقييمها على أسس متشابهة، وقد لا يكون الأمر هذا صعباً بالنسبة لحالة السلامة المعينة ولكن يصبح الأمر أكثر إشكالاً بالنسبة للصناعات التي تتجاوز القطرية ولها تأثير على البيئة. وهناك مشكلة أخرى تكمن في رسم حدود حول المواقع التي تم تقييمها وعلى سبيل المثال، إذا كان الفراغ الحالي بين هيكليين قد تمت زيادته أو تحديده

هيكال ثالث، فإننا نلاحظ أنه قد يأتي وقت تصبح فيه العملية غير اقتصادية لنقل (الهيدروكربون) أو أية حزيقات أخرى أثقل. ولعل نتيجة ذلك قد تعني أن تعمل المصفاة أو خطوط التصنيع العالمية دون تحديد للنتائج الاجتماعية.

ونرى أنه من الأفضل العمل على تشجيع تطوير البحث عن مصادر للطاقة صديقة للبيئة لا تزيد في مستوى ثاني أو أكسيد الكربون في الجو أو تساهم في تخريب طبقة الأوزون، أو تزيد من استخدام الطاقة النووية.

وتستطيع المنظمات العالمية لعب دورها كمنظمة البحرية العالمية من خلال ارتباطها في الأمم المتحدة، أو يمكنها الاتصال بـ منظمة الصحة العالمية أو منظمة (RIO) مؤتمر البيئة، عندها يمكن تحصيل قرارات سياسية ومنهجية كما هي فنية.

والسؤال هنا هل هذه الدراسة المتعلقة بتقييم الخطر والإدارة أية مطابقة في المستوى العملي عنى ظهر السفينة؟ وأجواب يجب أن يكون «نعم»، طافنا أن ريان السفينة والعمالين قد قاموا بتحليل الخطر وممارسته بشكل يومي من خلال وظائفهم عنى ظهر السفينة. لقد أصبح من المعتاد في كل وقت أن يقرر شخص ما فيما إذا كان الوضع مناسباً لفتح العنابر والمضي في تفريغ البضائع في ميناء ما في مساء يوم أحد ماضٍ.

ترجمة وإعداد:

سعد جواد علي

معاون منير البحري والطيران

شركة الاتحاد العربي لإعادة التأمين

أستاذة جسيم
المراد - ٤ اجراء مؤتمرات لصبور دكتور

تنظيم الملاءة المالية لشركات التأمين

د. زكريا فواز *

تعريف الملاءة المالية

أ - في المفهوم العام

في المفهوم الاقتصادي العام، تعرف الملاءة المالية بمقدرة الأنشطة الاقتصادية على تجاوز مطلوباتها اعتماداً على موجوداتها. فالمشروع الاقتصادي «المليء» هو الذي تفوق موجوداته كافة مطلوباته والتزاماته.

ب - في شركات التأمين

في شركات التأمين وإعادة التأمين، تحدد الملاءة بمقدرة هذه الشركات على الوفاء بالتزاماتها كاملة عند المطالبة بها ومدى استعداد وجهوزية هذه الشركات لدفع مبالغ التعويضات الكبيرة فوراً دون أن تؤدي عملية السداد إلى نعتار أو توقف أو إفلاس هذه الشركات^(١).

* عضو لجنة مراقبة على هيئات الضمان - الجمهورية اللبنانية - أستاذ مساعد في كلية الاقتصاد وإدارة الأعمال - الجامعة اللبنانية

تبرير تنظيم الملاءة المالية

إن التبرير التقليدي لتنظيم الملاءة لشركات التأمين هو حماية حقوق المؤمنين (Les assurés). ولكي تفي إحدى شركات التأمين بالتزاماتها تجاه عملائها (زبائنها) يجب عليها أن تقوم بعملين متوازنين :

أولاً : على شركة التأمين « أن تحسب بدقة قيمة التزاماتها المالية »⁽²⁾. احتساب تغطية هذه الالتزامات يدعى المؤونات الفنية⁽³⁾ (Provisions Techniques) فيما يختص عمليات وعمود التأمين كافة و« الاحتياطي الرياضي »⁽⁴⁾ (Provision Mathématique) في التأمين على الحياة أي تغطية الالتزامات أو التعهدات الناتجة عن العقود المنظمة لضمان وإعادة ضمان العمليات المتعلقة بتنفيذها مدة الحياة البشرية والعجز والشيخوخة. وهذه الأخيرة، عبارة عن مؤونات لتغطية حصص الربح (أو انعائد) المتوقعة للمؤمنين (تأمينات الحياة) أو المشتركين (عمليات الاستثمار المشترك — Mutual Funds)⁽⁵⁾ وغير المدفوعة بقاربح انتهاء السنة المالية.

ثانياً : على شركات التأمين « أن تقوم بالتوظيفات التي تسمح لها بإيفاء التزاماتها تجاه المؤمنين »⁽⁶⁾.

عجز الاحتياطات الفنية عن تنظيم الملاءة

إن الاحتياطات الفنية أو المؤونات الفنية غير كافية للمحافظة أو لتنظيم الملاءة المالية لشركات التأمين. إذ أن التطور المعاصر لنظريات عدم المال (La théorie financière moderne) تسمح برؤية عدة أسباب تمنعنا من الاكتفاء بالاحتياطي الفني كأداة لتنظيم الملاءة المالية⁽⁷⁾.

في الدرجة الأولى، يمكن أن يحدث إنحراف أو فارق عن « قانون الأعداد الكبيرة »⁽⁸⁾ (La Loi des Grands Nombres)⁽⁹⁾ ويؤدي إلى معدل للخسارة⁽¹⁰⁾ أكثر من المتوقع. وإذا احتسبت المؤونات بطريقة صحيحة، قد يحدث أن تلك المؤونات لا تكفي لتغطية الأضرار التي تحققت فعلاً. في هذه الحالة، تسمح نظرية الانهدام أو

الإفلاس (La Théorie de la ruine)⁽¹¹⁾ بتحديد حجم الرساميل الخاصة (Fonds Propres) أو بهامش الملاعة الضروري لتحدد من نسبة احتمالات (La probabilité de Banqueroute)⁽¹²⁾ الإفلاس المحتسبة على أساس عتبة محددة مسبقاً (Epsilon).

من الملاحظ أن هذا الاستنتاج يطبق بصورة خاصة على عمليات التأمين ضد الأضرار (L'assurance de dommages) التي تفرض عليها التنظيمات المرعية الإجراء حالياً في الاتحاد الأوروبي، هامش ملاعة إضافي (Marge de solvabilité) لا يقل عن نسبة 18% من إجمالي الأقساط حتى عتبة العشر ملايين وحدة نقدية أوروبية (European Currency Unit). وفي حال تخطى مجموع الأقساط هذه العتبة يصدق هامش ملاعة بنسبة 16% على المبلغ الذي يفوق عتبة العشرة ملايين وحدة نقدية أوروبية. هذه القوانين المرعية الإجراء في أوروبا الموحدة تتناسق تماماً مع روح النتائج النظرية. نعم المال الرياضي، الذي يبين أن النسبة الحدية للرحملة المطلوبة (Le Taux Marginal de Capitalisation Requisite) تتناقص مع إزدياد حجم الشركة، أي أن هناك علاقة عكسية (Inversement proportionnel) بين النسبة الحدية لمرسلة المطلوبة وقامة أو حجم شركة التأمين. فكلما كبرت القيمة التضامنية أو قيمة أقساط التأمين لمضمومين، يصبح تطبيق قانون الأعداد الكبيرة على درجة كبيرة من الدقة⁽¹³⁾. إذ يمكن الحكم على نوعية كمية كبيرة من مادة متجانسة، بواسطة عدد صغير، نوعاً ما، من العينات⁽¹⁴⁾.

أما فيما يخص تأمينات الحياة⁽¹⁵⁾، فإن المخاطر هنا، بصورة خاصة: هي من جهة الموجودات (Actif)؛ وعامل الوقت ومقياسه، أو سببية مدة العقود في تأمينات الحياة، هي أكثر ضلواً بكثير من مثيلاتها من عمليات التأمين ضد الأضرار. إذ أن التأمينات على الحياة، ووفقاً للتصور المحدد لأهدافها، إنما تضمن للمؤمنين (Les assurés) أموالاً سائلة (رأس مال مؤجل) إذا بقي على قيد الحياة لسبب معينة أو ضمان مبلغ من الأموال للورثة إذا توفي المؤمن في أي لحظة. وقد يكون الضمان التأميني من خلال دفع مبالغ بصفة دورية ابتداءً من تاريخ معين ولمدة معينة، وذلك طبقاً لنوع من عقد التأمين البرم وما يكلفه من حماية تأمينية⁽¹⁶⁾.

فمن الوجهة الاقتصادية لعمليات التأمين على الحياة تشمل هذه العمليات تعبئة وتجميع مدخرات المؤمنين (الأقساط المحصلة) واستثمار هذه المدخرات بما يعود على المؤمن والاقتصاد الوطني بالفائدة⁽¹⁷⁾. إذاً يعني ذلك من الوجهة المالية توظيفات هذه المدخرات ولمدة تتراوح بين قصيرة ومتوسطة وطويلة الأجل. ففي هذه الحالة لا يمكن لنا أن نهمل مخاطر هبوط أسعار وقيمة الأصول (Les risques de Moins- Value sur les Actifs) الثابتة المنقولة وغير المنقولة المحسدة في المؤنونات⁽¹⁸⁾. إن شركات التأمين على الحياة المختصة بتكوين الأموال (Les Sociétés d'Assurances Vie-Capitalisation)، بصورة خاصة، هي المعرضة بدرجة كبيرة لمخاطر نسبة الفائدة (Risque de Taux) أو خطر العائد، طالما أن هذه الشركات تحول أو توظف حصوم طويلة الأجل من /أو في أصول متداولة أو قصيرة الأجل أو لمدة أقل من الحصوم الطويلة الأجل. فتعرض هذه الشركات لسعر الفائدة، مماثل تعرض المصارف لهذه المخاطر نفسها. فهامش الملاحة الإضافي⁽¹⁹⁾ المفروض على أصول الشركات وحسب القوانين المرعية الإجراء حالياً في الاتحاد الأوروبي (الأموال الخاصة Funds Propres) يجب أن تمثل على الأقل 16% من إجمالي الأقساط لشركات التأمين على غير الحياة، و4% من المؤنونات الفنية لشركات التأمين على الحياة) هو مثيل، إلى حد ما، معدلات «كوك» (Ratios Cooke) المفروضة على المصارف في الاتحاد الأوروبي (8% من الأصول المنقولة — 8% de l'Actif- pondéré).

مفهوم النظرية الاقتصادية للمشكلة

أمام هذه المبررات، لا يستطيع عالم الاقتصاد أن يمتنع عن طرح السؤال التالي: ماذا شركات التأمين لا تستطيع أن تحتسب، بنفسها، المبلغ المناسب للأموال الخاصة والتي تسمح لها بتجنب الإفلاس؟ علماً أن المسؤولين عن هذه الشركات يمكنهم الحصول على المعلومات اللازمة والتي تسمح لهم بمراقبة هامش الملاحة أكثر من سلطات التنظيم المسؤولة أو سلطات الوصاية. هذا عدا إذا كنا نريد أن ننسب لشركات التأمين مسبقاً سوء النية. وعكس ذلك فإنه لمن السائق أو من السهل أن نفكر أن المسؤولين عن شركات التأمين ليس عندهم أي مصلحة في التسبب في إفلاس شركاتهم. من أجل

الإجابة على هذا السؤال، يجب أن نستشهد بتطورات النظرية الاقتصادية. وبالتحديد ما يجب الاستشهاد به هو كل من «نظرية الدوافع» (Théorie des Incitations) و«نظرية العقود» (Théorie des Contrats).

مطلق الرهان هو: إن كل إفلاس مؤسسه، مهما تكن ومن أي نوع كانت، بسبب عوارض جانبية سلبية (Effet Externe ou Externalité) على دائسي (Les créanciers) الشركة وكذلك على العاملين بها (Ses employés). مع ذلك، وبشكل عام، ليس هناك تقنين أو تنظيم لملاءة الشركات الغير مالية⁽²⁰⁾. الخاصية الأهم للوسيط المالي (un intermédiaire financier)، إن كان مصرفاً أو شركة تأمين، هي أن دائري (Les créanciers) الشركة المالية هم في الوقت نفسه زبائنها. هؤلاء الدائريون أو الزبائن كبيرو العدد إذاً، وواسعو التوزيع والانتشار وذو ثقل مالي ضعيف (de faible «surface financière»). وعلى عكس دائسي الشركات غير المالية، أي المصارف والمستثمرين المخترفين (Venture Capitalists)، بشكل عام، فإن زبائن شركات التأمين ليس عندهم الصلاحيات ولا يمتلكون المعلومات والمعطيات الضرورية لمراقبة حسن إدارة الشركات التي يتعاملون معها. وعلى هذه الحال، ما زالت النظرية المالية المعاصرة (La Théorie Financière Moderne) تثبت ومدد زمن، أنه يوجد تضارب في المصالح بين كل من الدائري أو موجهي الشركات والمساهمين والدائريين للشركات الرأسمالية⁽²¹⁾. ففيما يخص زبائن شركات التأمين أو عملاء المصارف، فليس لدى هؤلاء، الواسائل الضرورية لفرض احترام مصالحهم، لذلك من الضروري أن تتولى السلطة الحكومية أو سلطة الوصاية (أو مؤسسة خاصة كشركة تأمين للودائع فيما يخص المصارف) دور السلطة استبدية للدفاع عن مصالح الزبائن (المؤمنين). بحسب طبيعة التضارب في المصالح ونوعيته أو الأهمية، يمكن تطبيق إحدى النظريتين الشاريتين:

- إذا كانت الشركة ذو حجم متوسط، ومراقبة جيداً من قبل المساهمين، فإن التضارب في المصالح يكون، بصورة رئيسية، بين المساهمين وزبائن الشركة. فيسب مسؤولياتهم المحدودة، فإن من مصلحة المساهمين اختيار سياسة استثمارية أكثر مخاطرة، مما يتسناه المؤمنون (أو أصحاب الودائع فيما يخص المصرف). ففي هذه الحالة، يكون تحب المخاطر بإجبار المساهمين على وضع رساميل تكون على وزن الاستثمارات التي

يقنون المخاطرة بها (زيادة على الخصوم فيما يخص شركات التأمين أو في الموجودات فيما يخص المصارف)، فالنظيم (La réglementation) يجبر الشركات على عدم اتخاذ المخاطرة أو التخفيف من اتخاذ السياسات المالية ذات النسبة العالية من المخاطر⁽²²⁾.

• أما إذا كانت الشركة ذات رأس مال منتشر بين عدد كبير من المساهمين والإدارة مختلفة عن مالكي الشركة⁽²³⁾، فإن التضارب في المصالح يكون بصورة رئيسية بين مدراء الشركة (الذين يهدفون، بشكل عام، للعمل على زيادة حجم الشركة بالقدر المستطاع) وبين مجموع مقدمي الأموال (من دائنين ومساهمين). التضارب في المصالح هذا، لا يقتصر على الوسطاء الماليين فقط، بل على صغار الدائنين أيضاً. إن مصالح الدائنين الصغار، إن كانوا أصحاب ودائع فيما يخص المصارف أو مؤمنين فيما يخص شركات التأمين، يجب أن يدافع عنهما من قبل سلطات الوصاية وبواسطة أحكام أو قوانين تنظيمية.

• اعتماداً على أبحاث كل من «أجيون» (Aghion) و«بولتون» (Bolton)⁽²⁴⁾ يطرح كل من «دواتريونت» (Dewatripont) و«تيرول» (Tirole)⁽²⁵⁾، نظرية جديدة «لنسة المانية»، مبنية على أساس التوزيع الأمثل (La répartition optimale) للأدوار بين المساهمين في الشركة ودائنيها. فيما أن للمساهمين مسؤولية محدودة فإنهم يفضلون إدارة مالية لها خيارات ذات نسبة عالية من المخاطر إذ أن ذلك يؤمن لهم تعظيم عوائدهم أو أرباحهم. بموازاة ذلك وتناسقاً معه، فإن الدائنين يفضلون إدارة مالية أكثر محافظة، أي خيارات أقل مخاطرة. وبالنسبة بين كل من «دواتريونت» (Dewatripont) و«تيرول» (Tirole)، أن التوزيع الأمثل (La répartition optimale) للأدوار يتركز على إعطاء حقوق السيطرة للمساهمين حينما تنجح المؤسسة وإعطاء هذه الحقوق للدائنين حينما يكون وضع الشركة متعسراً.

وفضلاً عن ذلك، فقد طبقت هذه النظرية على القطاع المصرفي وأعطت مفهوماً جديداً نسب الملاحة المالية للمصارف⁽²⁶⁾. فإن تطبيق هذه النظرية على شركات التأمين من المفروض أن يعطي كذلك تنوراً «تجديدياً» لتنظيم هوامش الملاحة⁽²⁷⁾ لشركات التأمين إذ أن هذا القطاع لا يقل أهمية عن القطاع المصرفي في الاقتصاد الوطني.

الهوامش :

- (1) سامي الفيحاني، الملاحة المالية لشركات التأمين وإعادة التأمين وأثرها على أفاق وتطير أعمال نحت الشركات، في : «مخسبات الفبة والمالية والاستثمار في شركات التأمين وإعادة التأمين» منشورات الاتحاد العام لعربي بدمآمين، القاهرة، مصر، 1994، الصفحة 21.
- (2) D.KESSLER «Très petit dictionnaire d'économie de l'assurance» in Revue RISQUES, LES CAHIERS DE L'ASSURANCE, n° 1, 1990, Paris, pp.49-50.
- (3) تسمى هذه المؤونات في القانون اللبناني (قانون تنظيم هيئات الصمان الصادر بمرسوم رقم 9812 تاريخ 4 أيار 1968، المادة 22 والمادة 23 منه) بالاحتياطي الفني وهو حصفاً في التسمية ناتج عن الترجمة حرفية لـ (Réserves Techniques) الواردة في القانون الفرنسي. مما يدعونا إلى تمييزها عن نوعين من الاحتياطات :
— الاحتياطي القانوني (Réserve Légale) : وهو عبارة عن احتياطي إخباري يحدده القانون التجاري، بنسبة 10% من صافي الربح العام تحسب سنوياً.
— الاحتياطات النظامية (Réserves Réglementées) أو اختصارياً: وهي عبارة عن نسبه تحددها الإدارة بدعم موقع الشركة المالي، وهي عبارة عن نسبة معينة لا تتجاوز عادة 30% من الربح الصافي لعام وهي النسبة التي تحتجب الإدارة عن توزيعها كربح على المساهمين.
- (4) الاحتياطي تحسباتي حسب القانون اللبناني (المرسوم رقم 9812، المادة 23، البند الأول). وقد فصنا عتياً عبارة الاحتياطي الرياضي لظاقتها الأنسب للنص الفرنسي وكذلك لتواقع. أما من حيث مضامتها لنظرية المعاصرة للمال ففضل عليها تسمية : مؤونات الربح المتوقع أو المحتسب على حصص المؤمنين .
- (5) أو المشاركين. في شركات التأمين ذات الحقوق المتبادلة أو المشاركة (Mutuals Compagnies) : وهي شركات تأمين ذات حقوق متساوية لكل المشتركين يتفاحون كل الأرباح بعد حسم "تخقات" الإلانية وما يذيعونه عن التوفيات .
- (6) D.KESSLER, «Très petit dictionnaire d'économie de l'assurance» in Revue RISQUES, LES CAHIERS DE L'ASSURANCE, n° 1, 1990, Paris, pp. 49-50.
- (7) رغم أن التطور أحدث نظريات علم المال التي نعتها هي لأحفه لقانون نظم هيئات الضمان اللبناني الموضوع عام 1968، فإن بصيرة الشروع البنائي آتت بعيدة الأفق حياً، إذ يظهر فيه توقع واضعه لعدم كفاية الاحتياطات الفنية. إذ نصت المادة 23، البند الرابع منه على ما يأتي : «أنواع الاحتياطي الأعمري التي يمكن أن تحدد بمرسوم يتخذ في مجلس الوزراء بناءً على اقتراح وزير الاقتصاد والتجارة بعد استطلاع رأي المجلس الوطني للصمان». بناءً على ذلك استعملت هذه المادة لفرض احتياطي وقائع ندعه الاحتياطي الفني وذلك بمرسوم رقم 5094 تاريخ 22 نيسان 1994 والمعدل بالمرسوم رقم 6642 تاريخ 27 نيسان 1995. ويفرض هذا المرسوم على شركات التأمين اللبنانية مبلغ 750 مليون ليرة لبنانية كاحتياطي وقائي. ولا يعتبر هذا المبلغ جزءاً من توظيفات الاحتياطي الفني ولكن دعماً له.

(8) إن « قانون الأعداد الكبيرة » يسمح لنا بتقدير معدل الخسارة المتوقع . لنفرض أن عندنا « n » من الكميات العشوائية المستقلة عن بعضها البعض (x_1, x_2, \dots, x_n) بحيث أن قيمتها المتوسطة جميعاً ، متساوية ، وهي « k » (ألقاً) . فإذا كانت الكميات العشوائية (x_1, x_2, \dots, x_n) مستقلة عن بعض ، وكانت قيمتها المتوسطة متساوية وكذلك انحرافاتهما التربيعية المتباينة متساوية يكون احتمال الكمية

$$\xi = \frac{x_1 + x_2 + \dots + x_n}{n} = (k \pm \epsilon)$$

عندما تكون « n » كبيرة كبيراً كافياً ، قريباً من الواحد الصحيح قريباً كافياً ، (أي عسباً ، تكون الخداسة مؤكده) ، ويختلف اختلافاً بسيطاً عن المقدار « n » (الفا) . هذا هو قانون الأعداد الكبيرة الذي اكتشفه تلميذ تيف (Théorème de Tchébychev) .

ولكن إمكانية أي من الانحرافات المتباينة للكمية العشوائية (الانحراف التربيعي المتباين مثلاً) يمكن الحكم بالتقريب على مدى الاختلاف . بين القيم الحقيقية التي تأخذها هذه الكمية العشوائية بين قيمها المتوسطة المتوقعة . هذا ما يعرف بتباينة تشيبشيف (Inégalité de Tchébychev) والتي في الحقيقة غالباً ما تعطي تقديراً بعيداً جداً عن ندفة .

جينيونكو & وحيثشين ، «البيادى، الألفية لنظرية الاحتمالات»، دار مير للطباعة والنشر ، موسكو ، 1974 ، الصفحات : 140 - 148 .

(9) Hélène VENTSEL, "Theorie des Probabilités", Editions MIR, Moscow, 1973, pp. 275-284.

(10) (Loss Ratio أو Ratio de Sinistralité) : المجموع الكلي لتعويضات المسددة والمؤفوفة خلال فترة معينة منسوبة إلى دخل الأقساط الصافي خلال الفترة نفسها . يعتبر معدل الخسارة أحد عناصر تقدير الخسارة المالية المحملة ، ويم حسابه من خبرة الماضي وعلى فترة طويلة تمتد إلى عدة سنوات ، وذلك باستخدام المعدلة التالية :

$$\text{معدل الخسارة} = \frac{\text{مجموع خسائر المعلة في فترة معينة}}{\text{مجموع القيم التي كانت معرضة لخطر معين في الفترة نفسها}}$$

ويمكن ، في حالة عدم توفر المعلومات أو البيانات الكافية لحساب معدل الخسارة لفترة محاسبية معينة أو قطاع أو مشروع أو اتفاقية معرضة للخطر ، أن نقدر معدل الخسارة اعتماداً على « قانون الأعداد الكبيرة » كما يلي .

$$\text{معدل الخسارة (R/L0)} = \frac{\text{مجموع التعويضات خلال فترة معينة}}{\text{مجموع مبالغ أقساط التأمين في الفترة نفسها}}$$

Revue RISQUES, LES CAHIERS DE L'ASSURANCE, n° 9, Janvier- Mars 1992, p.128.

(11) D.HENRIET & J.-C. ROCHET, "Microéconomie de l'assurance", Editions Economica, Paris, 1991, chapitre I, pp. 13-16.

(12) D.HENRIET & J.-C. ROCHET, "Microéconomie de l'assurance", op.cit., p.15.

(13) جينيونكو & وحيثشين ، «البيادى، الألفية لنظرية الاحتمالات» : ذكر سابقاً ، ص . 145 .

- (14) جينيدنكو & وختيشين ، «المبادئ الأولية لنظرية الاحتمالات» : المصدر السابق ، ص . 149 .
- (15) يعرف قانون تنظيم هيئات الضمان اللبناني (المرسوم رقم 9812 الصادر بتاريخ 4 أيار 1968) عمليات تأمينات الحياة في المادة الأولى من القانون المذكور ويوبى تحت الفرع الأول كالتالي :
 أ- ضمان وإعادة ضمان العمليات المتعلق تنفيذها بحد الحياة البشرية والعجز والتشيخوخة .
 ب- ضمان وإعادة ضمان العمليات المتعلقة بالأولاد والأزواج .
 ج- عمليات تكون الأموال والتي تشمل أو لا تشمل ضمان أخطار الحياة والتي تجري بواسطة عقود تتعهد ائتمه بموجبها بأداء قيمة أو حصة قيم محددة بتاريخ معين أو تواريخ معينة أو نتيجة سحب دورية تجري على غرار سحب اليانصيب ، وذلك لقاء قسط أو أقساط دورية .
 د- عمليات الاستثمار المشترك (Mutuals Funds) عن طريق جمع أموال تعدية يؤديها مشتركون غير مساهمون بغية توظيفها في استثمارات مختلفة وبصورة مشتركة .
- (16) د . مختار محمود الهانسي ، «مبادئ الخطر والتأمين» : حواصم النظرية وأسسها الرياضية وأنواعه العممية ، الدار الجامعية ، بيروت ، 1995 ، ص . 433 .
- (17) د . مختار محمود الهانسي ، «مبادئ الخطر والتأمين» : حواصم النظرية وأسسها الرياضية وأنواعه العممية ، المصدر السابق ذكره ، ص . 434 .
- (18) الفقه الثانية : (حسابات الأصول الثابتة) من العمليات المالية المتعلقة بالميزانية . وبالحدود الباب 29 وتقريراته حسب التيبوب العشري للتصميم المحاسبي لمؤسسات الضمان الموضوع موضع التقيد بناءً على القرار رقم 1/224 تاريخ 1984/11/26 ، بناءً على المرسوم رقم 4665 تاريخ 1981/12/26 (وضع تصميم محاسبي عام) ولاسيما المادة 22 منه ، التي سمحت بوضع تصميم محاسبي خاص ضمانات الضمان
- (19) هامش الملاء العادي = مجموع الأصول الخاصة
 مجموع الخصوم أو الأصول
- DEFFSIFER, «Les petit dictionnaire d'économie d'assurance» in: Revue RISQUES, LES CAHIERS DE L'ASSURANCE, n°1, op cit , p 50
- (20) لم تعالج القوانين اللبنانية ناحية الملاء المالية لشركات التجارية (غير المالية) رغم أن القانون التجاري اللبناني نجح أو عسى بشكل غير مباشر مبدأ الاستثمارية لشركة التجارية إذ نصت المادة 216 منه على ما يأتي :
 «... إذا حسرت الشركة لثلاثة أرباع رأس المال وجب على أعضاء مجلس الإدارة أن يعقدوا جمعية عمومية غير عادية لتقرر ما إذا كانت الحالة تستوجب حل الشركة قبل الأجل أو تخفيض رأس المال أو اتخاذ غير ذلك من التدابير المناسبة» . وكذلك الأعراف الدولية للمحاسبة تدافع عن مبدأ الاستثمارية وتوضع تسليم لشركة (Going concern) ومن جملة المعدلات التي تنظم استثمارية الشركة والتي يجب احترامها هو أن الأصول أو الموجودات المتداولة للشركة يجب أن تساوي 150% من المطلوبات المتداولة .

(21) James C.VANSHORNE, "Gestion et politique financière", Tome 1 et Tome2, Dunod, Paris, 1972, pp.112

- (22) C.GOLLIER, P.F.KOEHL & ROCHEF, «Risk Taking Behaviour with Expected Utility and Limited Liability: Applications to the regulation of Financial Intermediaries», Document de travail, IDEI, Université de Toulouse, France, 1993.
- (23) Gordon DONALDSON, «Financial Crises: Management Versus (control) Stockholders», *the Harvard Business Review*, n°41 (May - June), 1963, pp. 29-116.
- James C.VAN HORNE, «Gestion et politique financières: Traité en 2 tomes», op.cit., p.8.
- (24) P. AGHION & B.BOLTON, «An Incomplete Contract Approach to Financial Contracting», *Review of Economic Studies*, n°, 59, pp. 473-494.
- (25) Mathias DEWATRIPONT & Jean TIROLE, «A theory of Debt and Equity: Diversity of Securities and Manager-Shareholder Congruence», Document de travail, IDEI, Université de Toulouse, France, 1993.
- (26) Mathias DEWATRIPONT & Jean TIROLE, «La Réglementation prudentielle de banques», *Conférences Walter-Paetro: Écoles des Hautes Études Commerciales Lausanne, Éditions Payot, Lausanne, 1993, 173 pages.*
- (27) تصم هذه الخوتمش يكون مهمس دراسة تطبيقية لها أطرها خاصة بها ...



العرب في

معادلة الأمن الغذائي العالمي

مروان دراج*

تزايد في السنوات الأخيرة الحديث عن انخفاض المعروض العالمي من الحبوب وارتفاع أسعارها. ويأتي هذا الانخفاض وتحديدًا من محصول القمح، في وقت يدعو فيه العالم العربي، وتحديدًا البلدان الغنية، إلى ضرورة محاربة الجوع وتحسين المستويات الغذائية في العالم الثالث.. ونتيجة هذا الواقع الذي يؤكد أن الحبوب ستواصل ارتفاع أسعارها.. يفترض أن نسأل، ماذا سيفعل الوطن العربي لمواجهة سلاح الغذاء الذي قد يشهده الغرب في وجه العرب لضرورات سياسية وغير سياسية تبقى في إطار المجهول؟!

ونحن نسأل هذا السؤال، لأن المؤشرات والأرقام كافة تقول أن الاستهلاك العربي من الحبوب، سيشهد في السنوات القليلة المقبلة تزايداً غير عادي. فحسب الأرقام التي بين أيدينا ومصدرها منظمة (فاو) الدولية، فمع عام ٢٠٠٠ ستصل قيمة فاتورة الغذاء نحو (٢٠٠) مليار دولار. والمفارقة التي يمكن ذكرها في هذا السياق، أننا كعرب ربما نشعر بشيء من الخوف من ضخامة هذه الفاتورة، رغم أن بلداننا وإلى حد ما محسوبة على البلدان الغنية ثرواتها الطبيعية ويأتي على رأسها الذهب الأسود إلى جانب الإمكانيات الزراعية المعقولة لبعض هذه البلدان... وأمام هذه الحقيقة.. إذا

* صحفى وكاتب فلسطيني.

كنا كعرب نتخوف من فاتورة الغذاء، فكيف يمكن للبلدان الفقيرة وعلى رأسها البلدان الواقعة في القارة الأفريقية، أن تواجه مستقبلاً مسألة ارتفاع أسعار الغذاء؟!

عودة إلى روما :

قبل الدخول في حبابا وتفاصيل واقع الغذاء العربي، هناك ضرورة ملحة للعودة إلى أبرز ما بحثته القمة العالمية للغذاء، التي عقدت في (روما) خلال تشرين الثاني من عام ١٩٩٦. فالذي خرجت به تلك القمة قد يشكل متكاً تمهيدياً، للحديث عن واقع الغذاء العربي وآفاقه، فالمعروف أنه في قمة (روما) طرحت قضايا الأمن الغذائي في العالم، دفعة واحدة، وقال وزير الزراعة الأمريكية «دان غليكمان» في كل يوم يرمى في سلة المهملات (١٥) مليون وجبة طعام من الأمريكيين فقط^(١)، وهذا يعني ببساطة شديدة، أن ما يرمى من النفايات الغذائية في العالم المتمدن الغني، يكفي على وجه التقريب، لحل مشكلة الجائعين في العالم، الذين يبلغون نحو (٨٥٠) مليون.

والمعروف أن قمة (روما) كانت قد استهدفت في بيانها الختامي، خفض عدد الجائعين، إلى النصف، بحلول عام (٢٠١٥). لكن الأمر الأهم في هذا السياق، أنه فيما ينبغي تخليص البشرية من (٤٠٠) مليون جائع، فإنه بحلول عام (٢٠١٥) سيصبح عدد الجائعين (٢١٠) مليار شخص، ويقول تقرير صدر عن حركة السلام الأخضر التي تتخذ من برلين مركزاً لها أن «الغذاء يرتفع كل ١٠ سنوات من (٣ - ٥) أي حوالي الضعف، بينما يزداد عدد السكان من (١٠ - ٥٠) أي حوالي خمسة أضعاف»^(٢).

وأمام هذه المعطيات، فإن ما يجري من محاولات لتخفيض العالم من الجماعة، يهمل ويتجاهل الخطوات الجدية، وينتفت إلى حلول مسكنة، قد لا تستطيع حل مشكلة الأمن الغذائي العالمي، الذي يخيم بظلاله على (٥٠) دولة أفريقية وآسيوية.

وإذا ما عدنا إلى نتائج قمة (روما)، نجد أنها قد تبدو مشجعة وتبعث على التفاؤل، هذا إذا أخذناها على مستوى النوايا والضموم، لأن من يعود إليها، يجد بأن البيان الختامي، كان قد ركز على ضرورة إحداث ثورة زراعية كونية على غرار التي شهدتها العالم في أواخر الستينات والسبعينات والتي استطاعت، حسب ما جاء في

تقرير لمنظمة الأغذية والزراعة الدولية (فاو) من (وقف المجاعة التي كانت تهدد القارة الآسيوية في حينها، والمعروف أن الثورة الزراعية، تهدف إلى تطوير جميع أنواع الأبحاث العلمية والتكنولوجية المتعلقة بالزراعة، والتي بمقدورها مضاعفة إنتاج المحاصيل من خلالها اتباعها للخطوات التالية :

أولاً : تصنيع سلالات جديدة من الأرز، تستطيع مضاعفة الإنتاجية (٤) مرات .

ثانياً : إنتاج أنواع محسنة من الذرة والفاصوليات والكثير من البقوليات الصالحة للزراعة، في المناطق القليلة الأمطار، وزيادة إنتاجيتها (١٠) مرات .

ثالثاً : إنتاج أنواع محسنة من غراس البطاطا والذور والبصل، تنضج في الفترة الزمنية المناخية المعتادة نفسها، وتقاوم الذبول والعفن، وأعراض الأمراض التي تصيب هذه الأنواع وتضاعف الغلة عدة مرات .

رابعاً : تربية سلالات من حيوانات الأبقار والأغنام، تقاوم الأمراض بصورة طبيعية، دون الحاجة إلى استخدام الكثير من الأدوية والأمصال .

خامساً : إنتاج خضروات وفواكه، تحمل داخلها أمصال وأدوية، لوقاية الذين يتناولونها من الكثير من الأمراض المعدية (٢) .

وكما هو ملاحظ في هذه الخطط والضمومات والتي هي تكثيف لما جاء في البيان الختامي لقمة (روما) .. أنها تعتمد الجانب التقني وكأن المسألة، تتعلق فقط بالتجارب والأبحاث وإنتاج السلالات المنتظرة من الغراس وغيرها، في حين أن موضوع الأمن الغذائي في العالم، يتعد في كثير من جوانبه، عن المسألة التقنية، ويتجلى بالتحديد في السياسية الكونية العامة التي أوجدت هذا الفرق الشاسع بين الشمال والجنوب أو بين الدول الغنية والدول الفقيرة، أي أنه سوء إدارة الموارد المالية والطبيعية على صعيد كوني، لأن هذه الخطط تتجاهل عدداً من الحقائق يمكن تكثيف أبرزها على الشكل التالي :

أولاً : هناك ضواهر عالمية برزت في العقود الماضية، كان من عواقبها نفاذ جزء كبير من مخزون الحبوب، نتيجة إقدام المزارعين الأغنياء والشركات الكبرى في العالم، على إتلاف المحاصيل الزراعية وأهمها القمح والحبوب .

ثانياً : ارتفاع أسعار المواد الغذائية، بسبب الاتفاقيات التجارية بين الدول الصناعية، وأبرزها اتفاقية «الغات» التي ارتفعت على أثرها أسعار المواد الغذائية إلى نحو (٣٠) بالمائة. عما كانت عليه قبل الإعلان عن الاتفاقية في العاصمة المغربية (مراكش).

ثالثاً : كثيراً ما يتم رد الأزمة الغذائية إلى الانفجار السكاني في العالم، وهذا ما يتم بمقتضاه، تجاهل مسألة في غاية الأهمية وهي : أنه إذا كانت الدول الفقيرة، بحاجة إلى ترشيد وخفض الانفجار السكاني، فإنها بحاجة قبل ذلك إلى تنمية شاملة، تستطيع بمقتضاها، تجسيد تلك المفاهيم، حول تحديد النسل، لأن الموضوع بهذا الشأن، يتعلق بوعي اجتماعي شامل وجذري، لن تتوفر مقوماته في المجتمعات الفقيرة، مهما حاولت الحكومات أن تبحث عن حلول، فهي إن حاولت ستصطدم بحقيقة مفادها أن الحد من الانفجار السكاني، لن يتحقق إلا ضمن مجتمعات مستقرة اقتصادياً، مع ضرورة الإشارة هنا وبكثير من الخذر إلى أن موضوع الانفجار السكاني، يتم تناوله اليوم من جانب الاقتصاديين الغربيين بالطريقة (اللاعنمية) ذاتها التي تناوها الفيلسوف البريطاني الشهير «مالتوس» في القرن الماضي، ونحن نقول هذا الكلام، لأن لا دليل علمي على الإصلاق، يقول بأن الموارد الغذائية «الطبيعية» في العالم، لا تستطيع تأمين الغذاء للسكان الذين يولدون، على اعتبار وحسب زعم — مالتوس — بأن الموارد الغذائية في الطبيعة تتزايد وفق متوالية عددية، في حين يتزايد عدد السكان وفق متوالية هندسية... وهذا المعنى أي إذا أخذنا بنظرية «مالتوس» سنجد أن معادلة الأزداد السكاني في العالم تسير بوتائر عالية، مما يعني أن عدد الجائعين، وبدلاً من أن ينخفض سيشهد المزيد من الارتفاع، لاسيما وأن خفض أعداد الجائعين — حسب الدراسات الاقتصادية العنمية الجديدة، تقول أن ذلك الخفض مرهون باليات النظام الاقتصادي العالمي، وأسباب جوهرية أخرى، أبرزها، أن النهب الاستعماري المسؤول الأول والأخير عن انتشار

المخاضة، وليس يافطة نقص الغذاء التي يرفعها الشمال الغربي، كي يتهرب من استحقاقات تفرض عليه تحمل أعباء تلك المخاضة.

أبعد من التقنيات :

وفي هذه الدراسة لن نتوقف مطولاً عند النقطة الأولى التي ذكرناها، وإنما سنجيب على سؤال محدد يتعلق بالتقنيات اللازمة لتوفير أساليب جديدة في الإنتاج بمقدورها زيادة المحاصيل الغذائية ..

فما ترى هل هذا الكلام جديد على قمة روما؟ .. من المعروف أن القسم الماضي سبق وأكدت على مثل هذه النقطة بالذات، لكن لأشياء تغير، والأمثلة على ذلك كثيرة ومتعددة، فالمركز الدولي لمنظمة (فاو) والذي يتخذ من مدينة حلب مركزاً له، هذا المركز لم يحصل خلال العقد الماضي إلا على « ١٢ » بالمئة من أموال الأبحاث الزراعية، والتي تبلغ حوالي ٦ مليار دولار، مع أن هذا المركز بحسب تقارير ودراسات دولية، يغطي بحسباً نحو ٦٥ بالمئة من أبحاث الزراعة الجافة في العالم^(٤)، وإذا كانت الأبحاث تتطلب هذه المبالغ فإن تطبيقها ونقلها إلى البلدان التي تعاني من الجفاف يحتاج إلى أربعة أضعاف ما يصرف على الأبحاث، فهذا يعني أن تطبيق خطة مؤتمر روما من أجل تحسين السلالات النباتية والحيوانية ومضاعفة إنتاجها، يحتاج إلى حوالي ٢٥ مليار دولار حتى عام ٢٠١٥.

وإذا كانت مساعدات الدول الغنية للدول الفقيرة، لا تستطيع وقف المخاضة عند حد معين، فإن المرشح لذلك بهذه الحالة هو صندوق النقد الدولي، والمعروف عن هذا الأخير، أنه لا يلتزم بتقديم أية مساعدات، إلا من خلال شروط وإملاءات، لها غاياتها، وأسبابها السياسية الاستراتيجية .. بمعنى أن البلدان الفقيرة التي هي غير قادرة على الانصياع لهذه الشروط والتي على الأغلب تعجزية ليس من حقها الحصول على أية قروض، وكي لا يبدو كلامنا هذا تعسفياً أو من غير دلائل ومؤشرات، يكفي الإشارة هنا إلى نقطة محددة، فالمعروف أن صندوق النقد الدولي يشترط على البلدان الفقيرة أو النامية وقبل تقديم أي قرض، أن يقوم هذا البلد بتحرير اقتصادياته واتباعه لشروط اقتصاد السوق، هذا إلى جانب فرض شروط أخرى تبدأ من الفوائد المرتفعة التي

تفرض على القروض ولا تنتهي عند إملءات أخرى كقيام هذه البلدان بتسديد ديونها والفوائد المترتبة من ريع الإنتاجات الاستراتيجية مثل البترول أو حتى المحاصيل الزراعية وفي مثل هذه الحالة، فهذه الدول سيتعرض اقتصادها للإرهاق الحقيقي، لأنها ستكون أشبه برهينة، ونحن نقول هذا الكلام لمجموعة من الاعتبارات والأسباب أبرزها:

أولاً : إن الإشكالات التنموية التي تعاني منها هذه البلدان، بالأساس لا تسمح بإمكانية تحرير الاقتصاد بشكل مفاجيء أو مباغت، نظراً لغياب البنية الصحيحة لنشوء اقتصاد السوق، إلى جانب عدم نمو رأس مال محلي، بمقدوره القيام بأعباء التنمية، خاصة الزراعية منها، أي في حال تحرير الاقتصاد ضمن هذه الظروف فإن المزيد من العقبات والمشاكل الاجتماعية ستنتجم عن تلك الخطوة.

ثانياً : يتعين على الجهات المدينة والتي هي صندوق النقد الدولي، أو غير هذا الصندوق من البلدان الغنية أن لا تطالب استيفاء الديون من خلال اقتصاعها من القطاعات الإنتاجية الأخرى، بل انتظار نجاح مشاريع التنمية الزراعية وغير الزراعية أي أن يتم تسديد الديون والفوائد من الأرباح الناتجة عن القروض ذاتها، والأمر ذاته ينسحب على المشاريع الصناعية، وهذه تحتاج لدورة إنتاج قد تبدأ من سنة واحدة وتمتد إلى ثلاث سنوات، كي تستطيع البدء بوفاء الديون، لكن مشاريع التنمية الزراعية، يلزمها ما بين الخمس إلى عشر سنوات، وفي هذه الحالة، يتطلب من الجهات الدائنة، منح فترة راحة لهذه الدول لا تقل عن الخمس سنوات، وهذا ما لا تفعله الجهات الدائنة بل وعلى العكس من ذلك تزيد من عام لآخر شروطها الصعبة. وهي تفعل ذلك، انطلاقاً من مفهوم ليس بمجيد، يرمي إلى منع الدول الفقيرة من اللحاق بركب هذه التكنولوجيا، وإرهاق اقتصادات الدول ذاتها ما أمكن، كي تبقى مجرد أسواق لتصريف منتجات وبيع الدول المنتجة للتقنيات والتكنولوجيا.

ولأن دراستنا هذه توقفت عند الأسباب التي تمنع من نقل التكنولوجيات والتقنية الزراعية إلى دول العالم الثالث، يمكن في هذا السياق التذكير ببعض ما جاء في

قمة «ليون» للدول الصناعية التي عقدت في حزيران ١٩٩٦، فعلى رأس جدول أعمال تلك القمة «تم بحث ديون الدول الـ (٥٥) الأكثر مديونية في العالم والأشد فقراً، وأنداك كانت الأنظار متوجهة إلى الدول السبع التي تملك ٨٠ بالمئة من حجم الناتج الإجمالي العالمي والبالغ نحو ٣٠٠٠ تريليون دولار، والأنظار كانت متجهة على أمل أن تقوم هذه البلدان بإصدار قرارات تسمح بتجميد هذه الديون، إلا أن القمة خيبت آمال الفقراء، وأصرت في الإبقاء على قرارات سابقة تقضي بتقسيط ٦٥ بالمئة من هذه الديون»^(٥). وبدا ذلك بمثابة الإصرار على خنق الدول الفقيرة ومنعها من التفكير بإمكانية ترجمة مفهوم النهوض بتحقيق الاكتفاء الذاتي من الغذاء.

عوامل بيئية وأمنية:

تقد زاد نصيب الفرد في العالم الذي يبلغ عدد سكانه اليوم حوالي (٦) مليارات نسمة من الغذاء، بنسبة (١٥) بالمئة، مقارنة بما كان يحصل عليه الفرد قبل (٢٠) سنة، عندما كان عدد سكان العالم (٤) مليار نسمة^(٦) وهذا يعني أن هناك إمكانية واقعية وفعلية لمواجهة المخاطر الناجمة عن الانفجار السكاني، ولكن بشرط جيد، هو إيجاد آلية مقدمورها تحقيق نسبة زيادة واحدة في الغذاء لكل فرد في العالم، وهذا ما هو غير ممكن على الصعيد الكوني، فمن أجل سد النقص الغذائي في العالم، يتعين خلال الـ (٢٠) عاماً القادمة، أن يتضاعف نصيب الفرد من الأغذية إلى (٧٥) بالمئة، غير أن نصيب الفرد من المساحات المزروعة بدأ يتحسر ويتراجع لمجموعة عوامل أبرزها:

أولاً : انعدام حالة الأمن والاستقرار في عدد كبير من مناطق العالم، التي تعاني من فقدان الأمن الغذائي، واستمرار الحروب الأهلية والقبيلة.

ثانياً : التلوث البيئي والتصحر، الناجمان عن أسباب كثيرة، أبرزها التصنيع والاعتداء على الغابات، وهو الأمر الذي «أهدر» خلال العقود الثلاثة الماضية ما مساحته (٢٥٠) مليون هكتار في وسط وجنوب الصحراء الكبرى، وفي أفريقيا، وهذه المساحة الصالحة للزراعة كان يمكن أن تسد فجوة غذائية لأكثر من مليار شخص — حسب الدراسات الاقتصادية»^(٧).

ثالثاً : الركود الاقتصادي العام في بلدان أفريقيا وغرب آسيا، وخاصة الركود في القطاع الزراعي، الذي أشرنا إلى جزء منه .

إن لكل سبب من هذه الأسباب، دوراً وتأثيراً كبيراً على زيادة نصيب الفرد من الغذاء في العالم وفي مناطق الأزمة، فبسبب «انعدام الأمن والركود الاقتصادي وتحديداً الزراعي، تمّ هدر ما بين (١٠) و (٣٠) بالمئة من المحاصيل الزراعية، وهذه النسبة كان باستطاعتها أن تدارك مشكلة الجوع الحالية وإطعام الـ ٨٠٠ مليون جائع»^(٨). ولو تمّ أيضاً تدارك موضوع التصحر، لأمكن تفادي نشوب أزمة غذائية خلال العشرين سنة القادمة .

سياسات غير عادلة :

بعض الأبحاث والدراسات الاقتصادية التي تتناول مشكلة الأمن الغذائي في البلدان الفقيرة، غالباً ما تتجاهل الأسباب الجوهريّة لتلك المشكلة، لتبحث في القشور والأسباب السطحية، التي على الأغلب يتم الترويج لها من جانب الباحثين في دول الشمال الغني، بغية التملص أو الهرب من استحقاقات أو مسؤولية الفقر والمجاعة في البلدان المحسوبة على الجنوب الفقير، وتحديداً في بعض بلدان القارة الأفريقية .

ولو حاولنا التوقف عند هذا الجانب بالذات، وبلغه فيها شيء من التجريد والموضوعية لوجدنا، أن الركود الاقتصادي والزراعي، التي تعاني منه تلك البلدان، تعود أسبابه إلى تلك السياسات غير الصائبة وغير العادلة، التي تمضي بها الدول الغنية، ففي الوقت الذي تشهد فيه الدول الغنية مزيداً من النمو والارتفاع في دخل الفرد، فقد لوحظ تراجع دخل الفرد في البلدان الفقيرة .

فضلاً عن استمرار وتفاقم حالة الركود. وفي وقت تصدر فيه الدول الغنية وارداتها الغذائية، فإن الدول الفقيرة تضاعف من استيرادها للغذاء، وعلى سبيل المثال فإن « (١٥) دولة في غرب آسيا وجنوب الصحراء الكبرى في أفريقيا، يتوقع أن ترتفع وارداتها من الحبوب من (٢٧) مليون طن عام ١٩٩٠ إلى (٧٠) مليون طن عام ٢٠٢٠ . وقد يصل الرقم حسب بعض التقاویر إلى (١٩٠) مليون طن، وأشار الدكتور « عادل البلتجي » الأخصائي في التنمية لدى منظمة الغذاء العالمية « فاو » إلى

أن هذه المناطق الفقيرة تعتمد على الواردات الغذائية أكثر من أي منطقة في العالم، وأن مشاكل نقص المياه فيها سوف تزداد»^(٩). وفي هذه الأثناء تلجأ الدول الغنية إلى عدد من السياسات الخاطئة، التي تزيد من الانعكاسات السلبية والأضرار على الدول الفقيرة، ومن هذه السياسات:

أولاً: رفع معدلات إنتاج المحاصيل الزراعية الاستراتيجية، بحيث يأتي هذا الإزدياد المتنامي، كما لو كان أسلوباً جديداً في تكريس الهيمنة الاستعمارية، وبسبب هذه السياسة، تتدنى أسعار المحاصيل الزراعية الاستراتيجية، مما يدفع الكثير من الدول النامية، التي «تفتقر إلى أنظمة سياسية وإدارية عقلانية، إلى استيراد هذه المواد، لأن هذه المواد ذاتها تصرح في السوق بأقل من سعر الكلفة، مما يؤدي إلى استغناء هذه الدول عن الزراعة والتصنيع الزراعي»^(١٠). ومع الاعتماد الطويل على الواردات الرخيصة، تفقد هذه الدول آلية الإنتاج الزراعي الأساسية، وتعتمد في أمنها الغذائي على الشركات الخارجية، التي اعتادت رفع أسعار مواردها الزراعية وخفضها، حسبما يقتضي المصالح، فإذا لاحظت أن ثمة حركة تنشيط للقطاع الزراعي في عدد من البلدان الفقيرة، فهي بهذه الحالة، تنجح إلى خفض أسعار المحاصيل بأقل من سعر الكلفة في بعض الأحيان، وحين تنحسر حركة الزراعة النشطة والناجمة أساساً عن السياسة المذكورة، فتعود الشركات الغربية من جديد إلى سياسة رفع الأسعار، وهكذا تمضي هذه السياسة، لتصبح في نهاية المطاف أشبه بلعبة القط والفأر التي لا تنتهي.

ثانياً: إقدام بعض الشركات على فرض زراعات تحقق ربحاً اقتصادياً عالياً على حساب زراعات ضرورية، لا تحقق الأرباح ذاتها، فهناك شركات أمريكية، تقوم بزراعة البن والكافور والتوابل والقطن، في الوقت الذي تحتاج فيه ملايين البشر إلى الأرز والقمح، وكل هذا يتم من على أرضية أن تلك الزراعات يمكنها أن تحقق الأرباح الوفيرة أكثر مما يمكن أن يحققه محاصيل مثل القمح أو الأرز.

ثالثاً: إقدام بعض الحكومات على العمل وفق اتجاهين، الأول: ويسعى إلى إتلاف كميات هائلة من بعض المحاصيل، بغية الحفاظ على ارتفاع أسعارها عالياً، وهذا الأسلوب كانت قد اتبعته الحكومة الأمريكية في الستينات في حربها ضد كوبا،

البلد	دخل الفرد سنوياً	الفرق المتوي
دبي	٨٠٠٠ دولار	٪١٠٠
لبنان	٦٠٠ دولار	٪١٣٤٠
الأردن	٥٠٠ دولار	٪١٦٠٠
مصر	٧٠٠ دولار	٪١١٥٠
الصومال	١٠٠ دولار	٪٨٠٠٠
ارتيريا	١٠٠ دولار	٪٨٠٠٠
السودان	١٠٠ دولار	٪٨٠٠٠
أثيوبيا	١٠٠ دولار	٪٨٠٠٠

والجدول السابق يبين نموذجاً لسوء توزيع الثروات والإمكانات على الصعيد الكوني ففي دبي نموذجاً تتجاوز معدل الدخل السنوي فيها ٨٠ ضعفاً لمعدل دخل الفرد في كل من أثيوبيا والصومال والسودان وأرتيريا و«٨٠» ضعفاً لدخل الفرد في مصر. وعشرة أضعاف كل من لبنان والأردن ومناطق الحكم الذاتي. وفي ظل هذا الشرط من سوء توزيع الثروة العالمية يصبح من الصعب جداً الحديث عن أي نوع من أنواع التنمية دون جهود استثنائية دولية كبرى توضع لهذا الغرض.

وينطبق هذا الأمر على دول كثيرة في أفريقيا وجنوب آسيا فهناك حسب تقرير البنك الدولي الصادر في كانون الثاني من عام ١٩٩٦ عشر دول يقل فيها نصيب الفرد عن ٢٠٠ دولار سنوياً وهي في وسط وشرق أفريقيا وتضم راواندا وموزمبيق وأثيوبيا وتنزانيا وبوروندي وملاوي وتشاد وأوغندا ومدغشقر وسيراليون غرب أفريقيا. وتعاني الهند ونيبال والباكستان وأفغانستان وبنغلادش من نقص حاد في التغذية ويهدد أندونيسيا وتايلاند والفلبين من دول جنوب شرق آسيا خطر تراجع الأمن الغذائي في هذه الدول. وهذا يعني ببساطة أن المشاكل الغذائية تهدد نصف سكان المعمورة بدءاً من الهند وحتى جنوب الصحراء الكبرى في أفريقيا وتتراوح هذه الأخطار بين المجاعة وتراجع حالة الاستقرار الغذائي النسبي في الكثير من البلدان وبين هذين الحدين تقع أخطار سوء التغذية وتتوسع حالة انعدام الأمن الغذائي العالمي.

حين كانت تطرح، كميات كبيرة في الأسواق، وبأقل من سعر الكلفة، بغية تدمير الاقتصاد الكوبي، الذي تقوم دعائمه الأساسية على الكاكاو وقصب السكر، وقد أهملت الحكومة الأمريكية هذا الأسلوب، نظراً للإشكالات والاعتراضات الأخلاقية الدولية والمحلية التي واجهتها وتحديداً من جانب المنظمات الإنسانية في العالم، وأمام هذه الاعتراضات لم يبق سوى اللجوء إلى الاتجاه الثاني، والذي يقضي بدفع مبالغ كبيرة لمزارعين الأمريكيين سنوياً، ليتوقفوا عن استثمار أراضيهم ومزارعهم في إنتاج الحبوب، بهدف وقف فائض الإنتاج للحفاظ على الأسعار المرتفعة للمحاصيل... وإضافة إلى هذه السياسات غير العادلة، التي تنتهجها الدول الغنية، تجاه الدول الفقيرة، والمنسمة بوقف النمو في هذه البلدان، فإن هناك مسألة على درجة عالية من الأهمية، تقف خلف تزايد خطر المجاعة وانعدام الأمن الغذائي، ألا وهي سوء توزيع الثروات على الصعيد الكوبي، والتناقض الخيالي بين مستوى دخل الفرد في الدول الغنية مقارنة مع الدخل في الدول الفقيرة... وهذا الكلام كفي لا يكون مجرداً وبعيداً عن لغة الإقناع، يمكن الاستشهاد بالتقرير الذي أصدرته منظمة «فاو» بمناسبة عقد قمة «روما» مؤخراً، فحسب هذا التقرير، فإن «حصّة الفرد في العالم الصناعي من الغذاء تبلغ ما بين (٣٠ - ٤٠) ضعفاً عن حصّة الفرد في العالم الثالث»^(١١) طبعاً هذا فقط في العالم المتقدم، في حين لو أخذنا التفاوتات في العالم النامي، فإننا سنعثر على ما هو أكثر مدعاة للتشاؤم ففي منطقة الخليج، والتي هي جزء من العالم النامي يصل دخل الفرد فيها (٨) آلاف دولار سنوياً. في حين السودان وأثيوبيا وأرتريا والصومال التي هي أقرب الدول إلى منطقة الخليج لا يتجاوز دخل الفرد فيها سنوياً الـ (٨٨) دولاراً.

في حين لا يبلغ عدد سكان الخليج سوى نحو (٨) بالمئة من مجموع سكان المنطقة يتجاوز عدد سكان البلدان الأخرى الـ (٩٣) بالمئة. هذا عدداً عن دول غرب آسيا وشمال أفريقيا، التي يصل دخل الفرد فيها إلى حوالي (دولاراً واحداً) يومياً.

والجدول التالي يوضح الفروق في الدخل السنوي للفرد في منطقة من أهم مناطق العالم الثالث تحديداً مقارنة بين بعض دول المنطقة وإحدى دول الخليج كمودج للفروق في الدخل السنوي:

الأمن الغذائي العربي :

من المعروف أن بلدان الوطن العربي تقع في مركز متوسط على وجه التقريب بين الدول الصناعية، التي تخلصت ومنذ عقود طويلة من مشككة الغذاء، وبين الدول الفقيرة التي يهددها خطر سوء التغذية وربما المجاعة، في حال لم يتم تدارك الثغرات والعقبات، الحاصلة في بنية، نظام أمنها الغذائي، وتعتبر بعض مناطق الوطن العربي، من الأراضي الجافة، والتي يهددها زحف التصحر والجفاف، وهذا الأمر أشارت له منظمة «الفاو» في أكثر من تقرير لها، فهي قالت أنه بحلول عام ٢٠٣٠ سيصبح نصيب «الفرد من المياه ٣٣٢٩م^٣، وهي نسبة أقل ٤ مرات من خط الفقر المائي، والذي يبلغ في المعدلات والمقاييس الدولية نحو ١٣٥٠م^٣ لأن حجم النمو السكاني في الوطن العربي والذي يبلغ نحو ٢ر٨ بالمئة سيؤدي في هذه الفترة إلى ارتفاع عدد السكان من ٢٣٥ مليون نسمة إلى ٤٠٠ مليون نسمة^(١٢) ومع هذا الازدياد يفترض النهوض بالواقع الغذائي العربي، بغية تأمين حاجة هذا الازدياد السكاني، لكن على ما يبدو أن هناك العديد من العقبات والإشكالات التي تواجه الأمن الغذائي العربي، ومنها:

- نقص المياه وخطر الجفاف، إذ يتوقع أن يصل العجز المائي بحلول عام ٢٠٠٠ إلى ٣٠ مليار م^٣ وإلى ٦٦٠ مليار متر مكعب عام ٢٠٢٠.
- تراجع الاكتفاء الذاتي من المنتجات الزراعية، فبعد الهبة الزراعية التي شهدتها بعض البلدان العربية في أواخر الستينات، وأوائل السبعينات، تراجعت هذه الهبة وتحديداً في مصر، الأمر الذي يعني أن شبح نقص الغذاء سيعود ليخيم من جديد فوق سماء أكثر من بلد عربي.
- تراجع حصة الفرد في الكثير من السلع والمواد الغذائية، إذ تقدر بعض الدراسات أن هذا التراجع ينسحب على كل ماله علاقة بالإنتاج الزراعي والحيواني، «ففي عام ١٩٨٥ بلغت حصة الفرد من الحبوب نحو ٣٥٠ كغ بينما وصفت في عام ١٩٩٠ إلى نحو ٢٦٠ كغ واللحوم من ٢٤ كغ عام ١٩٨٥، إلى نحو ٢٠ كغ عام ١٩٩٠»^(١٣).
- تراجع نسبة الأراضي الصالحة للزراعة، فالمساحات الصالحة للزراعة في الوطن العربي تبلغ نحو ٢٠٠ مليون هكتار. ولم يستثمر منها إلى الآن سوى الثلث فقط.

وللأسباب الأنفة الذكر، تقول بعض التقارير الاقتصادية أن الوطن العربي دفع فاتورة استيراد الغذاء ما بين عام ١٩٨٠ — ١٩٩٥ ما يزيد على ٢٨٠ مليار دولار، ويتوقع أن تصل هذه الفاتورة إلى أكثر من ٣٠٠ مليار دولار مع مطلع القرن المقبل، وانعكست مظاهر الخلل في مقومات الأمن الغذائي العربي، من خلال ارتفاع الفجوة الغذائية التراكمية التي بلغت ١١ مليار دولار عام ١٩٩٤ ويمكن توزيعها على عدد من السلع والمنتجات، فنصيب الحبوب منها كان ٤٨ بالمئة و١٧ بالمئة ألبان و١٥ بالمئة لحوم، والباقي موزعة على أنواع وأصناف مختلفة من الغذاء بمتوسط سنوي يبلغ نحو ١١ مليار دولار.

وإضافة للأسباب الأنفة الذكر والتي تهدد الأمن الغذائي العربي، هناك الهيمنة الغربية على اقتصاديات تتبع لبعض البلدان النامية، من خلال رفع معدلات إنتاج المحاصيل الزراعية الاستراتيجية، بحيث يأتي هذا الازدياد المتنامي، كما لو كان أسنوباً جديداً في تكريس الهيمنة والسيطرة الاقتصادية، التي تعتبر بمثابة الوجه الآخر لهيمنة الاستعمارية بأساليبها القديمة.. ومخاطر هذه الهيمنة التي تجسد التبعية، ستزداد مع ازدياد تبعية بعض البلدان العربية للعالم الرأسمالي، الأمر الذي يبدو فيه سلاح الغذاء كعنصر ضاغط ومخاطر جداً في يد البلدان الصناعية، بعد انهيار الحرب الباردة، ومحاولات الولايات المتحدة الأمريكية، لتكون السيدة الأولى في السياسة الدولية، وتحديداً بعد زوال الخطر الاستراتيجي، الذي كان يتمثل ولعقود طويلة من الزمن بالمنظومة الاشتراكية التي كانت منضوية تحت جناحي القوة السوفيتية (سابقاً).

والسؤال هنا الذي نعتقد أنه بحاجة إلى إجابة.. ياترى ماهي الحلول المنطقية التي من شأنها تحقيق الأمن الغذائي العربي على المدى البعيد؟!.. الإجابة على هذا السؤال ربما بحاجة إلى دراسة اقتصادية مطولة من جانب الباحثين والمختصين، ولكن يمكن القول: بأن وطننا العربي عليه السعي من أجل زيادة الإنتاج القومي من الغذاء، وذلك باستخدام السبل والوسائل المتاحة كافة، كما يجب الاستفادة من وضع العرب كقوة استهلاكية، والدخول في سوق المنافسة بين المنتجين، خصوصاً بعد أن أصبح الوطن العربي، مركزاً مهماً للاستقطاب، ويتنافس عليه المعسكر الغربي، والتنافس حالياً على أمثده بين الولايات المتحدة الأمريكية وبلدان السوق الأوروبية المشتركة، التي

ما زالت تمضي على طريق توحيد اقتصاداتها، وهذا يجب أن لا يغفل، عن حقيقة أن البلدان الأوروبية الغنية منها، وجدت في تزايد العجز الغذائي العربي، وازدياد الاعتماد على الاستيراد، فرصة مناسبة لتسويق فوائض إنتاجها في الأسواق العربية وذلك بهدف زيادة صادراتها واكتساب أسواق كبيرة ومتنامية، تخدم أهدافها الاقتصادية والسياسية، وأمام هذا الواقع، على البلدان العربية الاستفادة من هذه الفرصة واعتماد خطة موحدة لتوسيع الهوة بين المتنافسين والتعامل مع البلدان الأوروبية الأكثر قريباً وتعاطفاً مع السياسات العربية. وهذه البلدان بلا شك ستقدم الكثير من التسهيلات التي من شأنها المضي باتجاه تشجيع العرب على الاقتراب من مشروع «الشراكة العربية الأوروبية» الذي أعلن في برشلونة خلال عام ١٩٩٥ كبادرة لشراكة اقتصادية بين ضفتي المتوسط، ولتتنا هذه في التشجيع، على مبادلات تجارية أو على الأقل غذائية بين أوروبا والبلدان العربية، تتكئء أساساً على أرقام ومؤشرات تندر بارتفاع فاتورة الغذاء العربي المقبلة.

المصادر

- ١ - السفير ١٢/١١/١٩٩٦
- ٢ - تقرير صادر عن حركة السلام الأخضر في برلين.
- ٣ - الحياة ٢٠/١١/١٩٩٦
- ٤ - الحياة ٢٢/١١/١٩٩٦
- ٥ - مجلة الهدف ١٤/١/١٩٩٦
- ٦ - الحياة ١٥/١١/١٩٩٦
- ٧ - صحيفة الرأي ١٥/١١/١٩٩٦
- ٨ - تقرير لمنظمة الأغذية والزراعة الدولية (فاو)
- ٩ - المصدر السابق.
- ١٠ - مجلة الهدف ٢٤/١١/١٩٩٦.
- ١١ - من وثائق قمة (روما) للغذاء العالمي.
- ١٢ - صحيفة الاتحاد ١٥/١٠/١٩٩٦
- ١٣ - صحيفة الثورة ١٦/١٢/١٩٩٦

تقرير التنمية البشرية لعام ١٩٩٦
منشورات برنامج الأمم المتحدة الإنمائي
 نيويورك آذار ١٩٩٦

عرض وتقديم:

الدكتور مصطفى محمد العبد الله

يستكشف تقرير التنمية البشرية لعام 1996 طبيعة وقوة الصلات بين النمو الاقتصادي والتنمية البشرية. وقد اكتشف أمرين مقلقين، الأول: أن النمو لم يتحقق في شطر كبير من السنوات الخمس عشرة الماضية في حوالي 100 بلد، وتضم ما يقرب من ثلث سكان العالم. والثاني: أن الصلات بين النمو الاقتصادي والتنمية البشرية قاصرة بالنسبة لأهالي البلدان الكثيرة ذات التنمية غير المتوازنة، وهي الدول التي ينحصر فيها نمو اقتصادي جيد مع قدر ضئيل من التنمية البشرية غير المتوازنة، أو التي تتحقق فيها تنمية بشرية جيدة ولكن مع قليل من النمو الاقتصادي أو بلا نمو على الإطلاق ص (1).

عدد صفحات التقرير (229) صفحة، ويتكون من عرض عام (نمو من أجل التنمية البشرية) ص (1-10). وأربع فصول، وعدد من الملاحظات الفنية، إضافة إلى عدد من الجداول والأشكال والرسوم البيانية.

الفصل الأول: (تحديات النمو والتنمية البشرية ص 11-42) ناقش مسائل هامة: المسألة الأولى سجلات نمو اقتصادي باهرة وافقها كوارث وتراجع في مجال

التنمية البشرية، والمسألة الثانية كانت حول التقدم البشري واليأس البشري، والمسألة الثالثة بينت ما يكشف عنه دليل التنمية البشرية لعام 1992.

الفصل الثاني: (النمو كوسيلة للتنمية البشرية ص 43-65) أوضح التقرير في هذا الفصل أن النمو ليس غاية وإنما هو وسيلة لتحقيق التنمية البشرية. كما أوضح التقرير نظريات النمو الجديدة والتنمية البشرية كما حدد أيضاً أبعاد التنمية البشرية. وأكد أن النمو يجب أن يكون من أجل التنمية البشرية.

الفصل الثالث: (العلاقات بين النمو الاقتصادي والتنمية البشرية ص 66-85) وقد عرض الخلفات المستمدة من النمو الاقتصادي إلى التنمية البشرية والخلفات الممتدة من التنمية البشرية إلى النمو الاقتصادي، كما أوضح أن هناك حلقات قوية وحلقات ضعيفة وحلقات غير متوازنة بينهما. وقدم لنا التقرير في هذا الفصل دراسة تحاذر الحالات النظرية.

الفصل الرابع: (ترجمة النمو إلى فرص عمل ص 86-105) حيث تم التأكيد على أن فرصة العمل المنتج هي المفتاح للنمو والتنمية البشرية لذلك لابد من زيادة الدخل وتوسيع فرص العمل المنتج، وتبني سياسات تحقق نمواً يخلق فرص عمل منتجة. وتم التعرض أيضاً إلى التوقعات المحتملة.

التنمية البشرية والنمو الاقتصادي:

يعتبر تقرير التنمية البشرية لعام 1996 أن التنمية البشرية هي الغاية والنمو الاقتصادي هو الوسيلة لتحقيقها. فالهدف هو إثراء حياة الناس. ويلاحظ أحياناً انعدام الصلة التلقائية والمباشرة بين النمو الاقتصادي والتنمية البشرية. وحتى عندما توجد صلات بينهما فإنها قد تتآكل تدريجياً ما لم تعززها إدارة ذكية وماهرة، ص (1) لذلك يجب حماية هذه الصلات خوفاً من أن تدمرها تحولات مفاجئة في السلطة السياسية أو في قوى السوق.

والتنمية البشرية جوانب اقتصادية واجتماعية وسياسية. فهي تشمل التعليم والمعرفة، والحياة الطويلة الصحية، والسكن المقبول، وهذا يعني مستوى معيشة لائق.

إلى جانب ذلك هناك قضايا هامة جداً مرتبطة بالتنمية البشرية كالحرية والديمقراطية. وأمن الإنسان وتطوير المجتمع المدني وغير ذلك.

ولكن التنمية البشرية التي حققها المجتمعات البشرية على مدى السنوات الثلاثين الماضية، كانت تمثل مزيجاً من التقدم البشري غير المسبوق والبؤس البشري الذي لا يمكن وصفه. وقد حدث التقدم البشري على جهات ومستويات عديدة، كما أن التراجع قد حدث على جهات ومستويات عديدة أخرى. وقد حققت كل دولة أو مجموعة من الدول تقدماً في مجال التنمية البشرية كما تقاس بدليل التنمية البشرية ولكن بدرجات متفاوتة.

واستطاعت الدول النامية أن تقطع شوطاً لا بأس به في مجال التنمية البشرية خلال السنوات الثلاثين الماضية وربما يعادل الشوط الذي قطعتة المجتمعات الصناعية على مدى قرن كامل. فقد تم تخفيض معدل وفيات الرضع في تلك البلدان عما يزيد عن النصف. وزادت نسبة التسجيل في المدارس الابتدائية والثانوية معاً بأكثر من الضعف. وازداد مؤشر متوسط العمر بمقدار (17 عاماً) الثلث تقريباً. ولكننا لا نرى المنجزات التي تحققت في مجال التنمية البشرية بسبب انشغالنا بالمؤشرات الاقتصادية البحتة واتجاهها. ص (18).

«ويتبين من سجل النمو الاقتصادي والتنمية البشرية على مدى السنوات الثلاثين الماضية أنه لا يمكن لأي بلد أن يتبع مساراً للتنمية غير المتوازنة على مدى فترة زمنية طويلة — بحيث لا يقترن النمو الاقتصادي بتقدم في مجال التنمية البشرية، أو العكس. فالتنمية غير المتوازنة قد تستمر عقداً أو ما يقرب من ذلك، ولكنها تتحول إلى ارتفاعات سريعة في كل من الدخل والتنمية البشرية، أو تتحول إلى تحسينات بطيئة في كل من التنمية البشرية والدخل». ص (5). وهذا يعني أن تتبع البلدان واحداً من أربعة أنماط:

- 1- تحقيق نمو اقتصادي بطيء مع تنمية بشرية سريعة.
- 2- تحقيق نمو اقتصادي سريع مع تحقيق تنمية بشرية بطيئة.
- 3- تحقيق نمو وتنمية بشرية يدعم كل منهما الآخر.
- 4- تحقيق نمو وتنمية بشرية يحقق كل منهما الآخر.

مما تقدم نجد أنه من الممكن تحقيق تقدم قصير الأجل في مجال التنمية البشرية — ولكنه لن يكون تقدماً مستمراً بدون تحقيق مزيد من النمو الاقتصادي. كما أنه لا يمكن أن يكون النمو الاقتصادي مستمراً بدون تنمية بشرية وهذا يوضح لنا الصلات المثينة بين النمو الاقتصادي والتنمية البشرية.

تفاوت التقدم الاقتصادي بين دول العالم:

حدثت خلال الخمس عشرة سنة الأخيرة (1980-1995) قفزة مذهلة في النمو الاقتصادي في عدد من دول العالم (15 دولة)، يمثل سكانها أكثر من ربع سكان العالم (حوالي 1500 مليون نسمة) مما أدى إلى تزايد متوسط دخل الفرد فيها. بالمقابل نجد أن حوالي 100 دولة قد عانت، خلال هذه الفترة، من الكساد وتراجع مستوى أداء اقتصاداتها مما أدى إلى انخفاض متوسط دخل الفرد من سكانها الذين يصل عددهم إلى أكثر من 1600 مليون نسمة. (وخلال الفترة 1993-1990 وحدها، انخفض متوسط الدخل بمقدار الخمس أو أكثر من ذلك في 21 بلداً، معظمها في شرق أوروبا وبلدان رابطة الدول المستقلة) ص (1).

لقد اتسعت الفجوة بين الدول المتقدمة الغنية والدول النامية الفقيرة أكثر من ذي قبل. ففي عام 1993 بلغت قيمة الناتج المحلي الإجمالي في العالم حوالي 23000 مليار دولار، كان نصيب البلدان الصناعية الغنية منها 18000 مليار دولار، والباقي والبالغ حوالي 5000 مليار دولار كان من نصيب البلدان النامية الفقيرة والتي تمثل 80 في المائة من سكان العالم. أما حصة أفقر 20 في المائة من سكان العالم من الدخل العالمي فقد انخفضت من 3.2% إلى 1.4% خلال السنوات الثلاثين الماضية. وفي الوقت نفسه ارتفع نصيب أغنى 20% من سكان العالم من الدخل العالمي من 70% إلى 85%. (وإدى ذلك إلى مضاعفة نسبة حصة أغنى نسبة من السكان إلى حصة أفقر نسبة من السكان من 1:30 إلى 1:61 ص (2) كما ازدادت الفجوة بين الدول المتقدمة والدول النامية من حيث نصيب الفرد من الدخل، فقد ارتفع من 5700 دولار في عام 1960 إلى 15400 دولار في عام 1993. وهذا يوضح لنا بأن العالم قد أصبح أكثر استقطاباً، الأغنياء يزدادون غنى والفقراء يزدادون فقراً.

إن اتساع الفجوة وانعدام التوازن والتفاوت بالدخل والثروة بين الأشخاص اليوم أكبر مما هو عليه بين الدول، حيث نلاحظ أن دخل وثروة أغنى 358 شخص في العالم، (وهم أصحاب المليارات من الدولارات)، يعادل دخل وثروة حوالي 45% من سكان العالم الفقراء يصل عددهم إلى نحو 2300 مليون نسمة، وهذه مقارنة للثروة والدخل معاً، في حين تكون المقارنة بالثروة وحدها، إذا أمكن ذلك، أكبر بكثير. لأن ثروة أشد الناس فقراً تكون أقل بكثير من دخلهم هذا إذا كان لهم ثروات.

وانعدام المساواة المتزايد في الدخل، سواء على الصعيد الدولي أو الصعيد الوطني بين الأفراد، يمثل عائقاً رئيسياً لاستدامة النمو الاقتصادي والتنمية على السواء. والأوصاف في إطار الجيل الواحد لا يقل أهمية عن الانصاف فيما بين الأجيال». ص (13).

خط الفقر :

يفترض عموماً أن مستوى المعيشة المادي للشخص هو الذي يحدد رفاه ذلك الشخص. وتمشياً مع ذلك، يعرف الفقر تقليدياً بأنه مستوى معيشة مادي منخفض انخفاضاً غير مقبول، أما بالنسبة لمستوى معيشة الآخرين في المجتمع أو على أساس حد أدنى مطلق ما ويقاس مستوى المعيشة عادة باستخدام الانفاق أو الدخل الحالي، ويختار خط فاصل يعتبر الناس الذين يعيشون دونه فقراء ويسمى بخط الفقر.

وتم تعريف خط الفقر، استناداً إلى مفهوم وجود خط مطلق للفقر، معبراً عنه من الناحية التقديرية بمستوى الدخل أو الانفاق الذي بدوره لا يمكن تحمّل تكاليف الحد الأدنى من الغذاء الكافي والحاجات الأساسية غير الغذائية للاسنان. وقد جاء هذا المفهوم ليحل محل التقديرات القومية التي اعتمدت على خط للفقر تم تحديده استناداً إلى متغير آخر هو الحد الأدنى للأجور، بدلاً من إشباع الحاجات الغذائية وغير الغذائية بمستوى مقبول كحد أدنى. وتستند تقديرات الفقر إلى بيانات من دراسة استقصائية لميزانية الأسرة الفعلية أو لدخلها ونفقاتها. ص (222).

مقياس فقر القدرات :

فقر القدرات دليل بسيط مكون من ثلاثة مؤشرات تعبر عن النسبة المعوية

للسكان الذين يوجد لديهم نقص في القدرات في ثلاثة أبعاد أساسية من أبعاد التنمية البشرية هي : مستوى الخدمات الصحية ودرجة الكفاية من الغذاء، القدرة على التناسل المأمون والصحي، ومعرفة القراءة والكتابة ومستوى التعليم. والمؤشرات المقابلة الثلاثة هي : النسبة المئوية للأطفال دون الخامسة الذين يعانون من نقص الوزن، والنسبة المئوية للمواليد التي تحدث بدون إشراف موظفي صحة مدرين، والنسبة المئوية للأميات اللاتي تبلغ أعمارهن 15 عاماً فأكثر .

ويعد مقياس فقر القدرات أداة لتحليل الفقر على مستوى الأسرة ومستوى المعيشة فيها. ومعرفة عدد الأسر الفقيرة في القدرات من حيث مؤشر معين وليكن مثلاً التعليم أو التغذية، يستطيع واضعو السياسات أن يوجهوا جهودهم لمعالجة ذلك على نحو أكثر فعالية. وعلاوة على ذلك يمكن تقرير مدى خطورة الفقر في كل أسرة بواسطة عدد من مؤشرات الحرمان التي يعاني منها أفراد الأسرة. ويتم بواسطة هذا المقياس تحديد الأسر التي ينبغي أن تال الأولوية بالاهتمام من قبل واضعي سياسات محاربة الفقر .

حساب دليل التنمية البشرية :

يتم حساب دليل التنمية البشرية بالاستناد إلى ثلاث مؤشرات هي :
ص (106)

- 1- طول العمر، ويتم قياسه بمتوسط العمر المتوقع عند الولادة؛
- 2- التحصيل التعليمي، ويقاس بمزيج من معدل معرفة القراءة والكتابة بين البالغين (وله وزن مرجح يعادل $3/2$)، ونسب القيد في التعليم الابتدائي والثانوي والعالى معاً (وله وزن مرجح يعادل $3/1$)؛
- 3- مستوى المعيشة، ويقاس بمقدار نصيب الفرد من الناتج المحلي الحقيقي (بالدولار حسب تعادل القوة الشرائية) .

وحساب دليل التنمية البشرية حددت قيمتان دنيا وقصوى ثابتتان لكل مؤشر من هذه المؤشرات وفقاً لما يلي : ص (106)

- العمر المتوقع عند الولادة : القيمة الدنيا 25 سنة والقيمة القصوى 85 سنة .
- معرفة القراءة والكتابة بين البالغين : القيمة الدنيا صفر % والقيمة القصوى 100% .

• نسبة ألفيد في التعليم بمختلف مراحلها: القيمة الدنيا صفر % والقيمة القصوى 100% .

• نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي (بالدولار حسب تعادل القوة الشرائية) القيمة الدنيا 100 دولار والقيمة القصوى 40000 دولار .

مما تقدم نجد أن حساب دليل التنمية البشرية يتم بالاستناد إلى المكونات الأربعة الرئيسية الواردة أعلاه . ويمكن حساب كل دليل من المكونات الأربعة بشكل مستقل وفقاً للصيغة العامة التالية :

$$\text{الدليل} = \frac{\text{القيمة الفعلية} - \text{القيمة الدنيا}}{\text{القيمة القصوى} - \text{القيمة الدنيا}}$$

وبذلك نستنتج أن دليل التنمية البشرية هو عبارة عن متوسط بسيط لدليل العمر المتوقع ودليل التحصيل التعليمي ودليل نصيب الفرد من الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي وهو يحسب بقسمة حاصل جمع هذه الأدلة الثلاثة على 3 .

لقد تم تصنيف بلدان العالم استناداً إلى دليل التنمية البشرية ثلاث مجموعات رئيسية هي : ص (132)

- 1- البلدان ذات التنمية البشرية العالية ، التي يصل مقياس دليل التنمية البشرية فيها إلى 0,800 فأكثر ؛
- 2- البلدان ذات التنمية البشرية المتوسطة ، وهي التي يتراوح مقياس دليل التنمية البشرية فيها بين 0,500 - 0,799 ؛
- 3- البلدان ذات التنمية البشرية المنخفضة ، وهي التي يقل مقياس التنمية البشرية فيها عن 0,500 .

والسؤال الآن ماهي المدة التي تستغرقها البلدان النامية ذات التنمية البشرية المتوسطة والمنخفضة لكي تنتقل إلى فئة الدول ذات التنمية البشرية العالية ؟ وما الذي سيحدث إذا واصلت البلدان ذات التنمية البشرية المتوسطة أو المنخفضة تخفيض العجز في دليل تنميتها البشرية (الذي يعرف بأنه الفارق بين القيمة القصوى لدليل التنمية البشرية والبالغة 1 والقيمة الفعلية التي تتحقق) ؟ والواضح أنه مع استمرار

الاتجاهات التي سادت خلال السنوات الخمس عشرة الماضية، فإن البلدان ذات التنمية البشرية المتوسطة سنستغرق 17 عاماً لتصل إلى فئة البلدان ذات التنمية البشرية العالية، أما البلدان ذات التنمية البشرية المنخفضة فستستغرق أكثر من 200 سنة. على سبيل المثال منتقل الصين إلى فئة التنمية البشرية العالية في غضون 25 عاماً أما الهند فتحتاج إلى أكثر من 100 عام. ص (37).

إن هذه الاسقاطات توضح لنا أن مسار التنمية البشرية، واستمرار الاتجاهات التي سادت خلال السنوات الخمس عشرة الماضية لم يعد كافياً. فإذا لم تتخذ البلدان النامية تدابير لتغيير الاتجاهات التي سادت، وبخاصة ما يتعلق بتسريع معدلات التنمية البشرية ومعدلات النمو الاقتصادي فيها لن تتمكن من الوصول إلى فئة التنمية البشرية العالية مهما فعلت.

أعد تقرير التنمية البشرية لعام 1996 فريق من برنامج الأمم المتحدة الإنمائي بإدارة: ساكيكو فوكودا - بار ومجموعة من العاملين في البرنامج. إضافة إلى هيئة من المستشارين. وكان المنسقان الرئيسان للتقرير محبوب الحق وريتشارد حولي، المستشاران الخاصان لمدير برنامج الأمم المتحدة الإنمائي.

ومن الأهداف الرئيسة لتقرير التنمية البشرية تشجيع الحكومات الوطنية والهيئات الدولية وواضعي السياسات على الاسهام في تحسين مؤشرات التنمية البشرية. ومن الضروري تطوير عملية جمع البيانات الاحصائية بالسرعة الممكنة نظراً لأهميتها في رصد اتجاهات التنمية البشرية على الصعيدين الوطني والعالمي. وخير مثال على ذلك الاحصاءات المتعلقة بمعدلات معرفة القراءة والكتابة حسب العمر، أو النشاط الاقتصادي لمن هم ليسوا في سن العمل (الأطفال أو من تجاوزوا سن العمل) وغير ذلك من الاحصاءات.

في اقتصاد عالمي سريع التغير لا توجد أجوبة بسيطة، ولا خطوات سهلة، ويظهر التقرير بشكل واضح وحي أن القصور الذاتي لم يعد خياراً. فالتنمو الاقتصادي يجب أن يتيح خيارات أوفى لجميع الناس بدلاً من إتاحة بضعة خيارات لمعظم الناس أو إتاحة خيارات كثيرة لعدد قليل من الناس. ولم يعد كافياً أن ينساب النمو الاقتصادي تلقائياً إلى الفقراء، بل لابد من أن يحتل موضوع التنمية البشرية والحد

من الفقر أهمية بالغة في جدول أعمال وضع السياسات الاقتصادية والاجتماعية والسكانية وغيرها.

ويخلص التقرير إلى ضرورة تحقيق مزيد من النمو الاقتصادي مع دخول العالم القرن الحادي والعشرين. مع الاهتمام ببنية هذا النمو ونوعيته أي توجيهه نحو دعم التنمية البشرية، والحد من الفقر، وحماية البيئة، مما يضمن التنمية المستدامة.



تقرير مناخ الاستثمار

في الدول العربية لعام ١٩٩٦

إعداد: السيدة رياض نواي

صدر مؤخراً عن المؤسسة العربية لضمان الاستثمار تقريرها الثاني عشر عن مناخ الاستثمار في الدول العربية مواصلةً بذلك إصدار تقاريرها السنوية عن مناخ الاستثمار التي بدأتها عام ١٩٨٥. ويهدف التقرير إلى تلخيص أهم التطورات في مناخ الاستثمار في الدول العربية وتوفير أهم المعلومات حول التطورات العالمية ذات الصلة بنشاط الاستثمار.

يقسم التقرير الذي يقع في ٢٩٣ صفحة من الحجم المتوسط إلى جزئين: يتناول الجزء الأول التقرير القومي، ويشتمل على ثمانية أقسام بما فيها المقدمة، تتناول التطورات الدولية في مجال النمو الاقتصادي وتدفق الاستثمارات الأجنبية، وتطور التجارة الدولية. كما تتناول التطورات التشريعية والمؤسسية في مجال الاستثمار ويرصد تفاصيل أحدث القوانين التي تمت إجازتها بواسطة السلطات التشريعية خلال عام ١٩٩٦. وفي القسم الخامس يرصد التقرير الجهود الترويجية في الدول العربية، حيث يوضح أهمية الجهود المبذولة من طرف المؤسسة لترويج الاستثمار في الدول العربية خلال عام ١٩٩٦. وفي القسم السادس يرصد التقرير أهم مؤشرات أداء أسواق المال العربية حيث يوضح أن معظم الأسواق العربية قد حققت رواجاً كبيراً في عام ١٩٩٦ مقارنةً بالأسواق المالية في الدول النامية. ويهتم القسم السابع من التقرير القومي بالاستثمارات العربية البينية معتمداً في ذلك على ما توفر من معلومات رسمية حول الاستثمارات التي تم الترخيص لها خلال العام. أما القسم الثامن والأخير فيستعرض بإيجاز عمليات

الضمان التي نفذتها المؤسسة خلال عام ١٩٩٦ ويوضح القسم زيادة حجم إجمالي الضمان مقارنةً بالعام الماضي .

أما الجزء الثاني من التقرير فإنه يتناول التقارير القطرية لمناخ الاستثمار لعام ١٩٩٦ مستعرضاً الأداء الاقتصادي لكل دولة عربية على حدة، وذلك عبر رصد السياسة المالية والنقدية وسياسات سعر الصرف وسوق الأسهم والسندات والتجارة الخارجية، وميزان المدفوعات، والديون الخارجية، والاستثمارات الأجنبية الوافدة، والقطاعات الاقتصادية الأساسية والتطورات التشريعية. وبشكل عام فإن المؤسسة تسعى من خلال هذا التقرير إلى تسليط الضوء على تطورات مناخ الاستثمار ومستجداته في الدول العربية.

التقرير القومي :

أولاً - التطورات الدولية :

أ - الأداء الاقتصادي العالمي :

توضح المعلومات الصادرة عن صندوق النقد الدولي أن عام ١٩٩٦ قد شهد تواصل انتعاش الاقتصاد العالمي حيث ارتفع معدل نمو الإنتاج العالمي إلى ٣.٨٪ مقارنةً بحوالي ٣.٥٪ عام ١٩٩٥ وحوالي ٣.٧٪ عام ١٩٩٤. وقد تحسن أداء الدول الصناعية المتقدمة تحسناً طفيفاً عما كان عليه في عام ١٩٩٥ حيث ارتفع معدل نمو الإنتاج من ٢.١٪ إلى ٣.٢٪. من جانب آخر حافظت مجموعة الدول النامية على معدل نموها المرتفع نسبياً والذي بلغ ٦.٣٪ لعام ١٩٩٦ مقارنةً بحوالي ٥.٩٪ للعام الذي سبقه إلا أن معدل نمو الإنتاج في مجموعة الدول الآسيوية قد انخفض انخفاضاً طفيفاً حيث بلغ حوالي ٨٪ لعام ١٩٩٦ مقارنةً بحوالي ٨.٦٪ لعام ١٩٩٥. كذلك شهد عام ١٩٩٦ تحسناً ملحوظاً في أداء مجموعة دول الانتقال (روسيا وأوروبا الشرقية ودول آسيا الوسطى) حيث بلغ معدل نمو الإنتاج حوالي ١.٤٪ مقارنةً بمعدل نمو سالب للعامين السابقين بلغ ١.٣٪ لعام ١٩٩٥ و ٨.٨٪ لعام ١٩٩٤.

كذلك نجحت الدول المتقدمة في التحكم المستمر في معدل التضخم حيث ظل معدل ارتفاع أسعار المستهلك في حدود ٢ر٤٪ بينما نجحت الدول النامية في خفض معدلات التضخم فيها من حوالي ١٩ر٨٪ عام ١٩٩٥ إلى حوالي ٣ر٣٪ عام ١٩٩٦، وبالنسبة للدول الانتقالية فقد استطاعت أن تخفض معدل التضخم من حوالي ١٢٨٪ عام ١٩٩٥ إلى حوالي ٤١٣٪ عام ١٩٩٦.

كذلك التخفض عجز الموازنة العامة كنسبة من الناتج المحلي الإجمالي في كل مجموعات الدول: من ٥ر٢٪ عام ١٩٩٥ إلى ٤ر٥٪ عام ١٩٩٦ في الاتحاد الأوروبي، ومن ٢٪ إلى ٣ر٣٪ في الولايات المتحدة الأمريكية ومن ٢ر٧٪ عام ١٩٩٥ إلى ٢ر٢٪ عام ١٩٩٦ في الدولة النامية ومن ٣ر٩٪ عام ١٩٩٥ إلى ٣ر٧٪ عام ١٩٩٦ في مجموعة دول الانتقال.

ب - الاستثمارات الأجنبية:

يوضح التقرير أن إجمالي تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر قد بلغ حوالي ٣١٥ بليون دولار عام ١٩٩٥، ويتوقع أن يرتفع إلى حوالي ٣٢٧ بليون دولار عام ١٩٩٦.

ويذكر التقرير أن إجمالي تدفقات الاستثمار الأجنبي المباشر نحو الدول العربية قد بلغت حوالي بليون دولار للفترة ١٩٨٤ - ١٩٨٩ شكلت حوالي ٤ر٢ بليون دولار في عام ١٩٩٤، انخفضت إلى ٣ر٢ بليون دولار في عام ١٩٩٥، ويتوقع أن تبلغ حوالي ٣ر٣ بليون دولار في عام ١٩٩٦.

هذا وكان ترتيب أهم خمس دول عربية من حيث استقبالها للتدفقات الاستثمارية في عام ١٩٩٥ على نحو احتلت معه مصر المرتبة الأولى بتدفقات قدرت بحوالي بليون دولار، وجاءت السعودية في المرتبة الثانية بحوالي ٨٩٠ مليون دولار، ثم المغرب بحوالي ٤١٧ مليون دولار، ثم تونس بحوالي ٢٥٠ مليون دولار، ثم سلطنة عمان بحوالي ١٥٠ مليون دولار.

وتوضح مصادر الأونكتاد أن تدفقات الاستثمار المباشر الخارجة من الدول العربية عام ١٩٩٥ قد بلغت ١ر١ بليون دولار بنسبة ٣٪ من إجمالي التدفقات

الدولية. هذا ولا تزال الكويت تحتل المرتبة الأولى كمصدر للتدفقات الخارجة من الدول العربية بحجم بلغ ١٠٤٤ مليون دولار عام ١٩٩٥.

ج - التجارة الدولية:

وأصلت التجارة الدولية توسعها الذي يرتبط بانتعاش الاقتصاد العالمي، وبشير التقرير إلى أنه قد حدث انخفاض في معدل نمو التجارة الدولية في الدول الصناعية المتقدمة حيث بلغ معدل نمو الواردات ٥٣٪ (بعد أن كان ٧٨٪ عام ١٩٩٥) بينما انخفض معدل نمو الصادرات إلى ٤٣٪ (بعد أن كان ٧٣٪ في عام ١٩٩٥)، كذلك انخفض معدل نمو الواردات في مجموعات الدول النامية انخفاضاً طفيفاً من ١١٦٪ عام ١٩٩٥ إلى ١١٣٪ عام ١٩٩٦ كما انخفض معدل نمو صادراتها من ١١٥٪ عام ١٩٩٥ إلى ١٠٣٪ لعام ١٩٩٦. وتوضح مصادر ومعلومات منظمة التجارة الدولية أن قيمة التجارة السلعية قد بلغت حوالي ٥ تريليون دولار عام ١٩٩٥، بينما ارتفعت قيمة الخدمات التجارية بنسبة ١٢٠٦ لتبلغ حوالي ١٠٢ تريليون دولار عام ١٩٩٥. هذا وقد بلغت صادرات إقليم الشرق الأوسط وشمال أفريقيا الذي يضم معظم الدول العربية حوالي ١٤١ بليون دولار بنسبة ارتفاع بلغت ١٧٪ عما كانت عليه في عام ١٩٩٤. وقد ذكر التقرير أن من بين أكبر عشرين مصدراً للتسلع في العالم بما في ذلك الاتحاد الأوربي ودولة الخمسة عشر جاءت المملكة العربية السعودية في المرتبة السابعة عشر بإجمالي قيمة صادرات بلغت ٤٥٤ بليون دولار ونصيب بلغ ١٢٪ من الصادرات العالمية في عام ١٩٩٥. هذا ولم ترصد أي من الدول العربية ضمن أكبر عشرين مستورداً للتسلع في العالم عام ١٩٩٥.

وفيما يتعلق بشكل التجارة الدولية أوضحت المعلومات المتاحة أنه خلال الفترة ١٩٨٥ - ١٩٩٥ انخفض نصيب المنتجات الزراعية في الصادرات الدولية من ١٣٧٪ إلى ١١٨٪ بنسبة انخفاض بلغت ١٣٩٪ وبمعدل انخفاض سنوي بلغ ٣٤٪. كذلك انخفض نصيب منتجات التعدين من ٢١٩٪ في عام ١٩٨٥ إلى ١٠٥٪ عام ١٩٩٥ بنسبة انخفاض بلغت حوالي ٤٨٪ وبمعدل انخفاض سنوي بلغ

١٥٦٪. ومن جانب آخر ازداد نصيب منتجات الصناعة التحويلية في الصادرات الدولية من ٦١٫٢٪ عام ١٩٨٥ إلى ٧٤٫٤٪ عام ١٩٩٥.

كذلك نضمن التقرير إشارة إلى أن الاتحاد الأوربي قد جاء في المرتبة الأولى للمصدرين في العالم لعام ١٩٩٥ بإجمالي قيمة صادرات بلغ ٧٥٠٫٨ بليون دولار ونصيب بلغ ٢٠٪ من إجمالي الصادرات العالمية، وجاءت الولايات المتحدة في المرتبة الثانية (٥٨٣٫٩ بليون دولار ونصيب ١٥٫٥٪) وجاءت اليابان في المرتبة الثالثة (٤٤٣ بليون دولار ونصيب ١١٫٨٪) وجاءت كندا في المرتبة الرابعة (١٩٢٫١ بليون دولار ونصيب ٥٫٢٪) بينما احتلت هونغ كونغ المرتبة الخامسة بإجمالي صادرات بلغ ١٧٣٫٨ بليون دولار ونصيب بلغ ٤٫٦٪ من إجمالي الصادرات العالمية. أما في جانب المستوردين فقد احتلت الولايات المتحدة الأمريكية المرتبة الأولى بإجمالي واردات بلغ ٨٧٧ بليون دولار ونصيب بلغ ١٩٫٩٪ من إجمالي الواردات العالمية، وجاء الاتحاد الأوربي في المرتبة الثانية (٧٣٦٫١ بليون دولار ونصيب ١٨٫٩٪) وجاءت اليابان في المرتبة الثالثة (٣٣٥٫٩ بليون دولار ونصيب ٨٫٦٪) واحتلت هونغ كونغ المرتبة الرابعة (١٩٧٫٦ بليون دولار ونصيب ٥٫١٪) بينما احتلت كندا المرتبة الخامسة بإجمالي واردات بلغ ١٧١٫٨ بليون دولار ونصيب بلغ ٤٫٥٪ من إجمالي الواردات العالمية.

ثانياً - المؤشرات الاقتصادية لمناخ الاستثمار:

أ - النمو الاقتصادي:

شهد عام ١٩٩٦ تحقيق معدلات نمو حقيقية مرتفعة نسبياً في معظم الدول العربية حيث سجل الناتج المحلي الإجمالي زيادة تراوحت ما بين ٤ - ٧٪ سنوياً لثلاثة عشر دولة عربية من أصل ستة عشرة دولة توفرت لها المعنومات. وسجلت أعلى معدلات النمو في كل من موريتانيا ٧٪ وتونس ٦٫٩٪ والأردن ٥٫٢٪ ومصر ٤٫٩٪ والسودان ٤٫٧٪ واليمن ٤٫٥٪ والجزائر ٤٫٤٪ والإمارات والسعودية وعمان والكويت ولبنان والمغرب ٤٪ لكل منها. وفي الجانب الآخر سجلت معدلات نمو سلبية في فلسطين - ٣٪ نتيجة لأسباب استثنائية تتعلق أساساً بأوضاع سياسية ومالية.

ب - العجز الداخلي :

شهد عام ١٩٩٦ تحسناً ملحوظاً في الاقتصاد العربي حيث سجل مؤشر عجز الموازنة انخفاضاً في ثماني دول من أصل أربعة عشر دولة توفرت لها المعلومات . هذا وقد سجلت الكويت أعلى انخفاض في عجز الموازنة العامة إذ تمكنت من تخفيض عجز الميزانية من ١٨ر٤٪ من الناتج المحلي الإجمالي عام ١٩٩٥ إلى ٧ر٨٪ عام ١٩٩٦ . وبلغ انخفاض العجز ١٠ر٦ نقطة مئوية فيما بين العامين . وسجلت اليمن نجاحاً كبيراً في هذا المجال حيث انخفضت نسبة العجز في الموازنة العامة بحوالي ٧ نقاط مئوية من ٧ر٦٪ عام ١٩٩٥ إلى ٦٪ عام ١٩٩٦ . وكذلك الحال بالنسبة لعمان والذي انخفض العجز فيها بحوالي ٥ر٥ نقطة مئوية من ٦ر٥٪ من الناتج المحلي الإجمالي عام ١٩٩٥ إلى ١٪ عام ١٩٩٦ . وسجلت الأردن انخفاضاً كبيراً أيضاً في نسبة العجز بنحو ٤ر١ نقطة مئوية من ١ر٥٪ عام ١٩٩٥ إلى ٢ر٦٪ كفائض عام ١٩٩٦ . كذلك نجحت تونس في تخفيض عجز الموازنة بطريقة ملحوظة من ٤ر٢٪ عام ١٩٩٥ إلى ٢٪ عام ١٩٩٦ . وبلغ الانخفاض في نسبة العجز في موريتانيا حوالي ٣ر٣ نقطة مئوية وفي البحرين ٧ر٠ نقطة مئوية ، وفي المغرب ٥ر٠ نقطة مئوية و ٣ر٠ نقطة مئوية في مصر .

ومن جهة أخرى ، ارتفعت نسبة العجز في الموازنة العامة للناتج المحلي الإجمالي في السودان من ١ر١٪ عام ١٩٩٥ إلى ٣ر٦٪ عام ١٩٩٦ ، وكذلك ارتفعت في لبنان من ١٥ر٩٪ عام ١٩٩٥ إلى ١٨٪ عام ١٩٩٦ . وارتفعت نسبة العجز الداخلي في الجزائر من ١ر٥٪ من الناتج المحلي الإجمالي عام ١٩٩٥ إلى حوالي ٣٪ عام ١٩٩٦ . وفي الإمارات من ٥ر٧٪ عام ١٩٩٥ إلى ٦ر٣٪ عام ١٩٩٦ .

ج - العجز الخارجي :

شهد عام ١٩٩٦ تقدماً ملحوظاً في تقليص العجز في الحساب الجاري لميزان المدفوعات في معظم الدول العربية ، وتحقق أكبر إنجاز في هذا المجال في السعودية التي انخفضت فيها نسبة العجز الجاري للناتج المحلي الإجمالي من ٥ر٨٪ عام ١٩٩٥ بحوالي ٦ نقاط مئوية ليتحول إلى فائض بلغت نسبته ١ر١٥٪ من الناتج المحلي الإجمالي عام

١٩٩٦. وانخفضت نسبة العجز في ميزان المدفوعات في الأردن بحوالي ٢ر٤ نقطة مئوية من ٥ر٦٪ عام ١٩٩٥ إلى ٣ر٢٪ عام ١٩٩٦، وفي لبنان بحوالي ٢ر٤ نقطة مئوية من ٤٢ر٧٪ عام ١٩٩٥ إلى ٤٠ر٣٪ عام ١٩٩٦، وفي تونس بحوالي ١ نقطة من ٤٪ عام ١٩٩٥ إلى ٣٪ عام ١٩٩٦.

هذا وقد حافظت كل من الإمارات والبحرين وموريتانيا والكويت على الفائض في الحساب الجاري لميزان المدفوعات الذي ارتفعت نسبته للنتائج المحلي الإجمالي من ٢ر٣٪ عام ١٩٩٥ إلى ٦ر٦٪ عام ١٩٩٦ في الإمارات، ومن ٢ر٧٪ إلى ٣٪ في موريتانيا، وشهد انخفاضاً في الكويت من ١٧ر٩٪ عام ١٩٩٥ إلى ١٥ر٦٪ عام ١٩٩٦. هذا وازداد العجز في الحساب الجاري في السودان من ٤ر٩٪ للنتائج المحلي الإجمالي عام ١٩٩٥ إلى ٩ر٥٪ عام ١٩٩٦ بزيادة بلغت ٤ر٦ نقطة مئوية، كما ازداد في مصر من ٠ر٤ إلى ١ر٥٪ بزيادة بلغت ١ر٤٦ نقطة مئوية، وفي فلسطين من ٤ر٧٪ إلى ٥ر٤٪ بزيادة بلغت ٠ر٣ نقطة مئوية.

وتوضح المعلومات المتاحة أن العجز في الحساب الجاري لميزان المدفوعات كسبة من الناتج المحلي الإجمالي في عام ١٩٩٥ قد بلغ ٦ر٦٪ في عمان و١ر٤٪ في سورية ولم تتوفر المعلومات المقابلة لعام ١٩٩٦. كذلك يلاحظ أن اليمن قد حققت فائضاً في الحساب الجاري عام ١٩٩٦ قدرت نسبته بحوالي ٣ر٤٪ من الناتج المحلي الإجمالي.

د - معدل التضخم:

توضح المعلومات المتاحة أن معظم الدول العربية التي توفرت لها المعلومات قد حافظت على معدلات للتضخم في حدود الحكمة التطبيقية في عام ١٩٩٦ فيما عدا سورية والذي بلغ معدل التضخم فيها حوالي ٢٠٪، والجزائر ١٩٪، واليمن ٢٨٪، والسودان ١٣٦٪. من جانب آخر، توضح المعلومات أن معدل التضخم في معظم الدول العربية قد سجل اتجاهًا نحو الانخفاض خلال عام ١٩٩٦ مقارنةً بعام ١٩٩٥ وذلك فيما عدا حالات عمان التي ارتفع معدل تضخمها من ٢ر٥ عام ١٩٩٥ إلى ٤ر٥ عام ١٩٩٦، والأردن من ٤٪ عام ١٩٩٥ إلى ٧٪ عام ١٩٩٦ وكذلك الأمر بالنسبة للسودان وبمعدلات أعلى.

هذا وقد انخفضت معدلات التضخم بأقل من نقطة مئوية في كل من الإمارات من ٥٥٪ عام ١٩٩٥ إلى ٥٪ عام ١٩٩٦، ومصر من ٩٪ إلى ٨٣٪ وبأكثر من نقطة مئوية إلى ثلاث نقاط مئوية في كل من المغرب من ٦٣٪ عام ١٩٩٥ إلى ٤٤٪ عام ١٩٩٦، وموريتانيا من ٦٪ إلى ٤٪، وسوريا من ٢٢٪ إلى ٢٠٪، وتونس من ٦٥٪ إلى ٣٧٪ وثلاث نقاط مئوية ونصف الجزائر من ٢٢٪ إلى ١٩٪، وبحوالي أربع نقاط في السعودية من ٥٪ إلى ٠٨٪. وشهد انخفاضاً شديداً بحوالي ٢٨ نقطة في اليمن من ٥٦٪ إلى ٢٨٪.

ثالثاً - التطورات التشريعية والمؤسسية :

واصلت معظم الدول العربية جهودها الرامية لاتخاذ كافة الإجراءات لجذب اهتمام المستثمرين الأجانب. فعلى المستوى القومي، تم خلال العام، إعداد مشروع قانون نموذجي موحد للاستثمار في دول مجلس التعاون الخليجي، وتم تكليف خبراء من خمس دول عربية لإعداد اتفاقية عربية لتوحيد التعريف الجمركية. وعلى المستوى القطري، شهد العام، إصدار قوانين جديدة للاستثمار أو مراجعة أخرى سارية بهدف مواكبتها للتطورات الدولية بشأن معاملة الاستثمارات الوافدة. وقد تم في هذا الشأن إعداد مشروع قانون جديد للاستثمار في ليبيا، وصدر قانون تشجيع الاستثمار لسنة ١٩٩٦ في السودان ليحل محل القانون السابق، وتجري مراجعة قانون تشجيع استثمار رأس المال الأجنبي المعمول به في السعودية وفلسطين.

ومن جهة أخرى صدرت قرارات جديدة تهدف إلى تحسين البيئة الاستثمارية في الدول العربية وذلك بتبسيط إجراءات ومنح مزيد من الإعفاءات والحوافز، وقد صدر في هذا الشأن قانون رقم (٩٠) لسنة ١٩٩٦ في مصر والأردن واليمن.

وصدر في بعض الدول العربية قرارات تمنح المستثمر الوافد حق تملك المشاريع الاستثمارية والاستثمار في قطاعات كانت محظورة عليه نسبة ٤٩٪ في تونس و ٥٠٪ في الأردن و ٤٩٪ في مصر.

وتم خلال العام إنشاء هيئات وتشكيل لجان لجذب الاستثمارات الأجنبية في بعض الدول العربية (مصر، وسلطنة عمان، وموريتانيا، والسعودية، وتونس،

والسودان) وذلك للعمل على التعريف بفرض الاستثمار المتاحة وبالحوافز والاعفاءات الضريبية والتسهيلات الممنوحة.

رابعاً — الجهود الترويجية في الدول العربية :

يمكن تقسيم جهودات الترويج على المستويات القطرية والثنائية والجماعية إلى خمسة أقسام رئيسية شملت عقد المؤتمرات والندوات، الزيارات الترويجية واستضافة الوفود، إصدار قوائم بفرض الاستثمار المتاحة، ترتيبات ثنائية وإقامة مشاريع مشتركة، إقامة مدن صناعية ومناطق حرة. (أما مجالات ترويج الاستثمارات الأجنبية في الدول العربية فقد اقتصر على عقد الندوات وتنفيذ الزيارات الترويجية إلى الدول العربية). وقد تبين من خلال تجميع المعلومات أن جهودات الترويج ركزت في الغالب على الترويج للقطر بشكل عام دون تحديد مشاريع أو قطاعات معينة.

فبالنسبة لعقد مؤتمرات وندوات للترويج على المستويين الثنائي والجماعي نجد أن من أبرزها ندوة (دور المصارف والمؤسسات المالية العربية في الترويج للاستثمار)، ومؤتمر القاهرة الاقتصادي والملتقى الاقتصادي العربي الأول «بيت العرب» ومؤتمر (وسائل تشجيع الاستثمار في دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية)، والندوة الاقتصادية اللبنانية العمانية لترويج الاستثمار في البلدين. أما على المستوى القطري فقد عقدت معظم الدول العربية ندوة أو مؤتمر أو أكثر في بلدانها للترويج للاستثمار، منها ندوة في كل من الأردن والسودان وقطر وفلسطين وندوتين في كل من البحرين وتونس وعمان ولبنان وإيمن وثلاث ندوات في كل من السعودية والكويت وخمس ندوات في كل من الإمارات ومصر والمغرب.

كذلك تمت زيارات ميدانية ولقاءات للترويج، ولم يشهد العام الكثير من الزيارات الميدانية الجماعية واقتصرت على عدد محدود، منها زيارة مصر من قبل وفد رجال أعمال من السعودية والإمارات والكويت. أما على المستوى القطري فقد أوفدت كافة الدول العربية ممثلين إلى الدول الأخرى واستقبلت وفوداً من دول أخرى لإجراء اتصالات بشأن إمكانية الاستثمارات في الدول العربية.

وبالنسبة لإصدار قوائم بفرص الاستثمار المتاحة فقد قام العديد من المنظمات العربية، خلال العام، بإصدار قوائم بفرص الاستثمار المتاحة في الدول العربية حسب تخصص كل منظمة، وعلى المستوى القطري تولت هيئات المشرفة على الاستثمار أو غرف التجارة إصدار القوائم.

وشهد العام توقيع العديد من الترتيبات الثنائية والجماعية العربية التي اشتملت على اتفاقيات لحماية وتشجيع الاستثمارات من بينها اتفاقية بين الأردن والسعودية وبين الإمارات وتونس وبين الأردن والجزائر وبين سوريا ولبنان وسوريا والجزائر. كما تم توقيع اتفاقيات تنظيم العلاقات بين بورصات الكويت ومصر ولبنان، واتفاقية بين بورصات الأردن والبحرين. كذلك تم تأسيس مجالس مشتركة لتشجيع الاستثمارات بين تونس وجزائر ومصر والمغرب، وتأسيس مجلس لرجال الأعمال المصريين والعلمانيين، ومصري إماراتي، ومجلس أعمال مشتركة بين اليونان ودون المغرب العربي. كما تم الاتفاق على إقامة مشاريع مشتركة بين الدول العربية منها الاتفاق على إقامة خمسة مشروعات مشتركة بمبادرة من اتحاد المستثمرين العرب وشركتين بمبادرة من مجلس الوحدة الاقتصادية العربية، وإقامة مشروعات مصرية تونسية مشتركة، ومشروعات أردنية جزائرية، وتأسيس بنك فلسطين بمساهمات من مختلف الدول العربية، وتأسيس شركات كويتية مصرية وكويتية سورية ولبنانية سورية وسعودية مصرية وجزائرية مصرية وجزائرية موريتانية.

كذلك تم إقامة مناطق حرة جديدة في كل من الإمارات وتونس والجزائر والكويت ومصر والمغرب واليمن، وإقامة مناطق للتجارة الحرة المشتركة منها الأردن مع الجزائر، ومصر مع لبنان، والأردن مع تونس، والأردن مع مصر، وعمان مع اليمن، ومصر مع السعودية، كما تم وضع مشروع اتفاق لبرنامج تنفيذي لإقامة منطقة حرة للتجارة العربية. أما بالنسبة لمجهودات الترويج الأجنبية في الدول العربية فقد شهد هذا العام عقد العديد من الندوات في الدول العربية لترويج مشاريع استثمارية أجنبية بين أوساط المستثمرين العرب.

خامساً - أسواق المال العربية :

توضح المعلومات المتاحة أن أسواق المال العربية قد حققت تطوراً ملحوظاً خلال عام ١٩٩٦ من حيث القيمة الرأسمالية لأكثر عشر شركات عربية قد بلغت ٣٤٨ بليون دولار خلال عام ١٩٩٦. وأن القيمة الرأسمالية الإجمالية للشركات المدرجة في إحدى عشرة دولة عربية في هذه الأسواق قد بلغت ١٠٥٤ بليون دولار في نفس العام، وبلغ عدد الشركات التي تم رصدتها ٢٥٧ شركة.

ومن جهة أخرى تم رصد القطاعات التي حظيت باهتمام المستثمرين حيث صنفت القطاعات التي رصدت إلى ٢٦ قطاعاً، جاء في مقدمتها قطاع المصارف بقيمة رأسمالية بلغت ٤٩١ بليون دولار، ثم قطاع الاسمنت بقيمة ٩١ بليون دولار، ثم قطاع الاتصالات بقيمة ٦٦ بليون دولار، ثم قطاعي العتار والكهرباء بـ ٨٤ بليون دولار.

كذلك توزعت الشركات قطاعياً على نحو احتل معه قطاع المصارف الصدارة حيث بلغ عدد شركاته ٨٥ شركة، وقطاع الاسمنت الذي بلغ عدد شركاته ٢٩ شركة، وجاء بعدهما قطاعات المال والاستثمار ١٨ شركة، والأطعمة والمشروبات ١٦ شركة، والصناعة التحويلية ١٥ شركة، فيما بلغ عدد الشركات في القطاعات العشرين الباقية ٩٤ شركة.

سادساً - الاستثمار العربية البينية :

يتناول هذا القسم الاستثمار العربية الخاصة المباشرة التي تم الترخيص لها في الأقطار العربية. ولا تشمل هذه البيانات الاستثمارية الوطنية المنتمية للمقطر المضيف. وقد تم رصد البيانات من واقع الإحصاءات الرسمية المتعلقة بالمشاريع التي منحت تراخيص بإقامتها خلال عام التقرير.

هذا وتوضح تقديرات عام ١٩٩٦ أن الاستثمار العربي البيني الذي تم الترخيص له خلال العام قد بلغ حوالي ٢١ بليون دولار مسجلاً بذلك معدلاً لزيادة بلغ حوالي ٣٨٪. وتوضح التقديرات أن مصر لا تزال بإمكان الصدارة في استقبال

الاستثمارات العربية البينة بنصيب بلغ ٣٣٫٧٪ من الإجمالي، جاء بعدها في المرتبة الثانية السودان بنصيب بلغ ٢٦٫٣٪، وجاءت سورية ثالثاً (١٤٫٤٪) ثم لبنان (١١٫٩٪) ثم اليمن (٤٫١٪) ثم تونس (٣٫٣٪) ثم المغرب (٢٫٩٪). وعلى صعيد التوزيع القطاعي للاستثمارات العربية البينة حصل قطاع الخدمات على ٦٣٫٧٪ من الإجمالي فيما بلغ نصيب قطاع الصناعة ٣٤٫٥٪ ونصيب قطاع الزراعة ١٫٨٪.

سابعاً - عمليات المؤسسة :

بلغت القيمة الإجمالية لعقود الضمان المبرمة خلال عام ١٩٩٦ (٦٤١٠٨٩٣٥٥) دولاراً أمريكياً، منها عقد ضمان قرض بقيمة ٦ ملايين دولار أمريكي أي بنسبة ٩٫٤٪ من القيمة الإجمالية، و ٢٢ عقد ضمان ائتمان صادرات بقيمة (٥٨١٠٨٩٣٥٥) دولاراً أمريكياً بنسبة ٩٠٫٦٪ من القيمة الإجمالية. وبالمقارنة بقيمة العقود المبرمة خلال العام ١٩٩٥ والتي بلغت قيمتها (٦٣١٤٦١٥٩) دولاراً أمريكياً، فإن نسبة الزيادة بلغت ١٫٥٪. وقد استفادت من العقود المبرمة أربع عشرة دولة عربية مضافة للاستثمار، أو مستوردة للسلع، جاء في مقدمتها السعودية بنسبة ٣٣٫٤٪، يليها لبنان بنسبة ١٨٫١٪، فالسودان بنسبة ١٦٫٧٪، والجزائر بنسبة ١١٫٤٪، فالأردن بنسبة ١٠٫١٪.

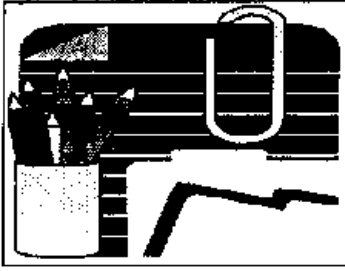
واستفادت من العقود المبرمة تسع دول عربية كدول مصدرة لرأس المال والسلع جاءت في مقدمتها البحرين بنسبة ١٨٫٧٪، ثم الأردن بنسبة ١٦٫٩٪ واليمن ١٤٪ والكويت بنسبة ١٢٫٧٪ والإمارات بنسبة ١٠٫٩٪ وليبيا بنسبة ٩٫٤٪ والسعودية بنسبة ٧٫٣٪ ولبنان بنسبة ٥٫٥٪ والمغرب بنسبة ٤٫٥٪.

أما بالنسبة للمصادرات المضمونة فقد شملت قضبان أمنيوم بقيمة ١٨٫٤ مليون دولار، زيوت تشحيم ومنتجات نفطية أخرى ١٠٫٥ مليون دولار، أدوية بشرية ومنتجات تجميل ٧٫٨ مليون دولار، مواد عازلة ٤٫٨٨ مليون دولار، منتجات خشبية

٣٢٥ مليون دولار، منسوجات وسجاد ٢٩٨ مليون دولار، بلاط أرضيات
٢٥٥ مليون دولار، كابلات هاتفية ٢٣٣ مليون دولار، بيوت زراعية ٢٢٥ مليون
دولار، أسمدة ومركبات كيميائية ٩٥ مليون دولار، معدات إنارة داخلية وخارجية
٨٤ مليون دولار، أصباغ ودهانات ٧٥ مليون دولار، أدوات تعبئة وتغليف
٦٥ مليون دولار وأجهزة كهربائية ١٠ مليون دولار.

ولم تؤد المؤسسة تعويضات خلال عام ١٩٩٦ وتمكنت من استرداد مبلغ
٢٧٧ مليون دولار أمريكي من أحد الأقطار العربية وذلك عن تعويض سبق أن أدته
المؤسسة إلى أحد المستثمرين عن تحقق خطر الاستثمار في القطر المضيف.

awr



أخبار وأرقام

إعداد
نجلاء محمود

التأمين في مواجهة الكوارث «التي يصنعها الإنسان»

«Man - made disasters» الكوارث التي يتسبب الإنسان في حدوثها سواء عن طريق الخطأ أو جهلاً، أو عن عمدٍ أحياناً، تشكل في مجموعها جزءاً هاماً مما يندحق بالتأمين من كوارث. وتضع عبئاً ثقيلاً على كاهل صناعة التأمين العالمية.

ففي عام ١٩٩٦ تحملت صناعة التأمين ٤.٤ بليون دولار أميركي جراء هذه الكوارث التي تشمل بالنشاط البشري حيث بلغ عددها ٢١٢ كارثة وبلغ عدد الضحايا فيها ٨٢٦٧ إنسان...

وقد قدمت الشركة السويسرية لإعادة التأمين «SWISS Re» في إصدار خاص لنشرتها SIGMA (العدد ٩٧/٣) بدراسة تفصيلية لهذه الكوارث إضافة لكوارث الطبيعة خلال عام ١٩٩٦ وستعرض فيما يلي أهم المؤشرات التي احتواها التقرير المذكور.

١ - الحدود المعتمدة: لغرض الأرقام الواردة في هذه الدراسة والإحصائيات والجدول المتعلقة بها فإن حدود الكارثة قد اعتمدت على الشكل التالي.

الحسائر التأمينية	التأمينات البحرية	١٢,٥ مليون دولار
	حسائر الطيران	٢٤,٩ مليون دولار
	الحسائر الأخرى	٣١,١ مليون دولار
الإصابات الجسدية	الوفاة والعقد	٢٠
	الإصابات الخطرة	٥٠
	بدون مأوى	٢٠٠٠

٢ - الحصيلة العامة لعام ١٩٩٦

نوع الكارثة	عددتها خلال ١٩٩٦	عدد الضحايا الشحية	الحسائر التأمينية مليون دولار
الحرائق والانفجارات	٣٧	٥٩٥	٢١٠٢,٠
كوارث الطائرات	٣٥	١٩٧٦	٨١٣,٧
البواخر والنقل المائي	٤٠	٢٨٢٢	١٩٤,٣
النقل البري طرق+سكك حديدية	٥٧	١٥٢٦	٣٧٣,٢
حوادث المناجم	٥	٢٦٥	-
انهيار المباني والجسور	٧	٢٤١	-
مختلفة	٣١	٨٤٢	٩٤٣,٠
الاجموع	٢١٢	٨٢٦٧	٤٤٢٦,٢٠

٣ - أكبر الكوارث لعام ١٩٩٦

في استعراض جداول الكوارث «من صنع الإنسان» يمكن تقديم الصورة التالية
لأكبر خمس كوارث في كل نوع من الأنواع:

التاريخ	مكان الحادثة	بيان الحادثة	عدد الضحايا/ حجم الحساب التأمينية
أ - الحرائق الضخمة			
١٩٨١/٣	ماتيلاند/الفيليبين	حريق في مرفص	١٥٠ «على الأقل»
٢٠٠٢	شارينغ/الصين	انفجار في مستودع متفجرات	١٢٢ قتيل على الأقل
١٩٩٦/١١	داحستان/روسيا	انفجار في إقامة مخافر حدود	٦٧ قتيل + ٣٦٠ جريح
١٩٩١/٦	ساربانلو/البرازيل	انفجار في مركز تجاري	٤٧ قتيل + ٢٠٠١ جريح
١٩٩٠/١١	كارلوتون/هونغ كونغ	حريق مبنى من ١٦ طابق	٣٩ قتيل + ٨٠٠ جريح

ب - الطيران

١٩٩٢/١١	أشد/دهلي	تصادم طائرة ركاب سعودية من صراز ٧٢٧ مع طائرة شحن Tu-154/	٣١٢ قتيل / ٣٦ مليون \$
١٩٩٧/٧	الولايات المتحدة /نيويورك	انفجار طائرة ركاب صراز بوينغ ٧٤٧	٢٢٩ قتيل / ١١ مليون \$
١٩٩٩/٨	النرويج	تحطم طائرة Tu 154	١٤٣ قتيل/
١٩٩٧/١١	تيجيريا	تحطم طائرة من صراز بوينغ ٧٢٧	١٤٢ قتيل/ ٢ مليون \$
١٩٩٣/١١	البحرين/الهند	سقوط طائرة أتيوبيية صراز بوينغ ٧٦٧ بعد عملية احتطاف	١٢٧ قتيل/ ٤٠ مليون \$

ج - النقل المائي

٨٦٩ قنيل	غرق عبارة (بوكوبا)	ترانيبا/بحيرة فكتوريا	٥/٢١	١ -
٢٢٠ قنيل	غرق مغرقة	نيجيريا	١/٢٤	٢ -
١٠٠ قنيل	غرق عبارة	هايتي	٣/٢٨	٣ -
١٠٠ قنيل	غرق عبارة بعد اصطدامها	بنغلاديش	٥/٢٣	٤ -
	بعابرة أخرى			
٩٥ قنيل	غرق مركب بسبب الخمول الزائدة	الهند	١٠/٢٩	٥ -

د - النقل البري شاملاً سكك الحديد

١٠٠ حريق	٦٠ قنيل/	تصادم قطارين	الهند	٤/١٨	١ -
٢٨ حريق	٥٩ قنيل/	سقوط شاحنة تحمل ركاب	الهند/بنغلاديش	١٠/١٢	٢ -
-	٥٠ قنيل/	سقوط باص عن حرس في البحيرة	باكستان	٥/١٣	٣ -
١٢ حريق	٤٣ قنيل/	تحطم باص	الصين	٧/٢٢	٤ -
-	٤٠ قنيل/	سقوط باص في نهر	الهند	٤/١٤	٥ -