



شركات التأمين العملاقة في سوق لندن العالمي
حوكمة المخاطر البحرية وأثرها في التأمين البحري والتجارة العالمية

نبهان بن عبد الله بن سالم الحمداني

ORCID (0009-0009-8580-6620)

باحث دكتوراه في القانون والاقتصاد

جامعة محمد الخامس الرباط المملكة المغربية

المغرب

ملخص الدراسة:

تهدف هذه الدراسة إلى تحليل الدور المتنامي لشركات التأمين العملاقة في سوق لندن العالمي لإدارة الأخطار البحرية وتسعير المخاطر العسكرية في المضائق البحرية التي تشهد توترات جيوسياسية متصاعدة. وتنطلق الدراسة من فرضية مؤداها أن هذه الشركات لم تعد مجرد مؤسسات مالية لتعويض الخسائر، بل أصبحت فاعلا استراتيجيا يشارك في إعادة تشكيل الاقتصاد البحري العالمي من خلال إنتاج المعرفة بالمخاطر وتحويلها إلى مؤشرات مالية تؤثر في التجارة الدولية وسلاسل الإمداد وأسواق الطاقة.

واعتمدت الدراسة على مقارنة متعددة التخصصات تجمع بين الاقتصاد السياسي الدولي، واقتصاديات النقل البحري، ونظرية مجتمع المخاطر، مع توظيف المنهج التحليلي والاستقرائي والمقارن، والاعتماد على مراجع أكاديمية تأسيسية وتقارير دولية ووثائق مؤسسية رسمية. وقد خلصت الدراسة إلى أن تسعير الأخطار الحربية في سوق لندن يمثل آلية مركزية لإدارة عدم اليقين العالمي، وأن فواتير التأمين في المضائق المشتعلة تؤدي دورا مؤثرا في إعادة هندسة سلاسل الإمداد والتدفقات التجارية الدولية. كما أظهرت النتائج أن مستقبل هذه الصناعة يرتبط بقدرتها على استيعاب الأخطار السيبرانية والمهجينة والمناخية، وبالانتقال من نموذج التعويض التقليدي إلى نموذج الحوكمة الاستباقية للمخاطر.



Abstract

This study examines the evolving role of major insurance corporations operating within the London insurance market in managing maritime risks and pricing war-related hazards in geopolitically contested maritime chokepoints. It argues that these institutions have moved beyond their traditional compensatory function and have become strategic actors in the governance of global risk by producing, evaluating, and monetizing uncertainty in ways that shape international trade, energy markets, and global supply chains.

The research adopts an interdisciplinary approach combining international political economy, maritime transport economics, and risk society theory, while employing analytical, comparative, and inductive methods. It draws upon foundational academic literature, official institutional documents, and international reports to explore the interaction between insurance markets and geopolitical instability. The study concludes that war-risk pricing mechanisms within the London insurance market constitute a central instrument for governing global uncertainty and that insurance premiums in conflict-prone maritime chokepoints significantly influence shipping routes, logistics costs, and the resilience of global supply chains. Furthermore, the findings suggest that the future of maritime insurance will increasingly depend on its ability to address cyber, hybrid, and climate-related risks through predictive governance and advanced data-driven risk management models.



المقدمة:

يشهد النظام الاقتصادي العالمي في العقود الأخيرة تحولات بنوية عميقة أعادت تعريف العلاقة بين الأمن والتجارة والمال، بحيث لم تعد الأسواق المالية مجرد فضاءات لتبادل رؤوس الأموال، بل أصبحت مؤسسات فاعلة في إنتاج وإدارة المخاطر التي تحكم حركة الاقتصاد الدولي. ويأتي قطاع التأمين البحري في صدارة هذه التحولات، بالنظر إلى دوره المتنامي في تأمين التدفقات التجارية العابرة للحدود، وفي إعادة توزيع الأعباء الاقتصادية الناجمة عن النزاعات المسلحة والتوترات الجيوسياسية والكوارث الطبيعية والمخاطر السيبرانية.

وتكتسب هذه الإشكالية أهمية استثنائية في ظل تصاعد حدة الاضطرابات التي تشهدها الممرات البحرية الاستراتيجية، وعلى رأسها مضيق هرمز، وباب المندب، والبحر الأسود، وقناة السويس، وهي فضاءات تمر عبرها نسبة معتبرة من تجارة الطاقة والبضائع العالمية. وفي هذا السياق، برزت شركات التأمين العملاقة العاملة في سوق لندن العالمي، ولا سيما سوق لويذرز، باعتبارها فاعلا جيواقتصاديًا مؤثرًا في إدارة المخاطر البحرية، حيث لم تعد تقتصر وظيفتها على تعويض الخسائر بعد وقوعها، بل أصبحت تسهم في إنتاج المعرفة بالمخاطر، وتسعيها، وتوجيه السلوك الاقتصادي لشركات النقل والطاقة والتجارة الدولية.

وتنطلق هذه الدراسة من فرضية مركزية مفادها أن شركات التأمين العملاقة لم تعد مجرد وسيط مالي تابع لحركة التجارة البحرية، وإنما أصبحت أحد الفاعلين الرئيسيين في هندسة اقتصاد المخاطر العالمي، من خلال قدرتها على تحويل التوترات الجيوسياسية في المضائق البحرية إلى فواتير تأمينية تؤثر بصورة مباشرة في تكلفة النقل، وأسعار الطاقة، وسلاسل الإمداد، والقرارات الاستثمارية الدولية.

وتسعى الدراسة إلى معالجة الإشكالية التالية: إلى أي حد أصبحت شركات التأمين العملاقة في سوق لندن العالمي فاعلا مؤسسيا في إعادة تشكيل الاقتصاد البحري العالمي من خلال تسعير الأخطار الحربية وإدارة المخاطر في المضائق المشتعلة؟ وتتفرع عن هذه الإشكالية مجموعة من الأسئلة الفرعية، من أبرزها:

- كيف تطورت البنية التاريخية والمؤسسية لسوق لندن للتأمين البحري؟
- ما الآليات المعتمدة في إنتاج المعرفة بالمخاطر وتسعير الأخطار الحربية؟
- كيف تؤثر فواتير التأمين في إعادة تشكيل سلاسل الإمداد العالمية؟
- وما مستقبل صناعة التأمين البحري في ظل تنامي الأخطار الهجينة والسيبرانية والمناخية؟

ومن الناحية المنهجية، تعتمد الدراسة على مقارنة متعددة التخصصات تجمع بين الاقتصاد السياسي الدولي، واقتصاديات النقل البحري، ونظرية مجتمع المخاطر، ودراسات الأمن البحري، مع توظيف المنهج التحليلي والاستقرائي والمقارن لفهم التفاعلات المعقدة بين أسواق التأمين والتطورات الجيوسياسية. كما تستند الدراسة إلى توظيف مراجع تأسيسية عربية وغربية، وتقارير مؤسسية دولية، ووثائق رسمية صادرة عن المنظمات البحرية وأسواق التأمين العالمية، بما يضمن بناء تحليل علمي متوازن وقابل للتحقق.

وتنبع أهمية هذه الدراسة من محدودية الأدبيات العربية التي تناولت صناعة التأمين البحري من زاوية الاقتصاد السياسي للمخاطر، ومن الحاجة إلى فهم أعمق للدور الذي تؤديه المؤسسات التأمينية الكبرى في إعادة تشكيل خرائط التجارة العالمية، في مرحلة تتزايد فيها هشاشة سلاسل الإمداد الدولية وتتداخل فيها الاعتبارات الأمنية والاقتصادية والتكنولوجية على نحو غير مسبوق.

1. شركات التأمين العملاقة في سوق لندن العالمي

1.1 من اقتصاد الأخطار البحرية إلى هندسة المخاطر الجيوسياسية

يشكل سوق لندن العالمي للتأمين البحري، وفي بداياته؛ سوق لويذرز أوف لندن (Lloyd's of London)، أحد أهم البنى المؤسسية التي تضطلع بوظيفة تتجاوز مجرد تعويض الخسائر الناجمة عن الحوادث البحرية، إذ تحول تاريخيا إلى فاعل اقتصادي واستراتيجي



يشارك في إدارة المخاطر العالمية وإعادة توزيعها. فالاقتصاد البحري الحديث لا يقوم فقط على حرية الملاحة أو كفاءة الموانئ، وإنما يعتمد بدرجة كبيرة على قدرة الأسواق التأمينية على تسعير المخاطر المرتبطة بالتجارة الدولية، ولا سيما في المناطق التي تتسم بارتفاع التوترات الأمنية والجيو سياسية.

فقد ارتبط صعود لندن كمركز عالمي للتأمين البحري منذ أواخر القرن السابع عشر بنمو التجارة الاستعمارية البريطانية واتساع شبكات النقل البحري، حيث تحول **مقهى إدوارد لويدي** إلى فضاء يلتقي فيه ملاك السفن والتجار والمكتسبون (Underwriters) لتقاسم أخطار الرحلات البحرية. ويشير الباحثان (هارولد ترينر وجون ويستود) في دراستهما المرجعية حول تاريخ لويديز إلى أن: "ظهر سوق لويديز (Lloyd's) بوصفه سوقاً تأمينية يجتمع فيه مكتبو التأمين الأفراد لتقبل أجزاء من مخاطر النقل البحري، مما أدى إلى توزيع الخسائر على شبكة من رؤوس الأموال"¹. أي أن "لويديز نشأ كسوق يتقاسم فيه المكتسبون الأفراد أجزاء من الأخطار البحرية، بما يسمح بتوزيع الخسائر على شبكة واسعة من مزودي رأس المال.

تؤكد هذه النشأة التاريخية أن جوهر سوق لندن لم يكن بيع وثائق التأمين فحسب، بل بناء اقتصاد للمخاطر (Risk Economy) يقوم على تحويل عدم اليقين إلى قيمة مالية قابلة للتسعير والتداول. وفي هذا السياق، يرى عالم الاجتماع الألماني (أولريش بيك) أن المجتمعات المعاصرة انتقلت من منطق إنتاج الثروة إلى منطق إدارة المخاطر، حيث أصبحت: "المؤسسات المالية والتأمينية تضطلع بدور مركزي في توزيع الأخطار اجتماعياً واقتصادياً"². ومن ثم، فإن شركات التأمين البحرية الكبرى لا تكفي بتغطية نتائج النزاعات أو الكوارث، بل تسهم في تشكيل سلوك الفاعلين الاقتصاديين من خلال تحديد كلفة المرور في المسارات البحرية الحساسة.

وتكتسب هذه الفكرة أهمية خاصة في ظل التحولات التي شهدتها الجغرافيا البحرية العالمية خلال العقد الأخير، حيث تحولت المضائق الدولية — مثل مضيق هرمز، وباب المندب، وقناة السويس، ومضيق ملقا — إلى ما يعرف في أدبيات الاقتصاد البحري بـ: نقاط الاختناق البحرية (Maritime Chokepoints). وتذهب منظمة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD) في تقريرها السنوي Review of Maritime Transport 2024 إلى أن: "أصبحت نقاط الاختناق البحرية الرئيسية، مثل قناة السويس وبمنا، أكثر عرضة بشكل متزايد للتوترات الجيو سياسية والصراعات وتغير المناخ"³. ويضيف التقرير أن هذه الاختناقات البحرية أصبحت عاملاً رئيسياً في رفع تكاليف النقل والتأمين وإعادة توجيه السفن، بما ينعكس مباشرة على سلاسل الإمداد العالمية.

وفي هذا الإطار، لم تعد شركات التأمين العملاقة في سوق لندن مجرد وسيط مالي بين المؤمن والمؤمن له، وإنما أصبحت فاعلاً حاكماً في الاقتصاد السياسي البحري. فقرار إدراج منطقة معينة ضمن قائمة مناطق المخاطر الحربية (Listed Areas) الصادرة عن الهيئات المتخصصة في سوق لندن يؤدي فوراً إلى إعادة احتساب أقساط التأمين، وقد يفرض عملياً إلى تغيير مسارات السفن أو حتى تعليق رحلات بحرية كاملة. وتشير الأدبيات الحديثة إلى أن التأمين الحربي (War Risk Insurance) أصبح مؤشراً مبكراً على مستوى التوتر الجيو سياسي، إذ تتحرك أقساطه عادة قبل أن تتغير حركة السفن فعلياً. وتوضح إحدى الدراسات التحليلية الحديثة المتخصصة في أسواق التأمين البحري أن: "سوق تغطية الأخطار الحربية البحرية يتركز بدرجة كبيرة في لويديز أوف لندن، حيث يجري تسعير الأقساط وفق تقييم مستمر للمناطق التي تتجاوز فيها المخاطر ظروف الملاحة العادية"⁴.

¹ Trenerry, C. F., & Westall, O. M. *The History of Lloyd's and of Marine Insurance in Great Britain*. London: Macmillan, 1926, p3.

² Beck, U. *Risk Society: Towards a New Modernity*. London: Sage Publications, 1992.

³ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). *Review of Maritime Transport 2024: Navigating Maritime Chokepoints*. Geneva: United Nations, 2024.

⁴ Straits Research. *War-risk insurance, explained — how Hormuz gets priced*, 2026.



وعليه، فإن فهم اقتصاد التأمين البحري لم يعد ممكناً من خلال الأدوات التقليدية لاقتصاديات الخدمات المالية، بل يقتضي تحليله ضمن إطار أوسع يزاوج بين الاقتصاد السياسي الدولي، وإدارة المخاطر، والجغرافيا الاستراتيجية. فشرركات التأمين العملاقة العاملة في سوق لندن العالمي لا تحدد فقط قيمة التعويضات أو الأقساط، وإنما تؤثر في كلفة الطاقة، وأسعار الشحن، وقرارات الاستثمار، وأنماط تدفق التجارة الدولية، الأمر الذي يجعلها جزءاً من البنية الحاكمة للعولمة البحرية المعاصرة.

2. البنية المؤسسية والاقتصادية لشرركات التأمين العملاقة في سوق لندن العالمي

2.1 من تسعير الأخطار البحرية إلى هندسة الجغرافيا الاقتصادية للمضائق

إذا كان التطور التاريخي لسوق لندن العالمي قد كشف عن نشأة التأمين البحري بوصفه آلية لتوزيع الخسائر وتقاسم الأخطار، فإن التحولات التي عرفها الاقتصاد العالمي خلال العقود الأخيرة أفرزت وظيفة أكثر تعقيداً لهذه الصناعة، تتمثل في إنتاج المعرفة بالمخاطر، والتي تعرف في الأدبيات العلمية الغربية بـ (Risk Knowledge Production) وتحويلها إلى أدوات مالية قادرة على التأثير في حركة التجارة والطاقة والنقل البحري. فشرركات التأمين وإعادة التأمين العملاقة، وفي مقدمتها المؤسسات الناشطة داخل سوق لويديز أوف لندن، لم تعد مجرد جهات تعويضية، بل أصبحت مؤسسات متخصصة في جمع المعلومات الاستخباراتية التجارية وتحليل التهديدات الأمنية وصياغة خرائط للمخاطر الجيوسياسية ذات أثر مباشر في الاقتصاد الدولي.

لقد أفضى تطور الأسواق المالية الحديثة إلى بروز ما يسميه الباحثون بـ: "رأسمالية إدارة المخاطر" (Risk Management Capitalism)، حيث تشكل صناعة التأمين أحد أعمدتها الأساسية. وفي هذا السياق، يؤكد الباحث الأمريكي جوناثان ليفي في دراسته المرجعية حول تاريخ التأمين أن: "لا يُعدّ التأمين مجرد آلية لتعويض الخسائر فحسب، بل هو تقنية لتنظيم حالة عدم اليقين وتوزيع تكاليف المخاطر على مختلف فئات المجتمع"⁵. أي أن التأمين ليس مجرد آلية لتعويض الخسارة، بل هو تقنية لتنظيم حالة عدم اليقين وتوزيع كلفة المخاطر على المجتمع". ويكتسب هذا التصور أهمية خاصة في البيئة البحرية، حيث تتداخل الأخطار الطبيعية مع التهديدات الأمنية والزاعات المسلحة والعقوبات الاقتصادية.

وفي الإطار ذاته، يذهب الفقيه العربي عبد الرزاق السنهوري إلى أن: "التأمين يمثل نظاماً اقتصادياً واجتماعياً يهدف إلى توزيع عبء الخطر على مجموع المؤمن لهم بدلاً من تحمله من قبل الفرد وحده"⁶. ورغم أن السنهوري تناول التأمين من منظور القانون المدني، فإن تحليله يكشف عن البعد البنوي لهذه الصناعة بوصفها أداة جماعية لإدارة عدم اليقين، وهو ما ينطبق بدرجة أكبر على التأمين البحري الدولي الذي تتوزع فيه الأخطار بين شرركات التأمين الأولى وشرركات إعادة التأمين وأسواق رأس المال.

وتتميز البنية المؤسسية لسوق لندن بخصوصية لا تتوافر في معظم الأسواق الأخرى؛ إذ إن (لويديز أوف لندن) ليس شركة تأمين بالمعنى التقليدي، وإنما سوق (Marketplace) يضم نقابات أو تجمعات اكتتاب (Syndicates) تديرها شرركات متخصصة، وتتولى هذه النقابات تغطية الأخطار من خلال رؤوس أموال موزعة بين مستثمرين ومؤسسات مالية متعددة. ووفقاً للدليل الرسمي الصادر عن لويديز، فإن "السوق يعمل باعتباره منصة عالمية تجمع بين الخبرة الفنية ورأس المال والبيانات المتخصصة لتوفير حلول تأمينية للمخاطر المعقدة، بما فيها الأخطار البحرية والحربية والسيبرانية والكوارث الكبرى"⁷. وهذا النموذج المؤسسي يمنح سوق لندن قدرة استثنائية على استيعاب الأخطار الضخمة التي تعجز الأسواق المحلية عن تحملها منفردة.

⁵ Levy, J. (2012). *Freaks of Fortune: The Emerging World of Capitalism and Risk in America*. Cambridge, MA: Harvard University Press, P3.

⁶ السنهوري، عبد الرزاق. (1958). *الوسيط في شرح القانون المدني الجديد: المجلد السابع، عقد التأمين*. القاهرة: دار إحياء التراث العربي، ص. 14.

⁷ Lloyd's. *The Lloyd's Market: Structure and Governance*, Joint War Committee Listed Areas.



وتزداد أهمية هذه البنية عند النظر إلى التأمين البحري من زاوية الاقتصاد السياسي الدولي. فقرارات التسعير التي تتخذها شركات التأمين الكبرى لا تُبنى فقط على معايير فنية متعلقة باحتمالات وقوع الحوادث، وإنما تعتمد على تقييمات جيوسياسية وأمنية معقدة تستند إلى تقارير استخباراتية ومتابعة لحركة التفاعلات والتوترات الإقليمية. وقد أشار تقرير منظمة التعاون الاقتصادي والتنمية (OECD) حول سلاسل الإمداد العالمية إلى أن "اضطرابات الممرات البحرية الحيوية تؤدي إلى ارتفاع فوري في تكاليف النقل والتأمين، وأن أسواق التأمين تعد من أولى المؤسسات التي تعكس هذه المخاطر في الأسعار قبل انتقالها إلى الأسواق السلعية واللوجستية"⁸.

ومن الناحية العملية، تعتمد شركات التأمين العملاقة على منظومة متكاملة لتقييم الأخطار البحرية، تشمل تحليل بيانات الملاحية الفورية، وتقارير أجهزة الاستخبارات البحرية، ونشرات الأمن الصادرة عن المنظمات الدولية، فضلاً عن التصنيفات الدورية للمناطق عالية المخاطر. ويبرز هنا الدور المحوري الذي تضطلع به اللجنة المشتركة للحرب (Joint War Committee) التابعة لسوق لندن، والتي تصدر ما يعرف بقائمة المناطق المدرجة (Listed Areas)، وهي قائمة تحدد المناطق البحرية التي تتطلب فرض أقساط إضافية بسبب ارتفاع احتمالات التعرض لأعمال عدائية أو عمليات قرصنة أو هجمات عسكرية. وتوضح النشرات الرسمية للجنة أن: "إدراج أي منطقة في هذه القائمة لا يشكل خطراً للملاحة، لكنه يمثل إشارة للسوق بأن مستوى الخطر تجاوز الحدود الاعتيادية ويستوجب إعادة تقييم التغطية التأمينية"⁹.

إن الأثر الاقتصادي لهذا النظام يتجاوز حدود القطاع التأميني ليشمل مجمل الاقتصاد العالمي. فحين ترتفع أقساط التأمين على السفن العابرة لمضيق معين، فإن هذه الزيادة تنعكس على تكاليف الشحن وأسعار الطاقة والسلع الاستراتيجية، ثم تنتقل إلى المستهلك النهائي. وقد بينت دراسة صادرة عن الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري أن "تكاليف التأمين البحري أصبحت في السنوات الأخيرة أحد المحددات الرئيسة للتكلفة الكلية للنقل البحري في مناطق التفاعلات، وأن الأخطار السياسية باتت تنافس الأخطار الملاحية التقليدية في تأثيرها على قرارات شركات الشحن"¹⁰.

ومن هذا المنطلق، يمكن القول إن شركات التأمين العملاقة في سوق لندن العالمي تؤدي وظيفة مزدوجة: فهي من جهة مؤسسات مالية تهدف إلى تحقيق الربح عبر إدارة الأخطار، ومن جهة ثانية فاعل جيو-اقتصادي يشارك في إعادة تشكيل خرائط التجارة العالمية. فالتقدير الذي تضعه هذه الشركات لمستوى الخطر في مضيق هرمز أو باب المندب أو البحر الأسود لا يظل حبيس عقود التأمين، بل يتحول إلى مؤشر اقتصادي مؤثر في قرارات شركات الطاقة، وتحالفات الشحن البحري، واستراتيجيات الدول المستوردة والمصدرة.

ويؤدي هذا الواقع إلى إعادة النظر في التصور التقليدي للتأمين باعتباره نشاطاً تابعاً للتجارة الدولية، إذ تشير التطورات المعاصرة إلى أن العلاقة أصبحت أكثر تفاعلية وتعقيداً؛ فالتجارة العالمية أصبحت تعتمد على الثقة التي تنتجها أسواق التأمين بقدر اعتمادها على البنية التحتية المادية للموانئ والممرات البحرية. ومن ثم، فإن دراسة شركات التأمين العملاقة في سوق لندن لا تقتصر على تحليل قطاع مالي متخصص، وإنما تمثل مدخلاً لفهم كيفية إدارة الرأسمالية العالمية للمخاطر في عصر تتزايد فيه التفاعلات الجيوسياسية وتتعاظم هشاشة سلاسل الإمداد الدولية.

⁸ Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD). (2024). *Global Supply Chains at Risk: Geopolitics, Resilience and Trade*.

⁹ الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري. (2022). *اقتصاديات النقل البحري والخدمات اللوجستية*. الإسكندرية: منشورات الأكاديمية.

¹⁰ Knapp, S. (2017). *Evaluation of total risk exposure and insurance premiums in the maritime industry*. Transportation Research Part D: Transport and Environment, 54, 321–334.



3. اقتصاد المضائق المشتعلة وآليات تسعير الأخطار الحربية

3.1- كيف تُحوّل شركات التأمين العملاقة التوترات الجيوسياسية إلى فواتير مالية عابرة للحدود؟

يقتضي التحليل في هذا المحور إلى الانتقال إلى مستوى أكثر دقة يتعلق بالكيفية التي تتحول بها الاضطرابات الأمنية في الممرات البحرية إلى قيمة اقتصادية قابلة للتسعير. فالمسألة لا تتعلق بمجرد ارتفاع تلقائي في أقساط التأمين عند اندلاع أزمة أو نزاع مسلح، وإنما بمنظومة معقدة لإنتاج المعرفة بالمخاطر، وتحويلها إلى نماذج اكتوارية (Actuarial Models). وقرارات اكتتاب تؤثر مباشرة في حركة التجارة العالمية.

فلقد أدى تصاعد التوترات في البحر الأحمر ومضيق هرمز والبحر الأسود خلال السنوات الأخيرة إلى إبراز دور شركات التأمين العملاقة بوصفها فاعلا جيو-اقتصاديا يحدد، بصورة غير مباشرة، كلفة استخدام الممرات البحرية الدولية. وفي هذا السياق، يذهب الباحث مارك إلسبرغ (Marc Elsberg) إلى أن التأمين البحري المعاصر لم يعد مجرد خدمة مالية تابعة للنقل البحري، بل أصبح: "أحد المحددات الهيكلية لتدفق التجارة العالمية، لأن القدرة على الحصول على تغطية تأمينية معقولة أصبحت شرطاً مسبقاً لممارسة النشاط الملاحي ذاته"¹¹. ويكتسب هذا التحليل أهميته عند النظر إلى مفهوم التأمين ضد أخطار الحرب (Marine War Risk Insurance)، الذي يختلف عن التأمين البحري التقليدي. فالأخير يغطي المخاطر الملاحية المعتادة كالحوادث البحرية أو الأحوال الجوية أو الأعطال، بينما يختص التأمين الحربي بالأضرار الناجمة عن العمليات العسكرية، والهجمات الإرهابية، والقرصنة، والألغام البحرية، وأعمال التخريب ذات الطابع السياسي. وقد استقر العمل في سوق لندن على إخضاع هذه الأخطار لتغطية مستقلة تتطلب إعادة تقييم مستمرة تبعاً لتطور البيئة الأمنية.

وفي هذا الإطار، تؤدي اللجنة المشتركة للحرب (Joint War Committee – JWC)، التابعة لسوق لندن، وظيفة محورية في إنتاج ما يمكن وصفه بـ "الخريطة التأمينية للمخاطر العالمية". فهذه اللجنة تصدر دورياً ما يعرف بـ **قائمة المناطق المدرجة (Listed Areas)**، وهي قائمة تضم الموانئ والمناطق البحرية التي "تجاوزت معيار الخطر المعزز (Enhanced Risk Benchmark) وفقاً للتقييمات الفنية المعتمدة لدى السوق"¹². وبمجرد إدراج منطقة بحرية ضمن هذه القائمة، لا يعني ذلك حظر الملاحة إليها، لكنه يؤدي إلى إخضاع كل رحلة بحرية إلى تقييم فردي وإضافة علاوة تأمينية خاصة (Additional Premium)، تختلف باختلاف نوع السفينة، وحمولتها، وطبيعة الشحنة، ومدة بقائها داخل المنطقة عالية المخاطر.

ومن منظور الاقتصاد السياسي، تمثل هذه الآلية أحد أهم قنوات انتقال الأزمات الجيوسياسية إلى الأسواق العالمية. فقرار إعادة تصنيف منطقة بحرية لا يقتصر أثره على شركات الملاحة، بل يمتد إلى شركات الطاقة، وأسواق السلع، وسلاسل الإمداد الدولية. وقد أكدت منظمة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD) في تقريرها **Review of Maritime Transport 2024** أن: "شهد نقاط الاختناق البحرية الإستراتيجية، وفي مقدمتها قناتا السويس وبنما، تصاعداً في مستويات الهاشاشة أمام التوترات الجيوسياسية والصراعات الإقليمية وتداعيات التغير المناخي، مما يهدد استمرارية سلاسل الإمداد العالمية وأمن الملاحة الدولية"¹³. ويضيف التقرير أن

¹¹ Elsberg, M. (2018). *Marine Insurance and Risk Management in the Global Shipping Industry*. London: Routledge, P112.

¹² International Underwriting Association (IUA). *Joint War Committee Risk List – Listed Areas. Enhanced Risk Benchmark*. (iial.co.uk)

¹³ United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). (2024). *Review of Maritime Transport 2024: Navigating Maritime Chokepoints*. Geneva: United Nations. ([UN Trade and Development \(UNCTAD\)](https://unctad.org/))



اضطراب هذه الممرات يفضي إلى إطالة المسارات البحرية، وارتفاع تكاليف النقل، وزيادة أسعار التأمين، بما ينعكس على الاقتصاد العالمي بأسره.

ولا يقتصر أثر إعادة التسعير على الأقساط التأمينية المباشرة، بل يتجسد أيضا في ما يعرف باقتصاد المسافات الإضافية (Additional Ton-Miles Economy). فحين تصبح تكلفة المرور عبر البحر الأحمر أو مضيق هرمز مرتفعة للغاية، قد تلجأ شركات الشحن إلى إعادة توجيه سفنها عبر رأس الرجاء الصالح، الأمر الذي يزيد زمن الرحلة واستهلاك الوقود وتكاليف التشغيل، ويؤدي بالتبعية إلى ارتفاع قيمة الأخطار المؤمن ضدها. ومن ثم، تتحول المخاطر الأمنية إلى عنصر مضاعف للكلفة الاقتصادية، حيث تتفاعل زيادة الأقساط مع زيادة المسافة وزيادة مدة التعرض للخطر في آن واحد.

وفي الأدبيات العربية، يبرز هذا المعنى بوضوح في الدراسات المتخصصة في اقتصاديات النقل البحري، والتي تؤكد أن تكلفة التأمين أصبحت عنصرا مكونا للبنية السعرية للنقل الدولي وليست مجرد عنصر ثانوي. ففي دراسة مرجعية صادرة عن الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري، يشير الباحثون إلى أن: "الأخطار السياسية والأمنية أصبحت تمثل متغيرا رئيسا في حساب تكلفة النقل البحري، وأن ارتفاع أقساط التأمين قد يكون في بعض الحالات أكثر تأثيرا من ارتفاع أسعار الوقود أو رسوم العبور"¹⁴. ويكشف هذا الطرح عن التحول الذي عرفه الاقتصاد البحري المعاصر، حيث أصبحت صناعة التأمين أداة لإعادة توزيع الكلفة الناجمة عن عدم الاستقرار الجيوسياسي على مجمل الفاعلين الاقتصاديين.

ومن الزاوية التحليلية، يمكن النظر إلى شركات التأمين العملاقة في سوق لندن باعتبارها منتجا لما يمكن تسميته "الجغرافيا الاقتصادية للمخاطر". فبدلا من تقسيم العالم وفق الحدود السياسية أو الأقاليم الجغرافية التقليدية، تعيد هذه الشركات رسم الخريطة الدولية بناء على مستويات الخطر. فالبحر الأحمر، أو الخليج العربي، أو البحر الأسود، لا يُنظر إليها بوصفها فضاءات مائية محايدة، وإنما باعتبارها وحدات اقتصادية تختلف فيها تكلفة الملاحة باختلاف مستوى التهديدات الأمنية. ولذلك، فإن التغير في التصنيف التأميني لمنطقة معينة قد يكون أسرع أثرا وأكثر فاعلية من القرارات الحكومية أو العقوبات الاقتصادية الرسمية.

ويترتب على ذلك أن التأمين البحري لم يعد مجرد انعكاس للواقع الجيوسياسي، بل أصبح أحد أدوات تشكيله. فشركات الشحن العالمية لا تتخذ قراراتها اعتمادا على البيانات العسكرية أو السياسية وحدها، وإنما تستند بدرجة كبيرة إلى مؤشرات سوق التأمين، لأنها تعكس التقييم الجماعي للمخاطر الذي تنتجه شبكات واسعة من الخبراء والمحللين والمكتبيين. ومن ثم، فإن الارتفاع الحاد في أقساط الأخطار الحربية يمثل في كثير من الأحيان "إشارة سوقية (Market Signal)" تسبق التحولات الفعلية في أنماط الملاحة الدولية.

وعلى هذا الأساس، يمكن القول إن اقتصاد المضائق المشتعلة لا يدار فقط بواسطة القوى البحرية أو الأساطيل العسكرية، وإنما تشارك في إدارته أيضا شركات التأمين العملاقة العاملة في سوق لندن العالمي، التي تمتلك القدرة على تحويل حادث أمني محلي أو تهديد محدود إلى سلسلة من التداعيات الاقتصادية العالمية، تبدأ بإعادة تسعير الخطر، وتتم بارتفاع تكاليف النقل والطاقة، وتنتهي بإعادة تشكيل خرائط التجارة الدولية وسلاسل الإمداد العابرة للحدود.

4. شركات التأمين العملاقة وإعادة تشكيل الاقتصاد البحري العالمي

4.1- فائورات التأمين في المضائق المشتعلة بين إعادة هندسة سلاسل الإمداد وتسييل المخاطر الجيوسياسية

تكشف التطورات الجيوسياسية التي شهدتها الممرات البحرية الاستراتيجية خلال العقد الأخير عن تحول نوعي في موقع شركات التأمين البحري داخل بنية الاقتصاد العالمي. فإذا كان دور هذه الشركات قد اقتصر تاريخيا على توفير الحماية المالية من الأخطار الملاحية،

¹⁴ الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري. (2022). *اقتصاديات النقل البحري والخدمات اللوجستية*. الإسكندرية: منشورات الأكاديمية، ص. 287.



فإنها باتت اليوم تضطلع بوظيفة أكثر تعقيدا تتمثل في إعادة توزيع الكلفة الاقتصادية للزراعات المسلحة والاضطرابات الأمنية على مختلف حلقات التجارة الدولية. وبهذا المعنى، لم تعد أقساط التأمين انعكاسا محايدا لمستوى الخطر، بل أصبحت متغيرا مستقلا يسهم في تشكيل القرارات اللوجستية والاستثمارية والاستراتيجية للفاعلين الاقتصاديين.

وتبرز هذه الوظيفة بوضوح في حالات التوتر التي تعرفها المضائق البحرية الحيوية، حيث تتحول الزيادة في أخطار الملاحة إلى سلسلة متراكبة من التكاليف تبدأ بعلاوات التأمين الحربي، ثم تمتد إلى ارتفاع أجور الشحن، وتكاليف إعادة التوجيه، ورسوم استئجار السفن، وأقساط إعادة التأمين، وصولا إلى انعكاساتها على أسعار الطاقة والسلع الأساسية. ومن ثم، فإن صناعة التأمين تؤدي دور "ناقل اقتصادي للمخاطر (Economic Transmission Mechanism)"، مما يجعلها أحد العناصر الحاكمة في معادلة الأمن الاقتصادي العالمي. وفي هذا السياق، يؤكد الباحث الأمريكي جوناثان ليفي أن: "إن المخاطر واللايقين ليسا مجرد حالتين ملازمتين للرأسمالية، بل إنهما يُنتجان ويُنظمان بصورة فاعلة من خلال مؤسسات اجتماعية واقتصادية، تُشكل صناعة التأمين إحدى أبرز تجلياتها"¹⁵. أي أن الخطر وعدم اليقين ليسا مجرد حالتين ملازمتين للرأسمالية، وإنما يجري تنظيمهما بصورة فاعلة من خلال مؤسسات من قبيل التأمين. ويكتسب هذا الطرح أهمية خاصة عند دراسة الممرات البحرية الدولية، حيث تتحول المؤسسات التأمينية إلى وسطاء بين المجالين الاقتصادي والجيوستراتيجي، فتقوم بإعادة ترجمة الأحداث الأمنية إلى مؤشرات مالية وأسعار قابلة للتداول.

وتكشف التجارب الحديثة أن ارتفاع أقساط التأمين لا يفضي فقط إلى زيادة كلفة الرحلة البحرية، بل يؤدي أيضا إلى إعادة رسم الخرائط اللوجستية العالمية. فمع تزايد الأخطار في بعض المضائق، تضطر شركات النقل إلى اعتماد مسارات بديلة أكثر أمنا وإن كانت أطول زمنا وأكثر كلفة، وهو ما يؤدي إلى تمديد دورات الشحن، وتقليل عدد الرحلات السنوية للسفن، وارتفاع الطلب على الأساطيل البحرية، ثم انتقال هذه الضغوط إلى الأسواق الاستهلاكية. وبهذا المعنى، تصبح فاتورة التأمين جزءا من البنية السعرية العالمية للسلع، وليس مجرد بند محاسبي ضمن تكاليف النقل.

وتؤكد الأدبيات الاقتصادية الحديثة أن مرونة سلاسل الإمداد العالمية أصبحت مرتبطة بدرجة كبيرة بقدرة الأسواق التأمينية على استيعاب الصدمات. فقد أشار تقرير البنك الدولي حول آفاق الاقتصاد العالمي إلى أن "اضطرابات النقل والتجارة الناجمة عن التوترات الجيوسياسية والكوارث الممتدة لا تؤثر فقط في حركة البضائع، وإنما تعيد تشكيل أنماط الإنتاج والتوريد والاستثمار على المستوى الدولي"¹⁶. ويلاحظ أن أسواق التأمين وإعادة التأمين كانت من أوائل القطاعات التي استجابت لهذه التحولات من خلال إعادة تسعير الأخطار البحرية وتطوير أدوات جديدة لتغطية المخاطر المركبة، بما في ذلك الأخطار السيبرانية والهجمات على البنى التحتية البحرية.

ومن زاوية الاقتصاد السياسي، يمكن النظر إلى شركات التأمين العملاقة باعتبارها جزءا من البنية الحاكمة للعبة الاقتصادية. فهي لا تملك سلطة تنظيمية بالمعنى القانوني، لكنها تمتلك قدرة فعلية على التأثير في السلوك الاقتصادي العالمي عبر التحكم في تكلفة الوصول إلى الممرات البحرية. ولذلك، فإن إدراج منطقة معينة ضمن قوائم الأخطار المرتفعة أو رفع قيمة العلاوات الإضافية المفروضة على السفن العابرة لها يؤدي عمليا إلى إعادة تقييم الجدوى الاقتصادية للتجارة عبر تلك المنطقة، وهو ما قد يغير قرارات الفاعلين الاقتصاديين حتى في غياب أي قيود سياسية أو عسكرية مباشرة.

وفي الأدبيات العربية، ينسجم هذا التحليل مع ما ذهب إليه الدراسات المتخصصة في اقتصاديات النقل البحري، والتي ترى أن تطور صناعة التأمين وإعادة التأمين أصبح جزءا من منظومة الأمن الاقتصادي للدول الساحلية والدول المعتمدة على التجارة البحرية. وتشير الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري إلى أن "الارتفاع الحاد في تكاليف التأمين على السفن أو البضائع يؤدي إلى انعكاسات

¹⁵ Levy, J. (2012). *Freaks of Fortune: The Emerging World of Capitalism and Risk in America*. Cambridge, MA: Harvard University Press, P5.

¹⁶ World Bank. (2024). *Global Economic Prospects*. Washington, DC: World Bank Group.



مباشرة على تنافسية التجارة الخارجية، وقد يدفع المتعاملين إلى البحث عن موانئ أو مسارات بديلة أقل تكلفة¹⁷. ويعكس هذا الطرح حقيقة أن التأمين لم يعد مجرد خدمة تابعة للنشاط الملاحي، بل أصبح عنصراً فاعلاً في تحديد الميزة التنافسية للممرات البحرية والموانئ الدولية.

وعلى المستوى المؤسسي، ساهمت شركات التأمين العملاقة العاملة في سوق لندن في تطوير أدوات متقدمة لتقييم الأخطار اعتماداً على قواعد البيانات الضخمة، والذكاء الاصطناعي، والتحليل الفوري للبيانات البحرية والأمنية. وقد أدى هذا التطور إلى تعزيز القدرة على التنبؤ بالمخاطر الناشئة، لكنه في الوقت نفسه عزز من الطابع المالي للمخاطر الجيوسياسية، حيث أصبحت الأحداث الأمنية تُترجم بشكل شبه لحظي إلى تغيرات في الأقساط والعقود وأسعار إعادة التأمين. ووفقاً للتقارير المؤسسية الصادرة عن سوق لويترز، فإن بناء المرونة الاقتصادية العالمية يقتضي "تطوير شركات بين قطاع التأمين والقطاع العام والخاص لمواجهة الأخطار النظامية (Systemic Risks) التي تتجاوز قدرة الأسواق التقليدية على الاستيعاب"¹⁸. ومن ثم، يمكن القول إن شركات التأمين العملاقة لم تعد تكتفي بإدارة نتائج الأزمات، بل أصبحت تشارك في هندسة البيئة الاقتصادية التي تتحرك داخلها التجارة الدولية. فهي تعيد توزيع المخاطر، وتحدد الكلفة الاقتصادية للاضطرابات، وتؤثر في اختيار المسارات البحرية، وتسهم بصورة غير مباشرة في إعادة تشكيل خرائط العملة اللوجستية. وهذا ما يجعل من اقتصاد التأمين البحري مدخلاً أساسياً لفهم العلاقة المركبة بين الأمن البحري، والجغرافيا السياسية، وسلاسل الإمداد العالمية في القرن الحادي والعشرين.

5. مستقبل شركات التأمين العملاقة في سوق لندن العالمي

5.1. من إدارة الأخطار البحرية التقليدية إلى حوكمة المخاطر الهجينة في عصر الاضطراب الجيوسياسي

تكشف التحولات البنوية التي يشهدها النظام الدولي عن انتقال صناعة التأمين البحري من مرحلة التعامل مع الأخطار التقليدية إلى مرحلة أكثر تعقيداً تتسم بتداخل المخاطر العسكرية والاقتصادية والتكنولوجية والبيئية. فالحروب البحرية لم تعد تقتصر على المواجهات المسلحة المباشرة أو الهجمات التقليدية على السفن والموانئ، بل أصبحت تشمل طيفاً واسعاً من التهديدات الهجينة، من قبيل الهجمات السيبرانية على أنظمة الملاحة، وتعطيل البنى التحتية للموانئ، واستهداف الكابلات البحرية، واستخدام الطائرات المسيّرة والصواريخ الدقيقة ضد السفن التجارية.

وقد أدى هذا التحول إلى إعادة صياغة فلسفة التأمين البحري ذاتها، بحيث لم تعد وظيفة شركات التأمين تقتصر على تعويض الخسائر، بل امتدت إلى استشراف المخاطر المستقبلية وبناء آليات للحد منها.

وفي هذا السياق، يذهب عالم الاجتماع الألماني أولريش بيك إلى أن المجتمعات الحديثة دخلت مرحلة أصبحت فيها الأخطار الكبرى ذات طبيعة عابرة للحدود وغير قابلة للحصر الجغرافي، بحيث "لا تعترف المخاطر الجديدة بالحدود القومية وتنتشر عبر الشبكات العالمية للإنتاج والتبادل"¹⁹. ويعكس هذا الطرح واقع الاقتصاد البحري المعاصر، حيث إن أي اضطراب أمني في أحد المضائق الدولية يمكن أن ينتج آثاراً متسلسلة تمتد إلى أسواق الطاقة والغذاء والتصنيع في قارات بعيدة، وهو ما يجعل من إدارة المخاطر البحرية جزءاً من منظومة الأمن الاقتصادي العالمي.

¹⁷ الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري. (2022). *اقتصاديات النقل البحري والخدمات اللوجستية*. الإسكندرية: منشورات الأكاديمية.

¹⁸ Lloyd's. (2023). *Systemic Risk Scenario: Shaping the Future of Global Resilience*. London: Lloyd's Futureset.

¹⁹ | Beck, U. (1992). *Risk Society: Towards a New Modernity*. London: Sage Publications, P19.



وقد أسهمت الرقمنة المتسارعة للنقل البحري في تعقيد البيئة التأمينية. فالسفن التجارية الحديثة تعتمد على منظومات مترابطة للتحكم بالملاحة والاتصالات وإدارة الحمولة، الأمر الذي يخلق قابلية متزايدة للتعرض للهجمات السيبرانية. وفي هذا الإطار، يؤكد التقرير المشترك الصادر عن المنظمة البحرية الدولية (IMO) والجهات الدولية المعنية بأمن الملاحة أن "دمج إدارة المخاطر السيبرانية في أنظمة السلامة البحرية أصبح ضرورة تشغيلية وليس خياراً تنظيمياً"²⁰. ونتيجة لذلك، اتجهت شركات التأمين وإعادة التأمين الكبرى إلى تطوير منتجات تأمينية جديدة تغطي الخسائر الناجمة عن الاختراقات الرقمية وتعطل الأنظمة الإلكترونية والهجمات على البنى التحتية البحرية الذكية.

ومن ناحية أخرى، فرضت التغيرات المناخية نفسها بوصفها مصدراً متنامياً للمخاطر البحرية المركبة. فارتفاع وتيرة الظواهر الجوية المتطرفة، وتزايد حدة العواصف، واضطراب الممرات الملاحية، كلها عوامل تزيد من حجم عدم اليقين الذي تواجهه شركات التأمين. وقد أشار تقرير صادر عن المنتدى الاقتصادي العالمي إلى أن التفاعل بين الأزمات المناخية والجيو سياسية والتكنولوجية يؤدي إلى ظهور "مخاطر متشابكة (Interconnected Risks)"، حيث يعزز كل نوع من الأخطار احتمالية تحقق الأنواع الأخرى"²¹. ويعني ذلك أن النماذج الاكتوارية التقليدية القائمة على تحليل البيانات التاريخية لم تعد كافية لتقدير الأخطار المستقبلية، الأمر الذي يدفع الأسواق التأمينية الكبرى إلى الاستثمار المكثف في تقنيات الذكاء الاصطناعي وتحليل البيانات الضخمة.

وفي ضوء هذه المتغيرات، أصبحت شركات التأمين العملاقة العاملة في سوق لندن تؤدي دوراً أقرب إلى "مؤسسات حوكمة للمخاطر العالمية" منها إلى مؤسسات مالية تقليدية. فهي تنتج المعرفة بالمخاطر، وتطور سيناريوهات استشرافية، وتؤثر في سلوك شركات الشحن والطاقة، بل وتشارك بصورة غير مباشرة في صياغة معايير الأمن البحري من خلال اشتراطاتها الفنية والتعاقدية. وفي هذا الإطار، يشير تقرير صادر عن مؤسسة لويذرز إلى أن "القدرة على بناء المرونة (Resilience) في مواجهة الأخطار النظامية تتطلب انتقال قطاع التأمين من منطق التعويض بعد وقوع الضرر إلى منطق التوقع والاستباق والوقاية"²².

وعلى مستوى الاقتصاد السياسي الدولي، يمكن تفسير هذا التحول باعتباره جزءاً من إعادة هيكلة الرأسمالية العالمية في عصر عدم اليقين. فمع تزايد هشاشة سلاسل الإمداد وتكرار الصدمات العابرة للحدود، أصبحت قيمة المعلومات المتعلقة بالمخاطر لا تقل أهمية عن رأس المال المالي ذاته. ومن ثم، تتحول شركات التأمين العملاقة إلى مراكز لإنتاج البيانات والتحليل الاستراتيجي، بحيث يصبح تقديرها لمستوى الخطر في مضيق بحري أو منطقة نزاع عاملاً مؤثراً في قرارات المستثمرين وشركات الشحن والمؤسسات المالية الدولية.

وفي الأدبيات العربية، يتقاطع هذا الاتجاه مع الأطروحات الحديثة التي ترى أن الأمن البحري لم يعد مفهوماً عسكرياً صرفاً، بل أصبح مفهوماً مركباً يشمل حماية سلاسل الإمداد، واستدامة تدفقات التجارة، وضمان استقرار أسواق الطاقة. وتشير الدراسات المتخصصة في الاقتصاد البحري إلى أن "تنامي الأخطار غير التقليدية سيؤدي إلى اتساع نطاق التغطيات التأمينية، وإلى تعزيز الشراكات بين شركات التأمين والهيئات التنظيمية والمنظمات الدولية"²³. لتطوير أطر أكثر مرونة لإدارة المخاطر العابرة للحدود.

وانطلاقاً من ذلك، يمكن القول إن مستقبل شركات التأمين العملاقة في سوق لندن العالمي يرتبط بقدرتها على الانتقال من نموذج التأمين القائم على رد الفعل إلى نموذج الحوكمة الاستباقية للمخاطر. فالمضائق المشتعلة ليست مجرد فضاءات جغرافية تعبرها السفن، بل أصبحت مختبرات حية لاختبار قدرة المؤسسات التأمينية على استيعاب الأزمات المركبة وتحويلها إلى نماذج قابلة للإدارة. ومن ثم، فإن

²⁰ International Maritime Organization (IMO). (2021). *Guidelines on Maritime Cyber Risk Management*.

²¹ World Economic Forum. (2025). *Global Risks Report 2025*. Geneva: World Economic Forum.

²² Lloyd's. (2023). *Systemic Risk Scenario: Shaping the Future of Global Resilience*. London: Lloyd's Futureset.

²³ الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري. (2022). *اقتصاديات النقل البحري والخدمات اللوجستية*. الإسكندرية: منشورات الأكاديمية، ص. 412.



اقتصاد التأمين البحري يتجه ليصبح أحد أهم مكونات البنية الحاكمة للعملة الجديدة، حيث تتقاطع اعتبارات الأمن والطاقة والتكنولوجيا والمال في إطار واحد هو إدارة عدم اليقين العالمي.

6. نتائج واستنتاجات:

في ضوء التحليل النظري والمعطيات التطبيقية التي تناولتها هذه الدراسة، أمكن التوصل إلى مجموعة من النتائج والاستنتاجات العلمية التي تسهم في توضيح المكانة المتنامية التي تحتلها شركات التأمين العملاقة داخل بنية الاقتصاد السياسي العالمي للمخاطر، ويمكن إجمالها فيما يأتي:

1. تجاوزت شركات التأمين وإعادة التأمين الكبرى، ولا سيما الفاعلة داخل سوق لندن العالمي، وظيفتها التقليدية المتمثلة في تعويض الخسائر، لتضطلع بدور إستراتيجي في حوكمة المخاطر وإدارة حالة عدم اليقين التي تحكم الاقتصاد العالمي المعاصر.
2. يمثل سوق لندن للتأمين، وفي مقدمته مؤسسة لويديز، نموذجاً مؤسسياً فريداً يجمع بين القدرات المالية والخبرة الاكتوارية والتحليل الجيوسياسي والأمني، بما يجعله أحد المراكز العالمية الرئيسة لإنتاج المعرفة بالمخاطر البحرية وتقديرها وتسعيرها.
3. يعتمد تسعير الأخطار الحربية في الممرات والمضائق البحرية على منظومة ديناميكية متعددة الفاعلين، تتكامل فيها شركات التأمين وإعادة التأمين مع المؤسسات الاستشارية والأمنية وقواعد البيانات اللوجستية والاستخباراتية، الأمر الذي يجعل عملية التسعير انعكاساً لتقدير استباقي للمخاطر أكثر من كونها استجابة لاحقة لها.
4. لا تقتصر آثار تصنيف منطقة بحرية ضمن نطاق الأخطار المرتفعة على القطاع التأميني فحسب، بل تمتد لتؤثر في تكاليف النقل البحري، وأسعار الطاقة، وكلفة السلع الإستراتيجية، واستقرار سلاسل الإمداد العالمية، بما يؤكد الترابط البنوي بين صناعة التأمين والاقتصاد الدولي.
5. أصبحت أقساط التأمين الحربي تمثل مؤشراً اقتصادياً مبكراً لقياس مستوى التوترات الجيوسياسية، حيث تسبق في كثير من الأحيان التحولات الفعلية في أنماط التجارة الدولية وحركة النقل البحري، وتؤثر بصورة مباشرة في قرارات شركات الملاحة والطاقة والمستثمرين.
6. تسهم شركات التأمين العملاقة، بصورة غير مباشرة، في إعادة تشكيل الجغرافيا الاقتصادية للممرات البحرية العالمية، من خلال تأثيرها في الجدوى الاقتصادية لاستخدام بعض المسارات البحرية أو تفضيل بدائل أخرى، وهو ما يمنحها دوراً مؤثراً في إعادة توجيه التدفقات التجارية العالمية.
7. أفرزت التحولات الدولية الراهنة أنماطاً جديدة من المخاطر، في مقدمتها الأخطار السيبرانية والهجينة والمناخية، وهو ما يفرض على قطاع التأمين البحري إعادة تطوير أدواته ومنتجاته ونماذج تقييمه للمخاطر بما يستجيب للطبيعة المركبة والمتغيرة للتهديدات المعاصرة.
8. يتجه مستقبل صناعة التأمين البحري نحو تعزيز الاعتماد على تقنيات الذكاء الاصطناعي وتحليل البيانات الضخمة والنماذج التنبؤية، باعتبارها أدوات أساسية لتحسين دقة تقييم الأخطار وإدارة حالات عدم اليقين في بيئة دولية متسارعة التحول.
9. تكشف الدراسة عن وجود فراغ نسبي في الأدبيات العربية المتخصصة في الاقتصاد السياسي والقانوني للتأمين البحري، ولا سيما تلك التي تتناول الموضوع من منظور متعدد التخصصات يدمج بين القانون والاقتصاد والعلاقات الدولية والدراسات الإستراتيجية، الأمر الذي يفتح المجال أمام بحوث مستقبلية أكثر عمقاً واتساعاً.



الخاتمة:

تخلص هذه الدراسة إلى أن التحولات العميقة التي شهدتها الاقتصاد العالمي خلال العقود الأخيرة أعادت تموضع شركات التأمين وإعادة التأمين البحري داخل بنية النظام الاقتصادي الدولي، بحيث لم تعد تقتصر وظيفتها على تعويض الخسائر أو توزيع الأعباء المالية للمخاطر، وإنما غدت فاعلاً مؤسسياً واستراتيجياً في حوكمة المخاطر العالمية وإدارة حالة الالايقين.

وفي هذا السياق، برز سوق لندن العالمي للتأمين، وفي مقدمته مؤسسة لويديز، بوصفه أحد المراكز الرئيسة لإنتاج المعرفة بالمخاطر البحرية والجيوسياسية، وتحويلها إلى مؤشرات وآليات مالية تؤثر بصورة مباشرة في قرارات الملاحة الدولية وحركة التجارة والطاقة والاستثمار.

ومن ثم، فإن فهم التحولات الراهنة في الاقتصاد العالمي وأمن الممرات البحرية لم يعد ممكناً بالاستناد إلى المقاربات الاقتصادية أو القانونية التقليدية وحدها، بل يقتضي إدماج صناعة التأمين ضمن أدوات تحليل الاقتصاد السياسي العالمي، باعتبارها أحد الفاعلين المركزيين في إعادة تشكيل الجغرافيا الاقتصادية للتجارة الدولية وتوجيه دينامياتها.

كما بينت الدراسة أن المضائق البحرية المشتعلة لم تعد مجرد فضاءات جغرافية لعبور السفن، بل تحولت إلى عقد جيو-اقتصادية تتقاطع فيها المصالح الاستراتيجية للدول مع حسابات شركات التأمين وإعادة التأمين وأسواق المال العالمية. فكل تغير في مستوى التهديدات الأمنية داخل هذه الممرات ينعكس بصورة شبه فورية على أقساط التأمين الحربي، ومن ثم على تكاليف النقل وأسعار السلع وسلاسل الإمداد الدولية.

وأظهرت الدراسة أيضاً أن صناعة التأمين البحري تشهد تحولاً بنوياً من نموذج إدارة الأخطار التقليدية إلى نموذج أكثر شمولاً يقوم على استشراف المخاطر المركبة، بما في ذلك الأخطار السيبرانية، والتهديدات المهجينة، والاضطرابات المناخية، والمخاطر النظامية العابرة للحدود. وقد أدى هذا التحول إلى تعزيز دور شركات التأمين بوصفها مؤسسات لإنتاج البيانات والتحليل الاستراتيجي، وليس فقط مقدمي خدمات مالية.

ومن خلال تحليل البنية المؤسسية لسوق لندن وآليات عمل اللجنة المشتركة للحرب ونظم إعادة التأمين العالمية، يتضح أن تسعير المخاطر البحرية أصبح جزءاً من عملية أوسع لإدارة عدم اليقين في الاقتصاد العالمي. ففاتورات التأمين في المضائق المشتعلة لا تعكس فقط مستوى الخطر القائم، بل تسهم في إعادة تشكيل القرارات الاقتصادية وتوجيه حركة التجارة والاستثمار على المستوى الدولي.

وعليه، فإن مستقبل الاقتصاد البحري العالمي سيظل مرتبطاً إلى حد بعيد بقدرة المؤسسات التأمينية على التكيف مع البيئة الجديدة للمخاطر، وبقدرة الفاعلين الدوليين على بناء آليات تعاون تضمن تعزيز مرونة سلاسل الإمداد وتقليل آثار الصدمات الجيوسياسية والرقمية والمناخية التي باتت تشكل السمة الأبرز للعولمة المعاصرة



- Beck, U. (1992). Risk society: Towards a new modernity. London, England: Sage Publications.
- International Underwriting Association. (2026). Joint War Committee risk list – Listed Areas. London, England: International Underwriting Association.
- Knapp, S. (2017). Evaluation of total risk exposure and insurance premiums in the maritime industry. Transportation Research Part D: Transport and Environment, 54, 321–334. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2017.06.001>
- Levy, J. (2012). Freaks of fortune: The emerging world of capitalism and risk in America. Cambridge, MA: Harvard University Press.
- Lloyd's. (2023). Systemic risk scenario: Shaping the future of global resilience. London, England: Lloyd's Futureset.
- Lloyd's. (2025). The Lloyd's market: Structure and governance. London, England: Lloyd's.
- Straits Research. (2026). War-risk insurance, explained: How Hormuz gets priced. Retrieved from <https://straitsresearch.com>
- Trenerry, C. F., & Westall, O. M. (1926). The history of Lloyd's and of marine insurance in Great Britain. London, England: Macmillan.
- United Nations Conference on Trade and Development. (2024). Review of maritime transport 2024. Geneva, Switzerland: United Nations.
- World Bank. (2024). Global economic prospects. Washington, DC: World Bank Group.
- السنهوري، عبد الرزاق أحمد. (1958). الوسيط في شرح القانون المدني الجديد: المجلد السابع، عقد التأمين. القاهرة، مصر: دار إحياء التراث العربي.