



العوامل المؤثرة في تسعير التأمين على السيارات للبطاقة العربية الموحدة في الجزائر

Factors affecting car insurance pricing for the unified Arab card in Algeria

سماعيل حسية	حبار عبد الرزاق*
جامعة حسية بن بو علي بالشلف (الجزائر)	جامعة حسية بن بو علي بالشلف (الجزائر)
h.smail@univ-chlef.dz	a.habbar@uni-chlef.dz

تاريخ الاستلام: 18 / 09 / 2025 تاريخ القبول: 03 / 03 / 2026

ملخص:

يهدف البحث الى دراسة العوامل المؤثرة في تسعير التأمين على السيارات للبطاقة العربية الموحدة في الجزائر، والمعتمدة حاليا على المسؤولية المدنية كمعيار وحيد في حساب قسط التأمين، وقد تم استعراض تطور عدد البطاقات العربية الموحدة الصادرة حديثا وأهم التغطيات التأمينية التي تشملها، وإطار عمل هذه البطاقة في الجزائر من خلال نشاط المكتب الموحد الجزائري للسيارات (BUAA) المسؤول عن إصدارها وتسييرها وممثل السوق الجزائري لدى الاتحاد العام العربي للتأمين.

باستخدام نموذج بيرسون الاحصائي، تم قياس معامل الارتباط بين مجموعة من العوامل وهي: العمر الميكانيكي والبلد المزار ونوع المركبة، مع حجم الخسائر، في تحقيق الخسائر (التكلفة المتوسطة) للبطاقة البرتقالية، وتوصلت الدراسة إلى إثبات وجود علاقة بين نوع المركبة والعمر الميكانيكي والبلد المزار مع حجم الخسائر، وعليه نوصي بضرورة إعادة النظر في تسعير البطاقة البرتقالية في الجزائر.

الكلمات المفتاحية: التأمين على السيارات، البطاقة البرتقالية في الجزائر، للبطاقة العربية الموحدة

Abstract:

his research aims to study the factors influencing the pricing of car insurance for the Unified Arab Card in Algeria, which currently relies solely on civil liability as the criterion for calculating the insurance premium. The study reviews the development of the number of newly issued Unified Arab Cards, the most important insurance coverages they include, and the operational framework of this card in Algeria through the activities of the Unified Algerian Motor Office (BUAA), which is responsible for issuing and managing the card and represents the Algerian market to the General Arab Insurance Federation.

Using Pearson's statistical model, the correlation coefficient between a set of factors, namely: mechanical age, country visited, and vehicle type, with the magnitude of losses, in achieving losses (average cost) of the orange card, was measured. The study proved the existence of a relationship between vehicle type, mechanical age, and country visited with the magnitude of losses, and therefore we recommend the need to reconsider the pricing of the orange card in Algeria.

Keywords: Car insurance, Orange Card in Algeria, Unified Arab Card



1. مقدمة:

توفر البطاقة العربية الموحدة للتأمين والتي تعرف بـ البرتقالية تغطية تأمينية للسيارات الـ عابرة للحدود البرية عند السفر إلى الدول العربية المشاركة في نظام هذه البطاقة، دون الحاجة إلى إبرام عقد تأمين في البلد الذي تتم زيارته، وبالرغم من اختلاف السياسات التأمينية للدول العربية والمتطلبات الأمنية لكل منها، إلا أن اعتماد هذه البطاقة التأمينية ساهم في تسهيل السياحة والسفر بين الدول العربية.

وتُحقق الجزائر المنخرطة في نظام البطاقة العربية الموحدة إحصائيات مرتفعة في إصدار البطاقات وفي رقم الأعمال، وهو ما يعكس الحركة السياحية للمركبات الجزائرية على الحدود البرية، وبالنتيجة يترتب على ذلك تحقق الخسائر والقيام بالتعويضات المناسبة حسب عقود التأمين المبرمة التي تعتمد في تسعيرها على نسبة معينة من قسط المسؤولية المدنية السنوية كمعيار وحيد في عملية التسعير.

تعتبر المسؤولية المدنية الحجر الأساس في تسعير التأمين على السيارات بشكل عام وهي معتمدة في جميع دول العالم، وغالبا ما يكون التأمين الخاص بها الزامي ويندرج ضمن التأمين المباشر، ثم نجد التأمين التكميلي (الاختياري) للسيارات المتعلق بمخاطر السرقة والحريق والزجاج وأضرار مادية وجسدية أخرى، واعتمدت الجزائر في حساب قسط التأمين للبطاقة البرتقالية على ما هو مطبق في التأمين على السيارات في السوق الوطني بالرغم من اختلاف الحالة، حيث يؤثر السفر خارج الحدود بشكل خاص على تنقل السيارات وفي مسببات وقوع الحوادث وتحقيق الخسائر، وعليه نطرح السؤال الرئيسي التالي:

ما هي العوامل المؤثرة في تسعير التأمين على السيارات للبطاقة العربية الموحدة غير تلك المعتمدة حاليا في الجزائر ؟

ولإثراء السؤال الرئيسي نطرح الأسئلة الفرعية التالية:

- ما هو مضمون نظام البطاقة العربية الموحدة للتأمين ؟

- ما هو إطار عمل البطاقة العربية للتأمين في الجزائر، وما هي أهم مؤشراتها ؟



- ما هي العوامل المؤثرة في تحقيق الخسائر للبطاقة العربية الموحدة في الجزائر ؟

فرضيات الدراسة:

- لا تعتبر المسؤولية المدنية العامل المؤثر الوحيد في تحقيق الخسائر للبطاقة العربي الموحدة للتأمين، بما يفتح المجال لإمكانية مراجعة عملية تسعير هذا المنتج.

- نوع المركبة، العمر الميكانيكي، البلد المزار، هي عوامل أخرى محتملة تجمعها علاقة ارتباط مع حجم الخسائر المحققة في البطاقة العربية الموحدة للتأمين في الجزائر.

الغرض من الدراسة: نهدف من خلال هذه الدراسة البحث عن عوامل أخرى محتملة تؤثر في تحقق الخسائر للبطاقة العربية الموحدة للتأمين في الجزائر، وبالتالي يمكن اعتمادها في عملية تسعير هذا المنتج، وهذا بناء على الاحصائيات المسجلة لأهم المؤشرات السوقية واعتمادا على اختبار علاقة الارتباط بين العوامل المحتملة وحجم الخسائر.

أهمية الدراسة: أي منتج تأمين يحظى بأهمية كبيرة في شركة التأمين بشكل عام، باعتباره مصدرا لتحقيق العائد التجاري وعاملا لضمان التغطية ضد المخاطر، إضافة لذلك، يعد التأمين على السيارات من أهم منتجات التأمين التي يتم تسويقها في العديد من الدول وخصوصا الجزائر، وهذا ما يدعو إلى ضرورة تأطير هذا المنتج من الناحية التقنية بشكل مناسب يحظى بقبول العميل ويعكس قيمة الخطر، وباعتبار أن التأمين الخاص البطاقة العربية الموحدة عابر للحدود مع اختلاف الأطر والأنظمة المعتمدة بين الدول العربية، فإن تسويق هذا المنتج وتسعييره يعتبر مهما للغاية.

المنهج المتبع:

تم الاعتماد على المنهج الاستقرائي بأداتيه الوصف والتحليل في تقديم الاطار النظري للدراسة، وفي الدراسة التطبيقية باستخدام نموذج الارتباط لبيرسون وتحليل المكونات الرئيسية APC.

2. نظام البطاقة العربية الموحدة في الوطن العربي:

يقع نظام البطاقة العربية الموحدة والتي يطلق عليها اختصاراً تسمية البطاقة البرتقالية ضمن أنظمة التأمين العابرة للحدود الهادفة إلى ضمان حماية مناسبة لضحايا الحوادث وتسهيل حركة الأشخاص والسلع بين الدول، وتفادي الاكتتاب المتعدد لعقود التأمين عند عبور الحدود.

1.2 التأمين على المركبات:

يصنف تأمين المركبات كفرع من فروع التأمين على الممتلكات والمسؤولية، وهو من التأمينات الإلزامية في العديد من دول العالم، الأمر الذي يجعل هذا النوع من التأمين الأكثر شيوعاً وأهمية في سوق التأمين، وهذا بسبب الحاجة لمواجهة مختلف الأخطار التي تسببها المركبة للغير أثناء استخدامها، لا سيما الأضرار المادية والجسمانية والمعنوية التي تنتج عن حوادث المرور، والالتزامات القانونية والمالية التي لا يستطيع صاحب المركبة الوفاء بها أو تسويتها (حمدي و ناصي، 2023).

2.2 تعريف البطاقة العربية الموحدة:

البطاقة البرتقالية هي بطاقة التأمين العربية الموحدة للتأمين على المركبات العربية عند عبورها وتنقلها بين الدول العربية، وتهدف إلى الاعتراف ببطاقات التأمين التي تصدرها الدول العربية للتأمين على مركباتها عند عبورها عبر المنافذ الحدودية البرية أو البحرية وتمكين المركبة التنقل عبر البلاد العربية المنضمة للاتفاقية باستخدام هذه البطاقة دون الحاجة إلى إبرام وثيقة تأمين محلية من كل دولة تمر بها المركبة.

3.2 نشأة نظام بطاقة التأمين الموحدة:

تم إنشاء نظام بطاقة التأمين الموحدة عن سير السيارات عبر البلاد العربية بموجب الاتفاقية التي تم توقيعها في تونس بتاريخ 1975/04/26 وتشمل جميع الدول العربية، وبدأ التطبيق العملي لها بتاريخ 1977/07/01 بعد إنشاء المكاتب العربية الموحدة، وتضم قائمة الدول المنضمة لهذه الاتفاقية 18 دولة



عربية وهي: الأردن، الامارات، البحرين، تونس، الجزائر، السودان، سوريا، العراق، سلطنة عمان، فلسطين، قطر، الكويت، لبنان، ليبيا، مصر، المغرب، اليمن، السعودية (الاتحاد العربي للتأمين، البطاقة البرتقالية العربية).

لم تتضمن الى اتفاقية تونس كل من الصومال وموريتانيا، بينما لم يباشر المكتب الموحد في فلسطين والمغرب إصدار البطاقات البرتقالية.

4.2 أهداف البطاقة العربية الموحدة:

تهدف البطاقة البرتقالية إلى تحقيق مجموعة من الأهداف نذكر أهمها فيما يلي:

- تشجيع السياحة وتسيير التبادل التجاري بين الدول العربية.
- توفير الوقت والمال لأصحاب المركبات وعدم الحاجة إلى تأمين إضافي لكل دولة عربية عند زيارتها.
- إتاحة السفر بسهولة إلى الدول العربية دون الحاجة إلى تأمين إضافي.
- ضمان تعويض المتضرر حسب قانون البلد المزار، وتوحيد القواعد التي تحكم التأمين الإلزامي على المركبات التي تمر عبر البلاد العربية.

الجدول رقم (01): بيان إحصائي عن البطاقات العربية الموحدة في الدول العربية لسنة 2023

الدولة	عدد البطاقات	قيمة الاقساط (بالدولار)	متوسط قيمة البطاقة (بالدولار)
سلطنة عمان	900.000	4.500.000	5
الجزائر	500.000	3.500.000	7
ليبيا	150.000	2.250.000	15
الامارات	85.000	5.695.000	67
البحرين	80.000	800.000	10
مصر	17.000	680.000	40

لبنان	15.000	1.275.000	85
الأردن	3.500	525.000	150
الكويت	3.000	120.000	40
قطر	800	28.000	35
تونس	300	13.500	45
العراق	متوقفة عن الاصدار		
سوريا	متوقفة عن الاصدار		
الاجمالي	1.754.600	19.386.500	40

المصدر: وليد سعود، نظام البطاقة البرتقالية في الوطن العربي - الآليات والتطورات، المكتب المتخصص بالتعريف في

مجال التأمينات **BST**، وزارة المالية، ورشة عمل 15 ماي 2025، ص: 12.

بلغ عدد البطاقات البرتقالية الصادرة سنة 2024 عدد 3.000.000 بطاقة ويتوقع أن يتم تسويق حوالي

5.000.000 بطاقة سنة 2030 من طرف شركات التأمين والمكاتب العربية الموحدة (African Manager).

5.2 الأخطار المغطاة بموجب البطاقة العربية الموحدة:

تغطي البطاقة البرتقالية المسؤولية المدنية الناشئة عن حوادث المركبات (الأضرار المادية والمملوكة للغير في حالة وقوع وفيات أو إصابات للأشخاص) وفقا لما تنص عليه قوانين البلد المزار وحدود مبلغ التعويضات المحدد في قانون التأمين الإلزامي (التأمين ضد الغير) في البلد العربي الذي وقع فيه الحادث (شريطة أن يكون قد انضم لاتفاقية بطاقة التأمين الوحدة) (وليد سعود، 2025، صفحة 04).

الجدول رقم (02): نوعية التغطيات الخاصة بالبطاقة العربية الموحدة طبقا لقوانين التأمين الإلزامي في الدول العربية

البلد	التغطيات	البلد	التغطيات
الأردن	الأضرار الجسدية والوفاة (محددة للشخص الواحد)	سلطنة	الأضرار الجسمانية محددة لخطر الوفاة



وغير محددة عن الحادث) والأضرار المادية بقيمة محددة	عمان	والأضرار الجسمانية الأخرى غير محددة والأضرار المادية محددة
الامارات	قطر	الوفاة والاصابات الجسمانية بقيمة غير محددة والأضرار المادية بقيمة محددة
البحرين	الكويت	الأضرار الجسمانية بقيمة غير محددة والأضرار المادية بقيمة محددة
تونس	ليبيا	الأضرار الجسمانية بقيمة محددة والأضرار المادية بقيمة غير محددة
الجزائر	لبنان	الأضرار البدنية بقيمة محددة والأضرار المادية بقيمة غير محددة
سوريا	مصر	الأضرار الجسمانية والمادية بقيمة محددة والأضرار المادية بقيمة محددة عدا تلفيات المركبات
العراق		الأضرار الجسمانية والمادية بقيمة غير محددة

المصدر: الجمعية المصرية للتأمين الإلزامي، تعريف البطاقة البرتقالية، الموقع الالكتروني (أطلع عليه في

:2025/09/03)

<https://ecip-egypt.org/>

3. إطار عمل البطاقة العربية الموحدة في الجزائر:

تعد الجزائر من الدول العربية الأكثر اصدارا للبطاقات البرتقالية، حيث تحتل المرتبة الثانية (أنظر الجدول رقم (01))، ويشرف المكتب الموحد الجزائري على العملية من خلال منصة مخصصة لهذا الغرض، حيث تم الشروع في اصدار البطاقة البرتقالية لطالبيها بشكل الكتروني منذ سنة 2022 عبر 4.100 وكالة عبر التراب الوطني بمتوسط حجم اصدار يومي في الأيام العادية قدره 1.000 بطاقة وفي أيام الذروة (الموسم) قدره 3.500 بطاقة يوميا (وليد سعود، 2025، صفحة 07).

1.3 المكتب الموحد الجزائري للسيارات:

يعد المكتب الموحد الجزائري للسيارات (BUAA : Bureau Unifié Automobile Algérien) المسؤول

عن

إصدار البطاقة البرتغالية في الجزائر وممثل السوق الجزائري في لجنة السيارات والكاتب الموحدة لدى الاتحاد العام العربي للتأمين، ويتولى مهمته الرئيسية المتمثلة في إدارة اتفاقية توحيد شهادات التأمين على السيارات في الدول العربية، والتنسيق مع المكاتب النظيرة في الدول الأعضاء، وتمثيل شركات التأمين العربية على المستوى الوطني، وضمان احترام الالتزامات المتفق عليها في إطار الاتفاقية العربية المشتركة.

تم تأسيس المكتب الموحد الجزائري للسيارات في أبريل 2015 بهدف تنسيق خدمات تأمين السيارات بين الدول العربية، وفي أبريل 2022 تم إطلاق البطاقة العربية الموحدة في شكل إلكتروني، ما يتيح للمكتب بتسيير الحوادث بين شركات التأمين العاملة في السوق الجزائري، إضافة إلى إدارة المنصة الخاصة بملفات الرجوع الإلكترونية (E-Recours) وهذا من أكتوبر 2022، وفي جويلية 2025 أطلق المكتب منصة E-Constat التي تتيح المعاينة الودية والتصريح عن حوادث السيارات عبر المنصة لحاملي البطاقة العربية الموحدة (المكتب الموحد للسيارات الجزائري).

2.3 إجراءات إصدار البطاقة العربية الموحدة في الجزائر:

تتمثل إجراءات إصدار البطاقة البرتغالية في الجزائر فيما يلي (وليد سعود، 2025، صفحة 08):

- للمركبة الواحدة حق الدخول إلى الدولة / الدول المسجلة بالبطاقة لأكثر من زيارة خلال مدة سريانها.
- يتم إصدار هذه البطاقة لجميع المركبات الجزائرية المغادرة للأراضي الجزائرية ومتجهة إلى إحدى الدول العربية المشتركة في البطاقة البرتغالية.



- لا يتم اصدار أي ملاحق على البطاقة، وفي حالة طلب مد فترة "لا يجوز ذلك" ويتم اصدار بطاقة جديدة بالمدة المطلوب زيادتها بشرط أن تكون المركبة موجودة في الجزائر أو لا توجد مدة بين البطاقتين بدون تأمين.

- لا يمكن التعديل على بيانات البطاقة بعد الإصدار، وفي حالة وجود أي تعديل يتم الغاء البطاقة و اصدار بطاقة أخرى بدلا منها بالبيانات الجديدة والسليمة.

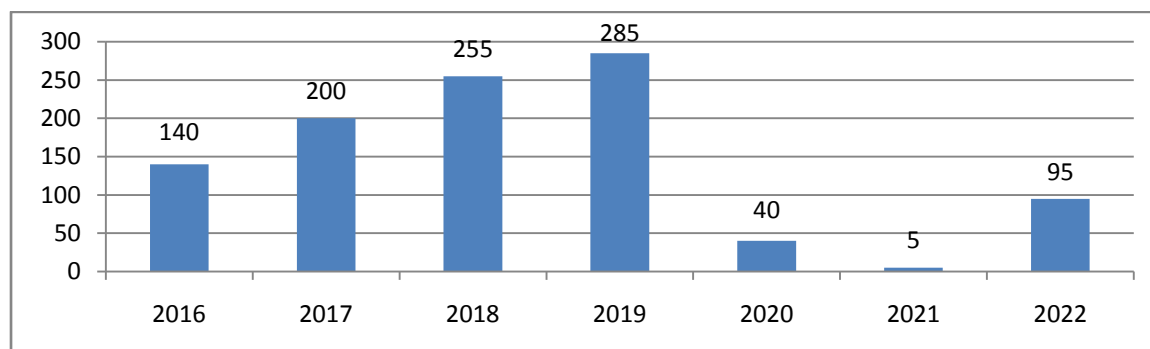
- يتم اصدار بطاقة واحدة لكل مركبة على حدة، وفي حالة وجود مركبات ملحقة للمركبة الرئيسية يتم اصدار بطاقة مستقلة لها مثل (المقطورات - نصف المقطورات - الكرافانات - الملحقة).

3.3 تحليل مستويات الانتاج للبطاقة العربية الموحدة في الجزائر:

تعتبر الأقساط من أهم العناصر التي ينظر اليها في شركات التأمين لأنها مصدر التمويل الأول بالنسبة لها، كما تسمح بإعطاء تعطي صورة واضحة عن الصحة المالية وربحية شركات التأمين، ويعرف قسط التأمين بأنه المبلغ الذي يلتزم المؤمن له بدفعه لتغطية الخطر الذي يأخذه المؤمن (شركة التأمين) على عاتقه فهو يمثل ثمن أو سعر التأمين، أو بالأحرى ثمن الخطر أو مقابله (Couilbault F., 2009).

يوضح لنا الشكل رقم (01) تطور حجم الأقساط الصادرة في قطاع التأمين في الجزائر المتعلقة بالبطاقة البرتقالية للفترة الممتدة من 2016 الى 2022.

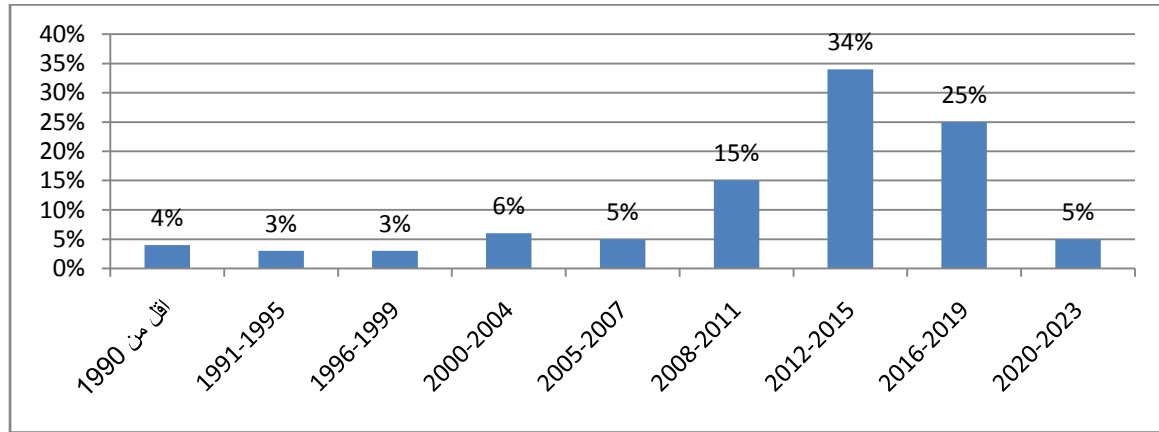
الشكل رقم (01): تطور رقم أعمال البطاقة البرتقالية في الجزائر الوحدة: مليون دج



المصدر: المكتب الجزائري الموحد للسيارات BUAA.

تطور رقم الأعمال المتأني من تسويق البطاقة البرتقالية في الجزائر بشكل ايجابي من سنة 2016 إلى سنة 2019 بنسبة نمو تجاوزت 100%، لتتقلص المبالغ المحصلة خلال السنتين الموالتين 2020 و 2021 بشكل كبير بسبب الجائحة الصحية التي ترتب عنها تقييد السفر، ليعاود رقم الأعمال الارتفاع سنة 2022، كما تشير الاحصائيات التفصيلية الشهرية تركيز رقم الأعمال المحقق خلال فترة الصيف ونهاية السنة، خاصة شهر أوت الذي يبلغ خلاله رقم الأعمال نقطة الذروة، وهو ما يعكس حركة المركبات الجزائرية نحو الخارج خلال الموسم السياحي.

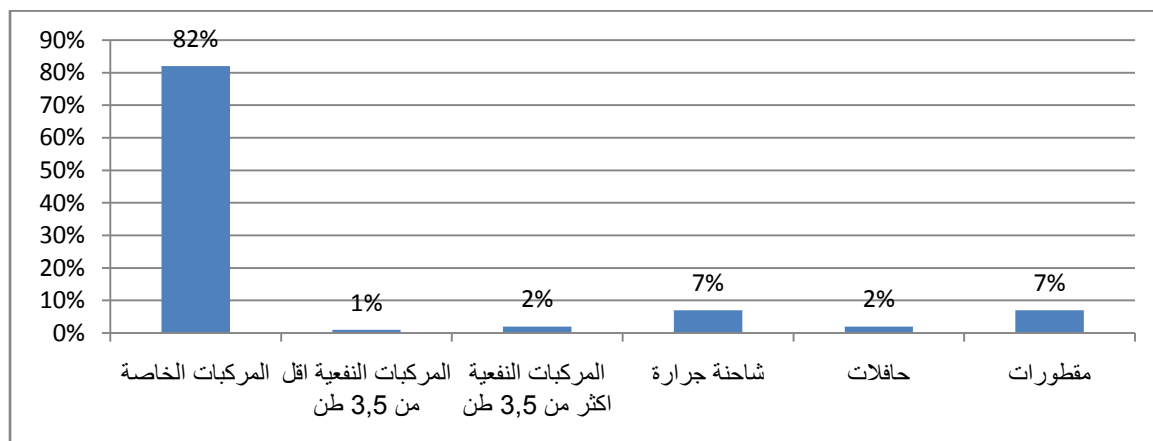
الشكل رقم (02): توزيع رقم الأعمال حسب شريحة السنة الميكانيكية للمركبات



المصدر: المكتب الجزائري الموحد للسيارات BUAA.

تعتبر المركبات الحديثة (أقل من عشرة سنوات) من أهم الشرائح التي تساهم في تحقيق رقم أعمال البطاقات البرتقالية في الجزائر، وتحقق شريحة المركبات 2012-2015 أكبر حصة من رقم الأعمال قدرها 34%، مع الإشارة إلى أن الحصة المتدنية للشريحة 2020-2023 تعود في جزء كبير منها إلى تضائل حصة الاستيراد للمركبات الجديدة وتأثيرات الجائحة الصحية.

الشكل رقم (03): توزيع رقم الأعمال حسب طبيعة المركبات

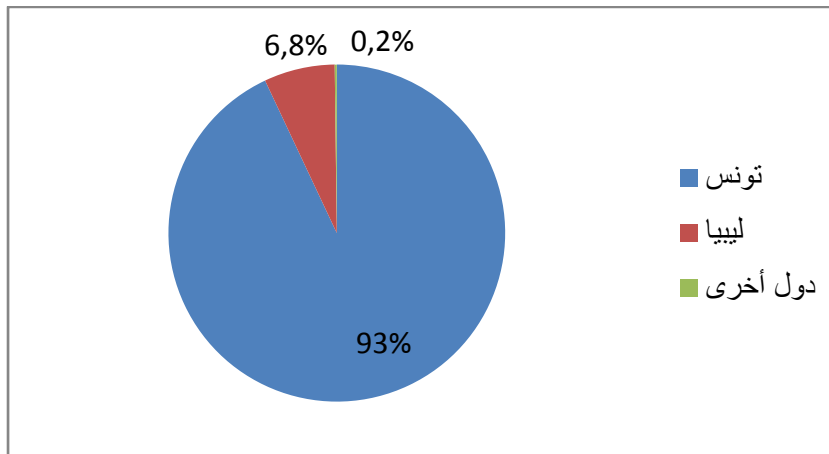


المصدر: المكتب الجزائري الموحد للسيارات BUAA.

تهيمن المركبات الخاصة للأفراد على الحصة الأكبر من رقم أعمال البطاقة البرتقالية بنسبة 82% لتليها الشاحنات الجرارة والمقطورات بنسبة 7% لكل منهما، ويشير هذا التوزيع إلى الطابع السياحي لحركة المركبات الجزائرية نحو الخارج، ويرتبط توزيع رقم الأعمال حسب طبيعة المركبات بشكل متناسب مع عدد البطاقات البرتقالية الصادرة غير أنه يختلف عن القيمة المتوسطة لعمولة التأمين المدفوعة، حيث تحوز المركبات الخاصة على قيمة متوسطة لعمولة التأمين قدرها 600 دج بينما تصل إلى 1.800 دج للحافلات و 1.100 دج للمركبات النفعية أكثر من 3,5 طن (Titane, 2025).

يوضح الشكل رقم (04) أدناه، هيئة دولة تونس كبلد زيارة بنسبة 93% للمركبات الجزائرية لتليه دولة ليبيا بنسبة تقارب 7%، والنسبة المتبقية الضئيلة للدول الأخرى، ويؤكد هذا التركيز نحو الوجهة التونسية للمركبات الجزائرية الطابع السياحي للغرض من الزيارة.

الشكل رقم (04): توزيع رقم الأعمال حسب بلد الزيارة



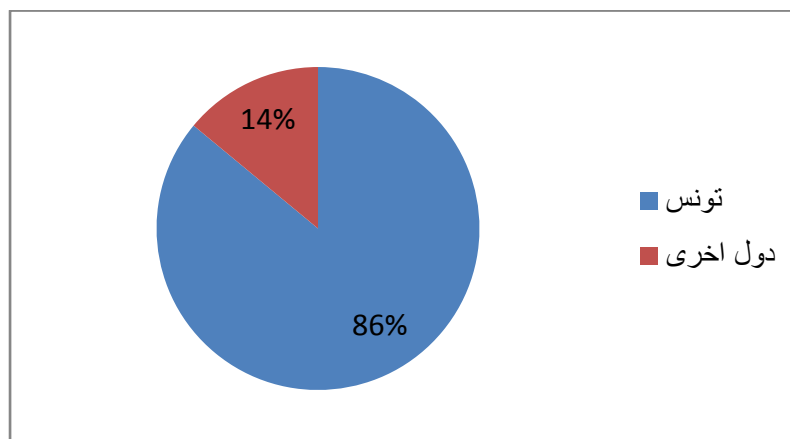
المصدر: المكتب الجزائري الموحد للسيارات BUAA.

4.3 تحليل مستويات الخسائر للبطاقة البرتقالية في الجزائر:

تعد التعويضات في شركات التأمين المرحلة الأكثر أهمية عند تحقق الأخطار المؤمن عليها وحدوث الخسائر، وتلجأ إلى ما رصدته من مؤونات بشكل مسبق لتغطية مبلغ التعويضات المدفوعة للمؤمنين لهم، ويشير تعويض التأمين في تعريفه البسيط إلى مدفوعات الخسائر التي تغطيها وثائق التأمين (حبار و آخرون، 2025).

يبين الشكل رقم (05) أعلاه توزيع حجم الخسائر حسب بلد الحدوث، وتحوز تونس على الحصة الأكبر بنسبة 86% والنسبة المتبقية تعود لدول الزيارة الأخرى، وهو ما يتناسب مع توزيع رقم الأعمال حسب بلد الزيارة المذكور سابقا.

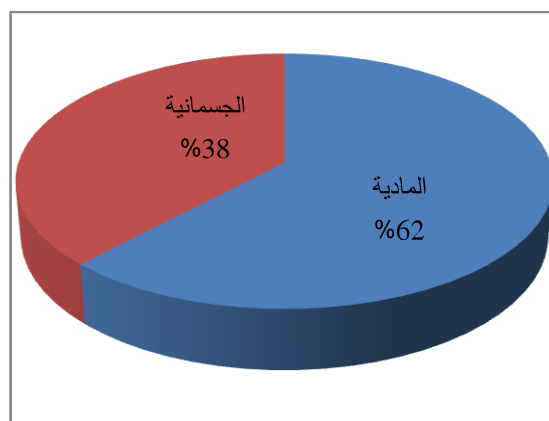
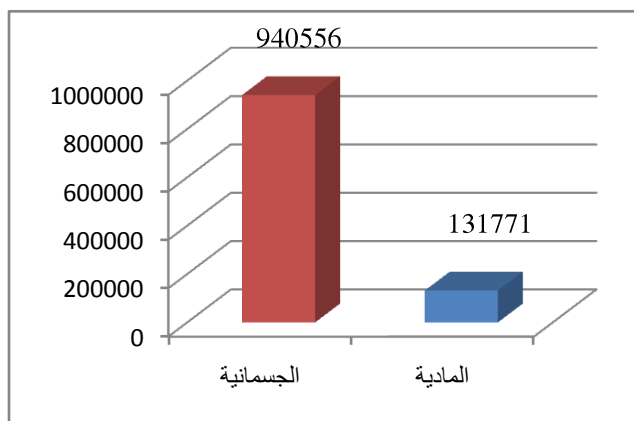
الشكل رقم (05): توزيع حجم الخسائر حسب بلد الحدوث



المصدر: المكتب الجزائري الموحد للسيارات BUAA.

بالنسبة لتوزيع الخسائر، تشير الاحصائيات (أنظر الشكل رقم (06)) أن نسبة 62% من الخسائر للبطاقة البرتقالية تتعلق بالأضرار المادية مقابل نسبة 38% تتعلق بالأضرار الجسمانية، بينما بلغت التكلفة المتوسطة للأضرار الجسمانية سبعة (07) أضعاف تكلفة الأضرار المادية (940.556 دج للأولى مقابل 131.771 دج للثانية).

الشكل رقم (06): توزيع حجم الخسائر حسب طبيعة الأضرار

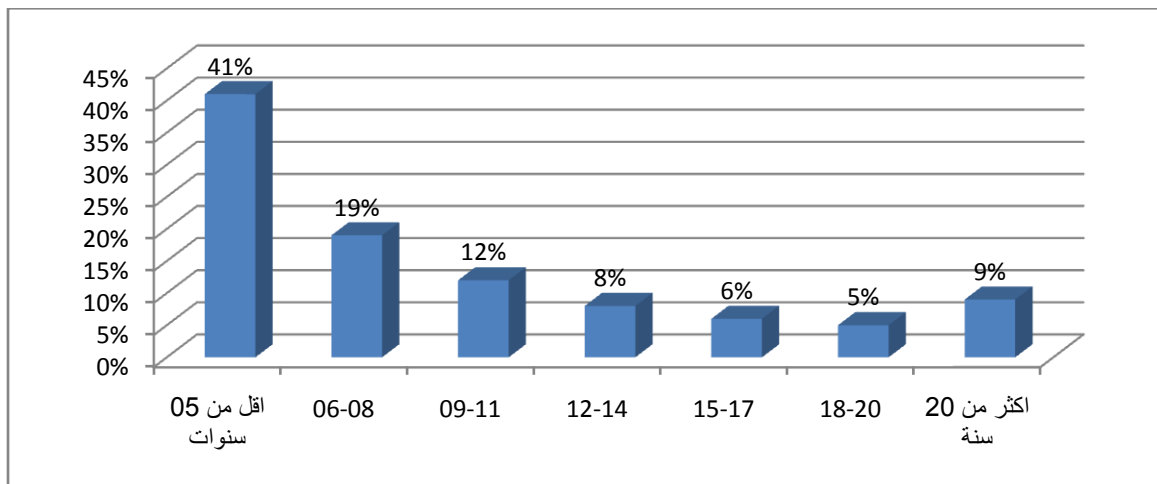


المصدر: المكتب الجزائري الموحد للسيارات BUAA.

تخص الأضرار الجسمانية تلك الأضرار التي تمس المرء في شخصه سواء كانت بدنية أو معنوية، بينما تخص الأضرار المادية تلك الأضرار التي تلحق الشخص في ذمته المالية بسبب النقصان في قيمة المركبة المتضررة جراء حادث مرو (زيتوني، 2021)، وتتسبب حوادث المرور في مقتل حوالي 1,2 مليون شخص في العالم سنويا وإصابة حوالي 50 مليون شخص بآخريين بالإعاقة، وتعد حوادث الطرق هي السبب

الرئيسي الثاني للوفاة عالميا (ابو قديس، 2023)، وفيما يتعلق بالسلامة المرورية، تظهر الإحصاءات وفقا لبيانات منظمة الصحة العالمية، أن متوسط معدل الوفيات الناجمة عن حوادث الطرق هو الأعلى في ليبيا، حيث يبلغ 34 حالة وفاة لكل 100 ألف نسمة، بينما سجلت الامارات العربية المتحدة أقل معدل بـ 5,9 حالة وفاة لكل 100 ألف نسمة (سجلت الجزائر معدل قدره 18,3 حالة وفاة) (ATLAS Magazine).

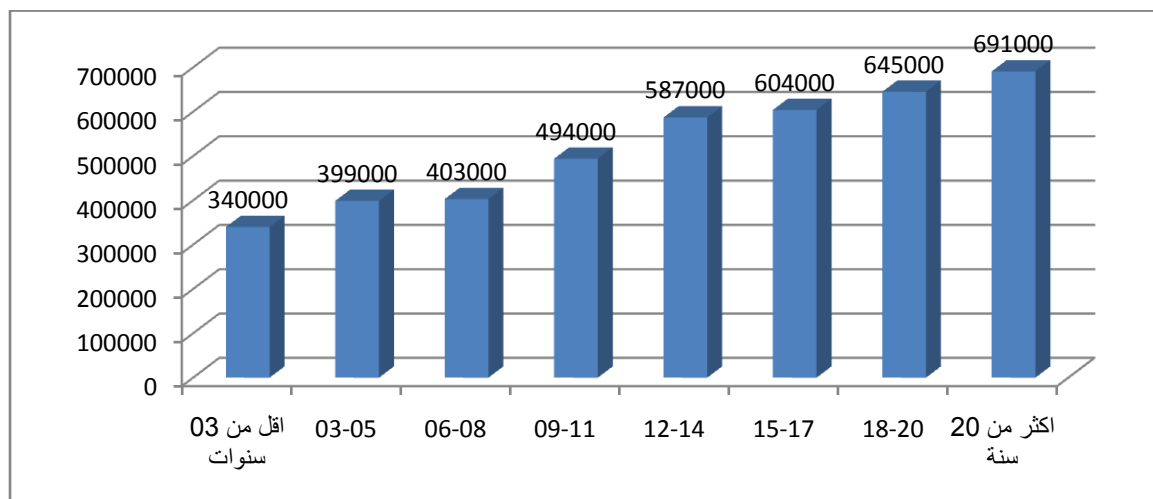
الشكل رقم (07): توزيع حجم الخسائر حسب شريحة الفئة العمرية الميكانيكية



المصدر: المكتب الجزائري الموحد للسيارات BUAA.

يوضح الشكل أعلاه أن الفئة العمرية الميكانيكية للمركبات الجزائرية أقل من خمسة (05) سنوات هي التي سجلت أكبر حصة من الخسائر بنسبة 41% لتتناقص هذه الحصة بالتناقص مع تراجع الفئة العمرية، بينما نجد أن حجم الخسائر من حيث المبالغ لها اتجاه عكسي بمعيار الفئة العمرية، حيث أن المركبات الحديثة تتسبب في خسائر أقل من حيث القيمة المالية مقارنة بالمركبات القديمة وهذا يوضح الشكل رقم (08) أدناه.

الشكل رقم (08): توزيع التكلفة المتوسطة للخسائر حسب شريحة الفئة العمرية الميكانيكية



المصدر: المكتب الجزائري الموحد للسيارات BUAA.

4. العوامل المؤثرة في تحقيق الخسائر للبطاقة العربية الموحدة في الجزائر:

نحاول في هذا المحور أن نبحث في العوامل المؤثرة في تحقيق الخسائر للبطاقة البرتقالية الناتجة عن الحوادث التي تقع للمركبات الجزائرية في الخارج.

1.4 تسعير البطاقة العربية الموحدة في الجزائر:

تعتمد شركات التأمين في الجزائر في تسعير البطاقة البرتقالية للمركبات الجزائرية على تسعيرة موحدة تساوي 30% من القسط السنوي للمسؤولية المدنية لمدة شهر مهما كان عدد الدول، ويقصد بالتأمين من المسؤولية المدنية العقد الذي بموجبه يؤمن المؤمن المؤمن له من الأضرار التي تلحق به من جراء رجوع الغير عليه بالمسؤولية وذلك بسبب الأضرار التي يلحقها بدوره بالغير ويعتبر مسؤولاً عنها قانوناً، والضرر المؤمن منه هنا ليس هو ذلك الضرر الذي ينجم عن دين في ذمة المؤمن له بسبب تحقق مسؤوليته التقصيرية (مقدم، 2008، صفحة 47).

إن الغرض من تأمين المسؤولية المدنية للسيارات هو ضمان المؤمن له ضد الأضرار التي تسبب فيها للغير وذلك من جراء تسببه في حادث بسيارته المؤمن عليها، فهذا يغطي كل من الآثار المالية الناجمة سواء تعلق الأمر بالأضرار الجسمانية أو المادية أو المعنوية التي تعرض لها الغير (صالح، 2014-2015، صفحة 16).

تغطي البطاقة البرتقالية في الجزائر المسؤولية المدنية لصاحب المركبة في حالة التسبب في حادث مرور بالخارج وحماية حقوقه في حالة كونه ضحية لحادث سير عادي أو جسماني، وتغطي هذه البطاقة تعويض الأضرار المادية أو الجسمانية التي قد تسببها المركبة حسب قانون البلد المزار في حالة ثبوت مسؤولية صاحب المركبة في الحادث.

2.4 العوامل الأساسية في تقدير تسعيرة التأمين:

في تقدير تسعيرة التأمين على السيارات تتداخل عوامل كثيرة من طبائع مختلفة وذلك لأن الخطر المؤمن عليه قد يتحقق نتيجة خلل في إحدى هذه العوامل، وعليه يتوجب أن يؤخذ بعين الاعتبار في تقدير أقساط التأمين على السيارات العوامل التالية (الاطرش و آخرون، 2012، صفحة 284):

1.2.4 عوامل التسعير الشائعة حاليا في التأمين على السيارات:

- عوامل تتعلق بسائق أو مالك السيارة: (العمر، الجنس، الحالة الاجتماعية، دورات التدريب على القيادة).
- عوامل تتعلق بالسيارة: (أنواع استخدام السيارة لنزهة، لتجارة، لزراعة، لسياحة، للأعمال، أو لنقل العمومي، عمر السيارة وقيمتها الأصلية، حجم السيارة).
- المنطقة الجغرافية.

2.2.4 عوامل التسعير الإضافية في التأمين على السيارات:

- عوامل تتعلق بسائق أو مالك السيارة: (النضج، المهارات الشخصية في القيادة، المسافة المقطوعة سنويا، سنوات الخبرة في القيادة).
- عوامل تتعلق بالسيارة: (نوع السيارة، بلد الصنع، الجراج).



3.4 اختبار معامل الارتباط للعوامل المؤثرة في تحقيق الخسائر للبطاقة العربية الموحدة:

ترتبط عملية التعويض الناجمة عن حدوث الخسائر التي تتسبب فيها المركبات الجزائرية بالخارج بنظام التأمين المطبق في البلد المزار، بينما يرتبط تسعير البطاقة البرتغالية في الجزائر بنظام المسؤولية المدنية المطبق في نظام التأمين الوطني، كما أن الخسائر المرتبطة بالمسؤولية المدنية للمركبات في الدول العربية المزارة تختلف عن ما هو مطبق في الجزائر، وهذا ما يتسبب في عدم كفاية وعدم مساواة في التسعير الحالي للبطاقة البرتغالية في الجزائر.

هذه الوضعية، تدعونا للبحث في العوامل المؤثرة في تحقق الخسائر للبطاقة البرتغالية في الجزائر بالاعتماد على قاعدة البيانات لحجم الانتاج والخسائر (التي تم تحليلها في المحور الثاني)، حيث يتم قياس معامل الارتباط بين مجموعة من العوامل وهي: العمر الميكانيكي والبلد المزار ونوع المركبة، مع حجم الخسائر.

باستخدام اختبار ارتباط بيرسون الاحصائي، نضع الفرضيات التالية:

$$H_0: \text{ارتباط} = 0$$

$$H_1: \text{ارتباط} \neq 0$$

الجدول رقم (03): معامل الارتباط مع متوسط التكلفة للخسائر

المتغيرات المستقلة	المتغير التابع	قيمة ارتباط بيرسون	مستوى الدلالة عند 95%	القرار
نوع المركبة	الخسائر (متوسط التكلفة)	0.01	0.0002	يوجد ارتباط
العمر الميكانيكي		0.07	0.0000005898	يوجد ارتباط
بلد المركبة		0.01	$0.6 > 0.05$	لا يوجد ارتباط
البلد المزار		0.11	0.00000000005913	يوجد ارتباط

المصدر: محسوبة بناءا على البيانات السابقة.

يبين لنا الجدول أعلاه وجود ارتباط بين المتغيرات الثلاثة مع متوسط التكلفة للخسائر كمتغير تابع، وهذا

ما

يجعل هذه المتغيرات المستقلة عوامل خطر مؤثرة في تحقق الخسائر، ومنه يمكن ادراجها في تسعير البطاقة البرتقالية في الجزائر.

ولتأكيد علاقة الارتباط بين المتغيرات المستقلة الثلاثة مع المتغير التابع دون أن يكون هناك تداخل أو تأثير بين المتغيرات المستقلة المختارة (نوع المركبة، العمر الميكانيكي، البلد المزار) بما يؤثر على عملية تقييم المخاطر ومنه التأثير على تسعير منتج التأمين، تبين لنا دراسة معامل الارتباط بين هذه المتغيرات أنها غير مترابطة فيما بينها، وهذا اختبار مهم يدعم مصداقية علاقة الارتباط الرئيسية.

الجدول رقم (04): اختبار معال الارتباط لبيرسون بين المتغيرات المستقلة

العلاقة بين المتغيرات	قيمة الارتباط	مستوى الدلالة عند 95%	القرار
البلد المزار-نوع المركبة	0.03	$0.12 > 0.05$	لا يوجد ارتباط
البلد المزار-العمر الميكانيكي	0.01	$0.6974 > 0.05$	لا يوجد ارتباط
العمر الميكانيكي-نوع المركبة	0.01	$0.476 > 0.05$	لا يوجد ارتباط

المصدر: محسوبة بناء على البيانات السابقة.

تظهر لنا الاحصائيات أدناه الخاصة بدائرة الارتباط ACP، أن المحورين الأولين يضمنان أكثر من

70% من المعلومة (71,63%)، وكذلك القيمة المطلقة تتجاوز 1، وهذا ما يجعلنا نأخذ محورين اثنين

```
> b=PCA(cor)
> summary(b)
```

.(q=2)

```
Call:
PCA(X = cor)
```

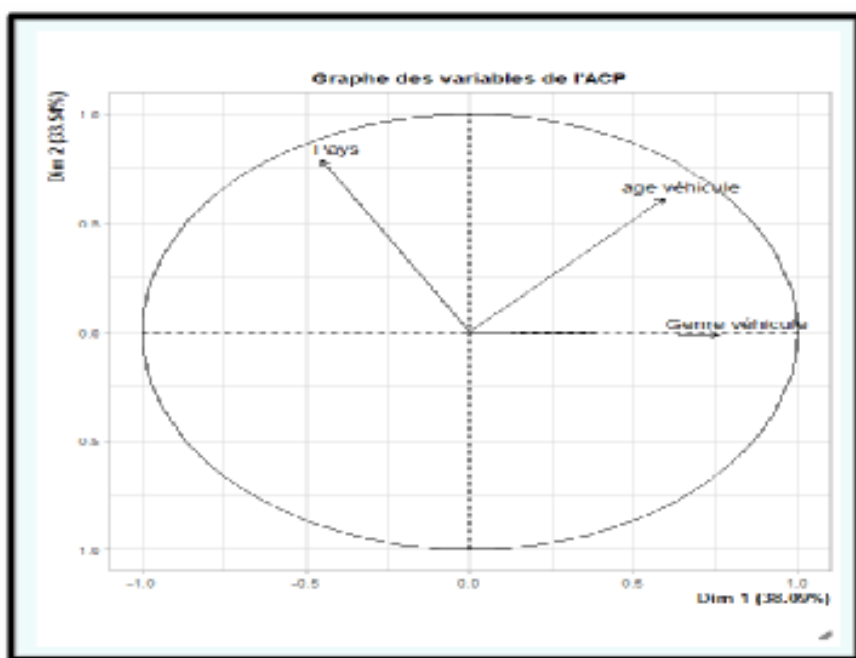
Eigenvalues

	Dim.1	Dim.2	Dim.3
Variance	1.143	1.006	0.851
% of var.	38.091	33.545	28.365
Cumulative % of var.	38.091	71.635	100.000



يعد تحليل المكونات الرئيسية (ACP) أحد أكثر تحليلات البيانات متعددة المتغيرات استخداماً، ويدرس هذا التحليل مجموعات البيانات متعددة الأبعاد ذات المتغيرات الكمية، وتتيح هذه الطريقة تصور وتحليل الارتباطات بين المتغيرات وتلخيص المعلومات حولها وتكوين مجموعات الأفراد المتشابهين (Bugaud & autres, 2022, pp. 06-07).

الشكل رقم (09): دائرة الارتباط ACP للمتغيرات على أساس محورين أساسيين إثنين 1 و 2



نلاحظ من خلال الشكل رقم (09)، أن الأسهم الثلاثة تظهر بعيدة عن الأصل بشكل بارز، كما أنها متباعدة فيما بينها وهذا ما يؤكد عدم الارتباط فيما بينها ، وبناءً على دائرة الارتباط بين المتغيرات، إضافة إلى اختبارات بيرسون المحسوبة سابقاً، يتأكد أن المتغيرات المستقلة الثلاثة (نوع المركبة، العمر الميكانيكي، البلد المزار) غير مرتبطة فيما بينها، وهو ما يسمح باعتبارها من العوامل المؤثرة في حساب الخطر المتعلق بالبطاقة البرتقالية للتأمين على المركبات، واعتبارها كذلك من معايير التسعير.

5. خاتمة:

يندرج انخراط الجزائر في نظام البطاقة العربية الموحدة للتأمين المتعلقة بتنقل المركبات بين الدول العربية في اطار تعزيز الاندماج والتعاون العربي المشترك في جانبه الاقتصادي، إضافة إلى تسهيل انتقال المواطنين بين الدول العربية في ظل نظام تأمين يضمن التعويض عن حوادث المرور، وشهد هذا النظام انخراط معظم الدول العربية بالرغم من التباين المسجل في أنظمة التأمين المطبقة في كل دولة وخصوصا في مجال تأمين السيارات.

سجلنا من خلال هذا البحث اعتماد الجزائر في تسعير منتج البطاقة العربية الموحدة للتأمين (البطاقة البرتقالية) على المسؤولية المدنية كمعيار وحيد، وهو خيار كان هدفه بالدرجة الاولى تبسيط عملية حساب قسط التأمين دون مراعاة جميع العوامل المؤثرة في المخاطر والمتسببة في حدوث الخسائر المتعلقة بهذا المنتج.

بينما قمنا باختبار مجموعة من العوامل المؤثرة في تسعير البطاقة البرتقالية وهي: نوع المركبة، العمر الميكانيكي، البلد المزار، حيث توصلنا إلى اثبات علاقة ارتباط بين هذه العوامل كمتغيرات مستقلة في حجم الخسائر (التكلفة المتوسطة) كمتغير تابع، وعليه نوصي بمايلي:

- تعديل تسعير البطاقة العربية الموحدة للتأمين بإدراج نوع المركبة والعمر الميكانيكي والبلد المزار كعوامل خطر تحسب في قسط التأمين.

- التركيز في اصدار البطاقات والاكنتاب فيها على أساس الخطر بمعايير قابلة للتغيير والتعديل بناء على الخسائر المحققة.

- مواجهة مظاهر المنافسة الضارة في نشاط التأمين بتسويق أقساط تأمين منخفضة دون مراعاة المعايير الاحترازية والاكتوارية المتعلقة بالمخاطر الحقيقية لمنتج التأمين، والعمل على التسعير العادل للبطاقة البرتقالية.



- تعزيز استخدام التكنولوجيا الحديثة في عملية اصدار البطاقات والتصريح بالخسائر وسداد التعويضات،
قصد تيسير العمليات وازفاء الشفافية وتعزيز الثقة.

6. قائمة المراجع:

- سعيد مقدم، التامين والمسؤولية المدنية، كليك للنشر، الطبعة 01، الجزائر، 2008، ص: 47.
- محمد أمين ناصي (و) معمر حمدي، التعويض العيني كميزة تنافسية لتحسين خدمة تامين السيارات - حالة الصندوق الجهوي للتعاون الفلاحي بخميس مليانة، مجلة دراسات اقتصادية، المجلد 17، العدد 02، 2023، ص: 58.
- حبار عبد الرزاق وآخرون، تحليل العلاقة بين الاقساط والتعويضات في فرع التامين على الاضرار - دراسة حالة شركات التامين الجزائرية العمومية خلال الفترة 2005-2022، مجلة الريادة لاقتصاديات الاعمال، المجلد 11، العدد 01، جانفي 2025، ص: 66.
- زيتوني طارق، التعويض عن الاضرار الجسمانية والمادية الناجمة عن حوادث المرور في القانون الجزائري ، مجلة البحوث القانونية والاقتصادية، المجلد 04، العدد 01، 2021، ص: 356-363.
- عبد الوهاب الاطرش وآخرون، نمذجة قياسية لتسعيرة تامين السيارات باستخدام نموذج تحفيز - عقوبة الأمثل ، مجلة الدراسات الاقتصادية والمالية، العدد 05، السنة 05، جامعة الوادي، 2012، ص: 284.
- صالح شيرزاد، نمذجة تسعير حوادث السيارات - دراسة قياسية على الشركة الجزائرية للتأمينات SAA، مذكرة ماجستير، كلية العلوم الاقتصادية والتجارية وعلوم التسيير، جامعة سطيف 01، 2014-2015، ص: 16.
- سعد احمد ابو قديس، حوادث الطرق: انواعها واسبابها وطرق الوقاية منها ، ورقة عمل في ورشة تدريب المدربين، عقد عمل الامم المتحدة للسلامة المرورية، 26 أفريل 2023، ص: 04.
- وليد سعود، نظام البطاقة البرتغالية في الوطن العربي - الآليات والتطورات ، المكتب المتخصص بالتعريف في مجال التأمينات BST، وزارة المالية، ورشة عمل 15 ماي 2025، ص: 04.
- المكتب الموحد للسيارات الجزائري، تقديم المكتب الموحد، الموقع الالكتروني (أطلع عليه في 2025/09/03):
<https://buaa.dz/about/>
- الاتحاد العام العربي للتأمين، البطاقة البرتغالية العربية، الموقع الالكتروني (أطلع عليه في 2025/09/02):
<https://gaif-home.gaif.org/milestones>
- Couilbault, F, les grands principes de l'assurance, Paris: L'ARGUS, 2009.
- Christophe BUGAUD et autres, Analyses Statistiques (ACP et régression multiple) pour Visualiser les Données de l'Analyse Sensorielle et les Relier aux Données Instrumentales, Rapport Méthodologique,

Centre de coopération Internationale en Recherche Agronomique pour le Développement (CIRAD), Montpellier, France, 2022, pp : 06-07.

- Titane oussama, tarification de l'assurance automobile carte orange (Rc automobile entre les pays arabe), Bureau Spécialisé de Tarification en assurances (BST), ministère des finances, atelier de travail, 15 mai 2025, p : 13.

- African Manager, **Le nombre de cartes d'assurance interarabe, devra atteindre 5 millions à l'horizon 2030**, à partir du site d'internet (consulté le 07/09/2025) : <https://africanmanager.com/le-nombre-de-cartes-dassurance-inter-arabe-distribuees-dans-les-pays-arabes-devra-atteindre-5-millions-a-lhorizon-2030/>

- ATLAS Magazine, **La mortalité routière par pays**, à partir du site d'internet (consulté le : 13/09/2025) :

<https://www.atlas-mag.net/article/securite-routiere-en-2017>