

جمهوری اسلامی ایران



وزارت راه و ترابری

سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای

سرمایه گذاری شرکتهای بیمه در جهت

کاهش خسارتهای پرداختی به بخش حمل و نقل

دفتر امور سرمایه گذاری و نظارت بر بهره برداری

آذر ماه ۱۳۸۴

سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای کشور  
دفتر امور سرمایه گذاری و نظارت بر بهره برداری  
عنوان : سرمایه گذاری شرکتهای بیمه در جهت کاهش خسارتهای پرداختی به بخش حمل و نقل

تهیه و تنظیم: حمیدقردان - کارشناس مسئول بازرگانی (h\_ghadr@yahoo.com)

۲۶ص ۱۳۸۴.

واژه های کلیدی فارسی:

مقدمه :

امروزه صنعت بیمه یکی از ارکان توسعه اقتصادی هر کشوری است . بیمه به لحاظ ایجاد سازوکاری جهت کاهش ریسک هر فعالیت از گذشته مورد توجه فعالان اقتصادی بوده است . اگر بگوییم پیشرفت بیمه در هر کشوری با میزان توسعه یافتگی آن ارتباط مستقیم دارد اغراق نکرده ایم. ترمیم وضع اقتصادی ، افزایش مبادلات ، ترقی سطح زندگی و توسعه سرمایه گذاری یک کشور موجب پیشرفت بیمه در آن کشور شده و متعاقباً "پیشرفت و اشاعه بیمه نیز به بهبود وضعیت معیشت افراد کشور ، حفظ ثروت ملی و تشکیل پس اندازهای بزرگ کمک می کند . تشخیص اینکه کدام یک عامل توسعه و اصلاح وضع دیگری است کار ساده ای نیست . اما می توان گفت که اگر اقتصاد یک کشور متکی به بیمه و تامین ناشی از آن نباشد ، اقتصاد در معرض تهدید و خطرهای بیشماری قرار می گیرد. نگاهی گذرا به ابعاد اقتصادی مورد اشاره در سطور فوق جهت تبیین جایگاه بحث مفید خواهد بود . بیمه از نظر اقتصادی دارای اثرات زیر است<sup>۱</sup>:

۱. حفظ ثروت ملی :

اموال اشخاص حقیقی و حقوقی و حتی دولتها زیر مجموعه یک مفهوم بزرگتری به نام ثروت ملی قرار دارند . چنانچه افراد یک جامعه در جهت حفظ و توسعه اموال خود هزینه ای پرداخت نمایند ( حق بیمه پرداختی ) در حقیقت در جهت حفظ و توسعه ثروت ملی کشور خویش تلاش نموده اند. حفظ و توسعه ثروت ملی ( منافع ملی ) یک مفهوم متعالی در سیاستگذاریها و جهت گیریهای دولتی در عرصه سیاست خارجی است که بدان توجه ویژه ای می شود .

۲. تضمین سرمایه گذاریها :

در متون اقتصادی رشد و توسعه سرمایه گذاریها موتور توسعه اقتصادی است . با هر سرمایه گذاری جدید تولید صورت گرفته و اشتغال بدست می آید . از طرفی طبق مفاهیم علم اقتصاد انجام هر سرمایه

۱. کریمی ، آیت . "کلیات بیمه" ; بیمه مرکزی ایران ، تهران ، ۱۳۷۴، ص ۳۸.

گذاری نیازمند دسترسی به منابع مالی و امنیت است. بیمه بخشی از امنیت لازم جهت سرمایه گذاری را ایجاد خواهد کرد. همواره خطرات بزرگی همچون بحرانهای اقتصادی، تغییرات نرخ برابری ارزها، سیل، طوفان، آتش سوزی، تصادفات جاده ای و ... در کمین است که هر سرمایه گذار می بایست در خصوص آن اندیشیده باشد.

۳. ایجاد اعتبار و توسعه مبادلات:

به لحاظ عدم وجود شناخت و اطلاعات کافی بین خریدار و فروشنده در مبادلات تجاری، همواره نیاز به سازوکارها و ابزارهای مالی و تجاری جهت ایجاد اعتبار در مبادلات است. بیمه می تواند با ایجاد اعتبار برای هر یک از طرفین باعث توسعه مبادلات شود. البته این قضیه می تواند بطور مستقیم از طریق بیمه اعتباری که با همین موضوع طراحی شده است نیز صورت گیرد. طبق ساز و کار بازار آزاد افزایش خرید و فروش باعث رونق گرفتن تولید و توسعه اقتصادی است.

۴. توسعه سرمایه گذاری:

معمولاً از محل حق بیمه های دریافتی مبالغ هنگفتی سرمایه در شرکتهای بیمه جمع آوری می شود که در صنعت بیمه بدان "ذخایر فنی" اطلاق می گردد. این سرمایه عظیم می بایست جهت پاسخگویی به نیاز صاحبان سرمایه و رشد و شکوفایی اقتصادی ملی مورد استفاده قرار گرفته و سرمایه گذاری شود. البته همواره تمام وجوه دریافتی بعنوان پشتوانه سرمایه گذاری استفاده نگردیده و درصدی از آن برای پرداخت خسارت نگهداری می شود. حق بیمه پرداختی می تواند همانند پس انداز پول در بانکها در آحاد جامعه هویت یابد. شرکتهای بیمه بعنوان نهادهای حقوقی نماینده بیمه گذاران نسبت به سرمایه گذاری وجوه مازاد اقدام کرده و باعث شکوفایی و توسعه اقتصاد کشور که تمام مردم از آن منتفع خواهند شد شوند.

بدنبال تشخیص وجوه اقتصادی و اجتماعی بیمه توسط دولتمردان کشورهای مختلف تلاشهای بسیاری جهت رشد و شکوفایی آن صرف شد. هم اکنون کمتر کشوری در دنیا یافت می شود که صنعت بیمه با

هر کم و کاستی در آن شکل نگرفته باشد. اما در کنار تلاشهای صورت گرفته و برنامه ریزی های لازم برای رشد کمی و کیفی صنعت بیمه می بایست به سایر جنبه های مالی، اقتصادی، اجتماعی و... آن نیز پرداخت. یکی از این مسائل توجه به کارآیی و اثربخشی سرمایه انباشت شده در چنین موسساتی است. بهر حال تمام حق بیمه دریافت شده جهت پرداخت خسارت به بیمه گذاران استفاده نشده و همان طور که در سطور فوق اشاره شد تحت عنوان ذخایر فنی جمع آوری می گردند. این گزارش با هدف تبیین ارتباط بحث سرمایه گذاری وجوه یاد شده با یکی از اهداف شرکتهای بیمه ارائه می گردد. زیرا یکی از اهداف عملیاتی شرکتهای بیمه جذب هر چه بیشتر حق بیمه و پرداخت خسارت کمتر به بیمه گذاران است. عدم پرداخت خسارت مورد اشاره بوسیله سازوکاری به نام قرارداد بیمه با محدودیتهای معین تامین می گردد. حال چنانچه در یکی از انواع بیمه (یا در تمام شقوق آن) شرکت بیمه به اقدامی پیشگیرانه دست زده و عوامل ایجاد خسارت را شناسایی و سعی در برطرف کردن آن برآید (یا حتی هزینه ای در جهت رفع آن صرف نماید) همان هدف عملیاتی مورد اشاره در سطور فوق (جذب حق بیمه بیشتر و پرداخت خسارت کمتر) محقق شده است. در حقیقت شرکت بیمه به این طریق نوعی سرمایه گذاری جهت تامین منافع ذینفعان خود انجام داده است. البته برخی از شرکتهای بیمه با تشکیل شرکتهای سرمایه گذاری و یا خرید سهام شرکتهای و موسسات سودده سعی در تامین منافع صاحبان سهام خود دارند. چنانچه این گزارش بتواند به دو سؤال زیر پاسخ روشن و قانع کننده ای با استفاده از آمار و اطلاعات منتشره بدهد، گام بلندی در جهت تبیین مسیر سرمایه گذاری منابع شرکتهای بیمه کرده است. دو سؤال یاد شده عبارتند از:

۱- آیا سرمایه گذاری شرکتهای بیمه در ایمن سازی راههای کشور به نفع چنین شرکتهای است؟

۲- میزان اثر بخش بودن چنین اقدامی چقدر است؟

قبل از پرداختن به ادامه بحث لازم به توضیح است که اثربخشی در متون مدیریتی عبارت از میزان موفقیت سازمان در تحصیل اهداف از پیش تعیین شده است که در این گزارش هدف فوق الذکر

تحصیل نفع از سرمایه گذاری در ایمن سازی راههای کشور در نظر گرفته شده است. در ادامه بحث طی مثالی در ارتباط با حمل و نقل به نحو بهتر و گسترده تری موضوع تشریح می گردد. قبل از ورود به بحث نیاز است که مروری در آمار و ارقام بیمه داشته و میزان اثر گذاری حضور بخش بیمه در چنین سرمایه گذاریهایی مورد توجه واقع گردد. به همراه آمار و اطلاعات موید اندازه اقتصادی بیمه در کشور نگاهی به وضعیت سوانح جاده ای در کشور خواهیم داشت.

بیمه و سوانح در آینه آمار و ارقام:

حوادث جاده ای یکی از عمده ترین و شایع ترین علل مرگ و میر در ایران بوده و سالانه تعداد زیادی از هموطنان را به کام خود می گیرد. بررسی تعداد تلفات و اقدامات صورت گرفته در جهت کنترل آن از جمله مباحث اساسی محافل سیاسی، دولتی و... است. سالانه ۲۰۰ هزار تصادف در جاده های ایران روی می دهد و بر اساس اطلاعات سالنامه آماری حمل و نقل (جدول شماره ۷) در سال ۸۳ تعداد ۲۶/۰۸۹ نفر کشته ناشی از تصادفات جاده ای به ثبت رسیده است که نسبت به سال قبل ۱/۴ درصد رشد داشته است. این میزان تلفات، مسئولین را بر آن داشته تا در صدد برنامه ریزی جهت کنترل آن برآیند. اقداماتی از قبیل شناسایی نقاط حادثه خیز و صرف مبالغ زیادی از بودجه کشور جهت رفع آن در سالهای اخیر بسیار مشهود است. اما با توجه به گستردگی فاجعه تغییر اندک و یا هیچ صورت گرفته در تعداد حادثه و تلفات نشان دهنده آن است که اقدامات منسجم تر و با برنامه تری لازم است. طبق اطلاعات موجود تا پایان سال ۸۳، ۲۰۴۰ نقطه حادثه خیز در کشور شناسایی شده است. در این راستا، دبیر شورای عالی ترافیک کشور، از اختصاص ۹/۵۴۳/۵۴۶ میلیون ریال اعتبار برای شناسایی، اولویت بندی و اصلاح سریع ۱۵۳۶ نقطه حادثه خیز در راههای درون و برون شهری کشور تا پایان برنامه چهارم توسعه اقتصادی خبر می دهد<sup>۱</sup>. طرحها و اعداد و ارقام تعریف شده برای کنترل و ساماندهی موضوع چنان تبیین شده اند که به نظر میرسد برنامه ریزان هیچ چیز را فراموش نکرده باشند. تاجایی که در بخشی از بودجه، سرفصلی با عنوان "بهبود

<sup>۱</sup> نامدار، نازنین. "ایران و جاده های....."، "سایت Rooz online".

وضعیت سلامت جسمی و روانی رانندگان " طراحی شده که برای آن ۵۰۰ میلیارد ریال تعریف شده است . وزارت راه و ترابری نیز برای کاهش ۱۰ درصدی نقاط حادثه خیز در جاده های کشور سالانه نیازمند ۱۰۰ میلیارد تومان اعتبار در هر سال می باشد که در سال ۸۴ (تا پایان شهریور ماه ) ۵۸ میلیارد تومان آن در بودجه منظور شده است. گستردگی فاجعه دولت جدید را برآن داشت تا در ستاد تصادفات به چاره اندیشی در این باره بپردازد.

جدول شماره ۱: عملکرد بازار بیمه کشور در سالهای ۸۳-۷۹<sup>۱</sup>

ردیف	سال/عنوان	حق بیمه دریافتی* (میلیارد ریال)	رشد	خسارات پرداختی** (میلیارد ریال)	رشد	ضریب خسارت (درصد)	رشد	حق بیمه سرانه (ریال)	رشد
۱	۷۹	۴۰۶۳,۴		۲۴۵۳,۸		۷۰,۳۴		۶۳۵۸۹	
۲	۸۰	۵۷۳۹,۷	۴۱,۳	۳۶۹۴,۴	۵۰,۶	۸۱,۴۳	۱۵,۸	۸۸۸۱۷	۳۹,۸
۳	۸۱	۹۱۷۸,۸	۵۹,۹	۵۵۲۶,۶	۴۹,۶	۷۹,۱۹	۲,۸-	۱۳۸۸۰,۸	۵۶,۲
۴	۸۲	۱۲۴۳,۴	۳۸,۸	۷۶۱۷,۵	۳۷,۸	۷۲,۱	۰,۹-	۱۸۸۸۵۴	۳۶,۱
۵	۸۳	۱۷۳۱۰,۷	۳۵,۸	۱۰۰۳۳,۵	۳۱,۷	۷۵,۳۸	۴,۵	۲۵۶۵۴۰	۳۵,۸
	متوسط	۹۸۰۷,۲	۴۴,۰	۵۸۶۵,۲	۴۲,۴	۷۵,۷	۲,۲	۱۴۷۳۳۵,۶	۴۲,۰

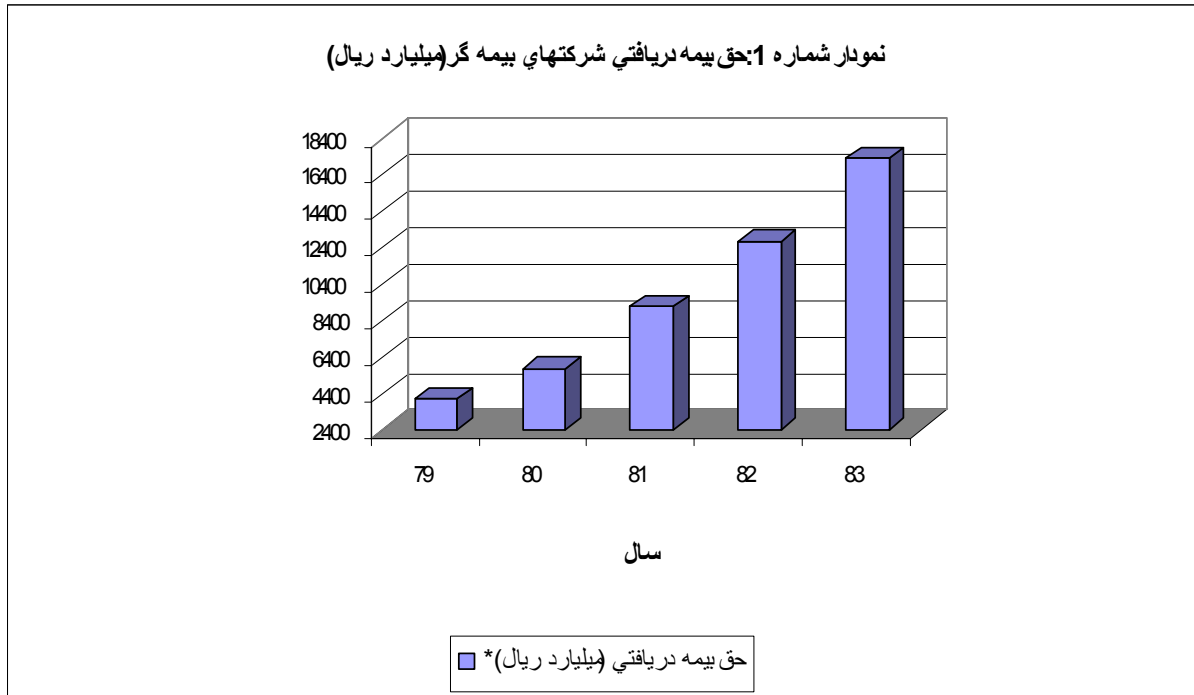
\*حق بیمه عاید شده

\*\*خسارت واقع شده

۱. سالنامه آماری بیمه مرکزی ایران.

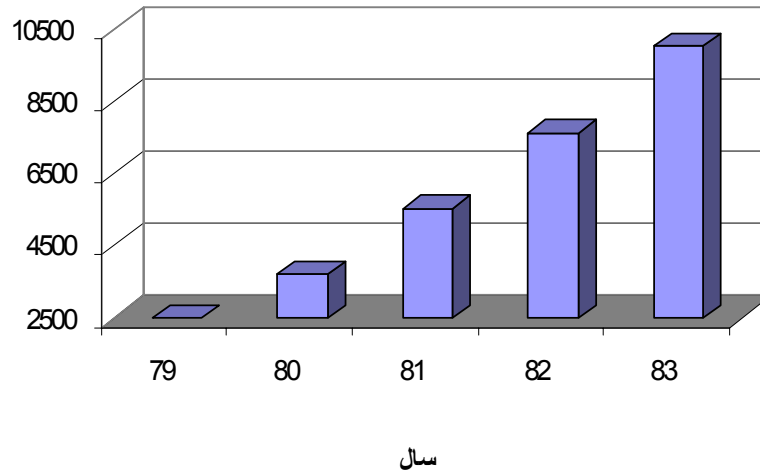
در کنار واقعیات فوق ، صنعت بیمه با گردش مالی چند صد میلیارد ریالی قرار دارد که به نوعی ارتباط تنگاتنگی با سوانح جاده ای دارد. طبق اطلاعات مندرج در جدول شماره ۱ متوسط عایدی شرکتهای بیمه در سالهای ۷۹-۸۳ در حدود ۹۸۰۷ میلیارد ریال بوده که در همین دوره پرداخت خسارتی به میزان ۵۸۶۵ میلیارد ریال صورت گرفته است. متوسط ضریب خسارت در فاصله سالهای ۷۹-۸۳ در حدود ۷۵ درصد می باشد که اولین نتیجه مشهود مطالعه و بررسی جدول شماره یک موید وجود رشد در تمام پارامترهای ارائه شده بجز در ضریب خسارت است. سؤال این است که این میزان رشد تا کجا و تا چه میزان ادامه خواهد یافت. در توضیح مسئله فوق می بایست اذعان داشت که بجز وجود این واقعیت که بازار بیمه ایران جوان بوده و پتانسیل بالایی برای شرکتهای بیمه ایجاد می نماید رشد در پارامترهای اقتصادی به دو گونه است که عبارتند از : رشد اسمی و رشد واقع . رشد اسمی ناشی از رشد واقعی به اضافه تورم قیمتی است . بر این اساس رشد حق بیمه دریافتی تابع افزایش نرخ ( قیمت ) و تعداد فروش بیمه است . رشد خسارت پرداختی نیز تابع تعداد وقوع خسارت ، درصد پرداخت خسارت بیمه گر به بیمه گذار و تعداد بیمه فروش رفته می باشد که اگر به اطلاعات ارائه شده دقت گردد همواره کمتر از حق بیمه عاید شده می باشد . عبارتی قسمتی از افزایش حق بیمه های دریافتی و خسارتهای پرداختی ناشی از تورم بوده و قسمتی از آن نیز ناشی از رشد حوادث است . البته در جداول بعدی که اطلاعات به تفکیک نوع بیمه ارائه شده است ملاحظه خواهد شد که در برخی از موارد مثلاً " ( بیمه شخص ثالث ) میزان خسارت پرداختی بالاتراز حق بیمه عاید شده می باشد . به قول معروف در این شقوق شرکتهای بیمه گر دچار زیان شده و صرفاً " بنابر ملاحظات قانونی و یا با پرتفوی (سبد بیمه ) ایجاد می کنند بر چندین نوع دیگر است بدان تن در می دهند. در این حالت سود ناشی از انواع دیگر زیان نوع خاص بیمه را پوشش می دهد .





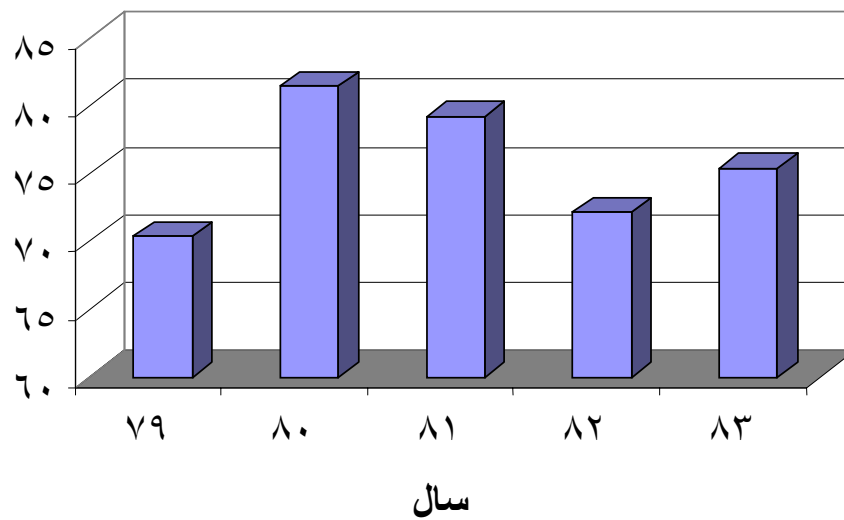
نمودار شماره ۱ و ۲ به خوبی میزان رشد صنعت بیمه در ۵ سال گذشته را نشان می دهند. اگر چه این رشد در مقایسه با وضعیت صنعت بیمه در سایر کشورها چشمگیر است ولی بعلت جوان بودن بازار و وجود پتانسیل لازم در آن صورت گرفته است. برخلاف دو موارد ۱ و ۲، نمودار شماره ۳ که در خصوص ضریب خسارت تنظیم شده نشان دهنده نوسانات متفاوتی است. شرکتهای بیمه در دوره زمانی ۷۹-۸۳ بطور متوسط ۷۵/۷ درصد ضریب خسارت داشته اند. عبارتی ۲۴/۳ درصد مابه التفاوت حق بیمه دریافتی و خسارت پرداختی فعالیت بیمه گری در ایران است.

نمودار شماره 2: خسارات پرداختی شرکتهای بیمه گر (میلیارد ریال)



■ خسارات پرداختی (میلیارد ریال)\*\*

نمودار شماره 3: ضریب خسارت (میلی) بیمه در سالهای 79-83



■ ضریب خسارت (صد)

طبق اطلاعات مندرج در جدول شماره ۲ که بر اساس نوع بیمه تنظیم شده است ، بیشترین سهم بازار متعلق به بیمه شخص ثالث با ۳۶/۶۳ درصد می باشد . طبق اظهارات کارشناسان بیمه بطور کلی بیمه های وابسته به خودرو در حدود ۶۰ درصد بازار را پوشش داده اند. مطلب فوق الذکر با بررسی جدول شماره ۳ نیز به اثبات می رسد. در جدول شماره ۳ که برای میزان خسارت پرداخت شده تنظیم گشته نیز در حدود ۶۰ درصد حق بیمه پرداختی از سوی شرکتهای بیمه به مجموعه خودرو تعلق دارد . چنین سهم قابل توجهی از بازار بیمه خودرو در مقایسه با میزان مازاد ۲۴/۳ درصدی اشاره شده در سطور فوق قابل توجه و بررسی است که می بایست با حجم سرمایه گذاریهای صورت گرفته توسط شرکتهای بیمه در این خصوص در نظر گرفته شود.

پاسخ اولیه سوال مطرح شده در مقدمه در اینجا قابل ارائه است . بعلت وجود سهم ۶۰ درصدی بخش خودرو در صنعت بیمه که قسمت عمده ای از آن ناشی از الزامات قانونی ایجاد است ( داشتن اجباری بیمه شخص ثالث برای خودروهای سواری) و ضعف فرهنگی جامعه در بیمه کردن فعالیتها که مستلزم انجام هزینه سنگین شرکتهای بیمه جهت جذب مشتری و فرهنگ سازی است ، سرمایه گذاری در ایمن سازی راههای کشور به نفع شرکتهای بیمه است . زیرا از این طریق خسارت کمتری پرداخت خواهند کرد. در ادامه وقتی به سهم عوامل مختلف در ایجاد سانحه پرداختیم مشخص خواهد شد که عامل انسانی با سهم ۷۰ درصدی در ایجاد حوادث نیازمند توجه جدی است. فرهنگ سازی و آموزش مقوله ای است که هر سازمانی در دنیای کنونی بدان توجه ویژه داشته و مسیر حرکت آینده فعالیت خود را با آن تعیین می کند.

جدول شماره ۲: میزان حق بیمه های عاید شده بازار بیمه بر حسب نوع بیمه در سالهای ۷۹-۸۳ (ارقام

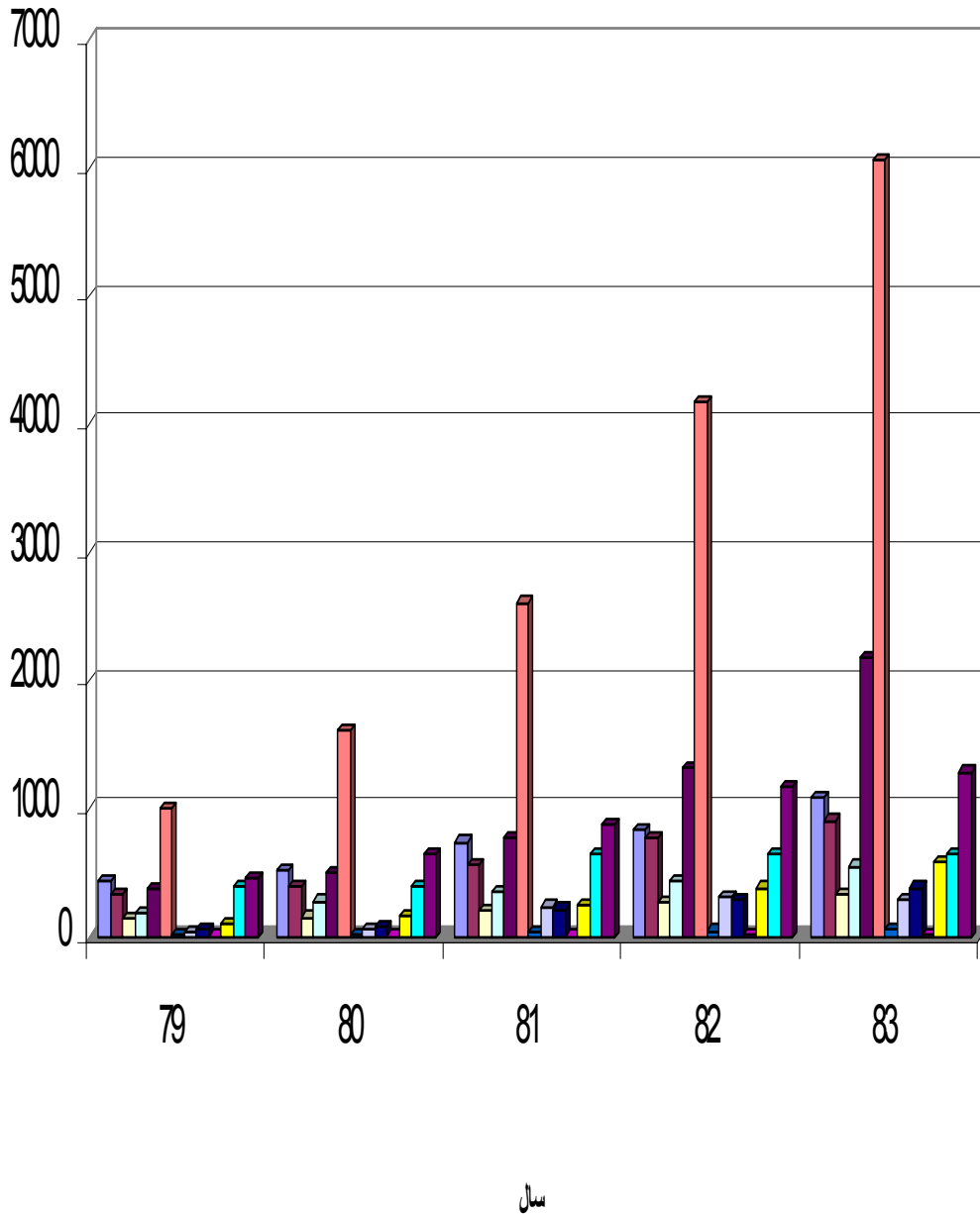
به میلیارد ریال)<sup>۱</sup>

ردیف	نوع حق بیمه	سالهای					جمع	سهم از بازار
		۸۳	۸۲	۸۱	۸۰	۷۹		
۱	آتش سوزی	۱۰۷۸,۹۰	۸۳۲,۱۰	۷۴۰,۸۰	۵۱۷,۵۰	۴۲۸,۴۰	۸,۵۳	
۲	باربری	۹۰۶,۷۰	۷۷۰,۵۰	۵۵۷,۸۰	۳۹۰,۴۰	۳۲۹,۱۰	۷,۰۰	
۳	حوادث	۳۳۰,۴۰	۲۷۳,۰۰	۲۰۹,۰۰	۱۵۱,۸۰	۱۳۳,۸۰	۲,۶۰	
۴	حوادث سرنشین	۵۴۹,۱۰	۴۴۱,۰۰	۳۵۹,۵۰	۲۷۷,۸۰	۱۸۷,۵۰	۴,۳۰	
۵	اتومبیل (بدنه)	۲۱۷۳,۴۰	۱۳۱۹,۹۰	۷۷۶,۷۰	۵۰۶,۵۰	۳۶۵,۱۰	۱۲,۱۸	
۶	شخص ثالث و مازاد	۶۰۵۹,۳۰	۴۱۷۳,۵۰	۲۶۰۷,۶۰	۱۶۱۲,۱۰	۱۰۰۲,۶۰	۳۶,۶۳	
۷	کشتی (بدنه)	۵۷,۹۰	۴۷,۷۰	۳۹,۳۰	۲۱,۱۰	۱۵,۲۰	۰,۴۳	
۸	هوایمایی	۲۸۸,۳۰	۳۱۶,۸۰	۲۳۶,۴۰	۵۳,۰۰	۳۲,۹۰	۲,۲۰	
۹	مهندسی	۳۸۲,۷۰	۲۹۶,۱۰	۲۱۶,۳۰	۷۴,۹۰	۵۸,۳۰	۲,۴۴	
۱۰	پول	۱۲,۵۰	۱۰,۲۰	۶,۹۰	۵,۰۰	۳,۵۰	۰,۰۹	
۱۱	مسئولیت	۵۸۲,۴۰	۳۸۳,۴۰	۲۴۲,۲۰	۱۶۶,۳۰	۹۷,۶۰	۳,۴۹	
۱۲	زندگی	۶۵۰,۶۰	۶۳۹,۴۰	۶۵۳,۲۰	۳۹۳,۶۰	۳۹۷,۸۰	۶,۴۸	
۱۳	درمانی	۱۲۸۷,۶۰	۱۱۷۰,۵۰	۸۶۹,۰۰	۶۳۹,۲۰	۴۶۳,۷۰	۱۰,۵۰	
۱۴	اعتباری	۱۳۸,۲۰	۷۱,۵۰	۵۰,۲۰			۰,۶۲	
۱۵	نفت و انرژی	۵۶۰,۶۰	۴۰۹,۱۰				۲,۳۰	
۱۶	سایر	۲۳,۱۰	۲۲,۸۰	۱۱,۱۰	۱۷,۴۰	۲۰,۰۰	۰,۲۲	
	جمع	۱۵۰۸۱,۷۰	۱۱۱۷۷,۵۰	۷۵۷۶,۰۰	۴۸۲۶,۶۰	۳۵۳۵,۵۰	۴۲۱۹۷,۳۰	

۱. سالنامه آماری بیمه مرکزی ایران.

نمودار شماره 4: میزان حق بیمه عاید شده شرکتهای بیمه بر حسب نوع بیمه در سالهای 79-83

(ارقام به میلیارد ریال)



آتش سوزی، باربری، حوادث، حوادث سرنشین، اتومبیل (بنده)، شخص ثالث و مازاد، کشتی (بنده)، هواپیمایی، مهندسی، پول، مسئولیت، زندگی، درمانی

جدول شماره ۳: میزان خسارت پرداخت شده بازار بیمه بر حسب نوع بیمه در سالهای ۷۹-۸۳ (ارقام به

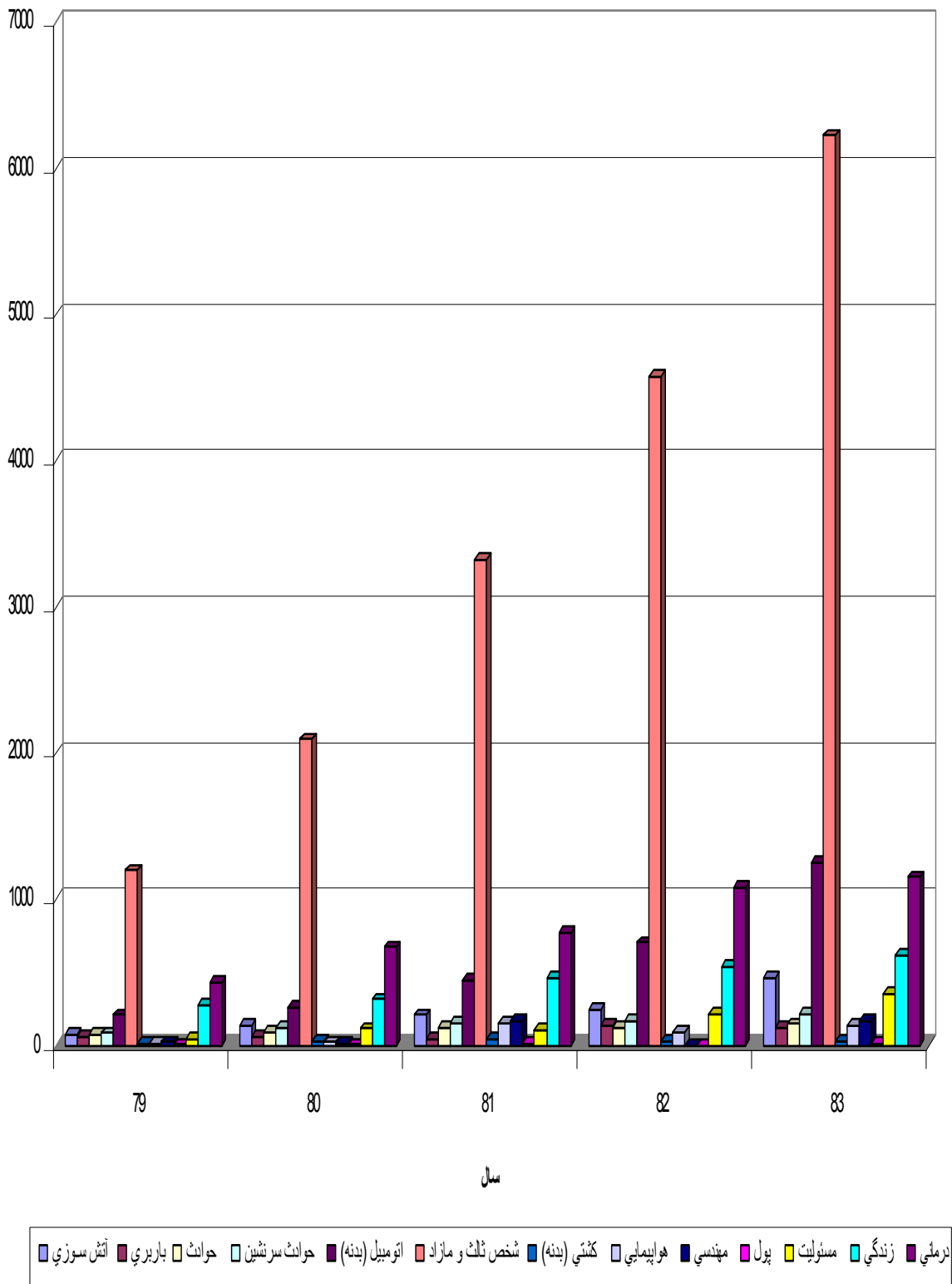
میلیارد ریال)<sup>۱</sup>

ردیف	نوع حق بیمه	سالهای					جمع	سهم از بازار
		۸۳	۸۲	۸۱	۸۰	۷۹		
۱	آتش سوزی	۴۵۹,۱۰	۲۴۳,۰۰	۲۰۲,۰۰	۱۳۵,۳۰	۷۷,۴۰	۱۱۱۶,۸۰	۳,۵۰
۲	باربری	۱۲۴,۰۰	۱۳۶,۳۰	۳۸,۱۰	۶۱,۳۰	۵۷,۸۰	۴۱۷,۵۰	۱,۳۱
۳	حوادث	۱۴۴,۵۰	۱۲۳,۲۰	۱۱۶,۱۰	۹۱,۹۰	۷۵,۴۰	۵۵۱,۱۰	۱,۷۳
۴	حوادث سرنشین	۲۱۲,۲۰	۱۶۲,۹۰	۱۵۰,۶۰	۱۲۰,۶۰	۸۰,۳۰	۷۲۶,۶۰	۲,۲۸
۵	اتومبیل (بدنه)	۱۲۴۷,۱۰	۶۹۸,۹۰	۴۴۰,۹۰	۲۶۱,۷۰	۲۰۱,۷۰	۲۸۵۰,۳۰	۸,۹۴
۶	شخص ثالث و مازاد	۶۲۲۱,۸۰	۴۵۷۹,۳۰	۳۳۲۵,۶۰	۲۰۹۰,۲۰	۱۱۹۲,۱۰	۱۷۴۰۹,۰۰	۵۴,۶۰
۷	کشتی (بدنه)	۲۵,۸۰	۲۴,۲۰	۴۵,۷۰	۲۲,۶۰	۷,۶۰	۱۲۵,۹۰	۰,۳۹
۸	هواپیمایی	۱۳۱,۹۰	۹۳,۴۰	۱۴۸,۰۰	۱۹,۲۰	۸,۲۰	۴۰۰,۷۰	۱,۲۶
۹	مهندسی	۱۶۳,۰۰	۳۵,۴۰-	۱۶۴,۸۰	۱۱,۷۰	۲۱,۵۰	۳۲۵,۶۰	۱,۰۲
۱۰	پول	۱۲,۱۰	۰,۰۹	۶,۷۰	۳,۳۰	۲,۱۰	۲۴,۲۹	۰,۰۸
۱۱	مسئولیت	۳۵۵,۹۰	۲۱۳,۰۰	۱۰۷,۲۰	۱۱۴,۰۰	۴۳,۵۰	۸۳۳,۶۰	۲,۶۱
۱۲	زندگی	۶۱۲,۰۰	۵۳۹,۱۰	۴۶۳,۵۰	۳۱۳,۲۰	۲۷۶,۶۰	۲۲۰۴,۴۰	۶,۹۱
۱۳	درمانی	۱۱۴۵,۸۰	۱۰۸۱,۰۰	۷۶۵,۱۰	۶۶۶,۴۰	۴۳۱,۶۰	۴۰۸۹,۹۰	۱۲,۸۳
۱۴	اعتباری	۶,۵۰	۶۶,۰۰	۵۸,۰۰			۱۳۰,۵۰	۰,۴۱
۱۵	نفت و انرژی	۴۸۴,۶۰	۱۰۳,۰۰				۵۸۷,۶۰	۱,۸۴
۱۶	سایر	۲۲,۹۰	۳۰,۷۰	۷,۱۰	۱۹,۲۰	۱۰,۹۰	۹۰,۸۰	۰,۲۸
	جمع	۱۱۳۶۹,۲۰	۸۰۵۸,۶۹	۶۰۳۹,۴۰	۳۹۳۰,۶۰	۲۴۸۶,۷۰	۳۱۸۸۴,۵۹	

۱. سالنامه آماری بیمه مرکزی ایران.

نمودار شماره 5: میزان خسارت پرداخت شده شرکتهای بیمه بر حسب نوع بیمه در سالهای 79-83

(ارقام به میلیارد ریال)



جدول شماره ۴: میزان ضریب خسارت بازار بیمه بر حسب نوع بیمه در سالهای ۷۹-۸۳ (ارقام به

میلیارد ریال)<sup>۱</sup>

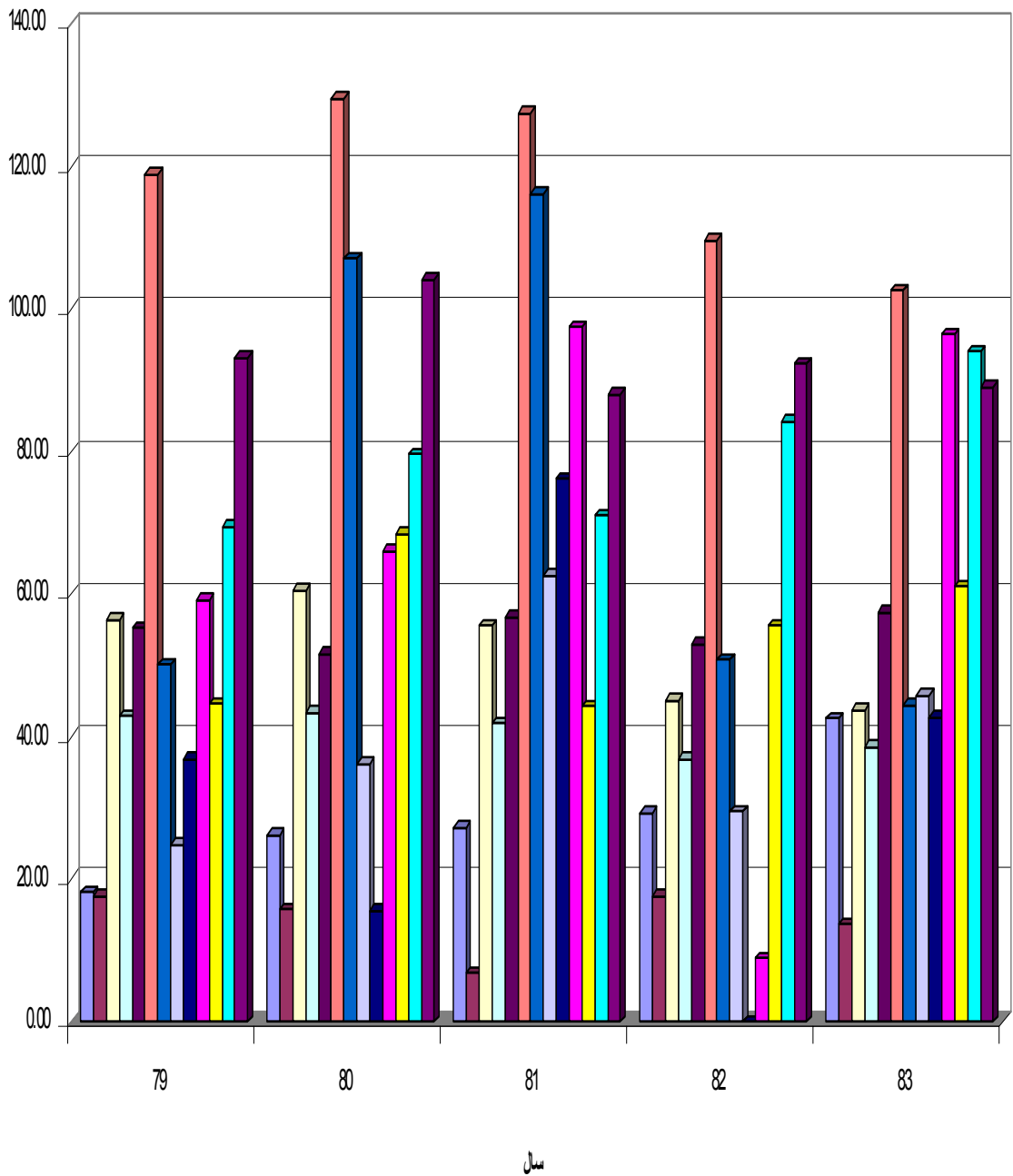
ردیف	نوع حق بیمه	سالهای					متوسط
		۸۳	۸۲	۸۱	۸۰	۷۹	
۱	آتش سوزی	۴۲,۵۵	۲۹,۳۰	۲۷,۲۷	۲۶,۱۴	۱۸,۰۸	۲۸,۶۷
۲	باربری	۱۳,۶۸	۱۷,۶۹	۶,۸۲	۱۵,۷۰	۱۷,۵۷	۱۴,۲۹
۳	حوادث	۴۳,۷۳	۴۵,۱۳	۵۵,۵۷	۶۰,۵۵	۵۶,۳۷	۵۲,۲۷
۴	حوادث سرنشین	۳۸,۶۴	۳۶,۹۳	۴۱,۹۰	۴۳,۴۲	۴۲,۸۳	۴۰,۷۴
۵	اتومبیل (بدنه)	۵۷,۳۸	۵۲,۹۵	۵۶,۷۶	۵۱,۶۶	۵۵,۲۴	۵۴,۸۰
۶	شخص ثالث و مازاد	۱۰۲,۶۸	۱۰۹,۷۲	۱۲۷,۵۳	۱۲۹,۶۶	۱۱۸,۹۰	۱۱۷,۷۰
۷	کشتی (بدنه)	۴۴,۴۹	۵۰,۷۴	۱۱۶,۱۷	۱۰۷,۰۵	۵۰,۰۵	۷۳,۷۰
۸	هوایمایی	۴۵,۷۴	۲۹,۴۸	۶۲,۵۹	۳۶,۲۱	۲۴,۹۲	۳۹,۷۹
۹	مهندسی	۴۲,۶۰	-	۷۶,۱۸	۱۵,۶۴	۳۶,۸۵	۴۲,۸۲
۱۰	پول	۹۶,۴۰	۸,۸۴	۹۷,۵۴	۶۶,۰۴	۵۹,۲۰	۶۵,۶۰
۱۱	مسئولیت	۶۱,۱۲	۵۵,۵۶	۴۴,۲۶	۶۸,۵۳	۴۴,۵۹	۵۴,۸۱
۱۲	زندگی	۹۴,۰۷	۸۴,۳۲	۷۰,۹۶	۷۹,۵۷	۶۹,۵۲	۷۹,۶۹
۱۳	درمانی	۸۸,۹۹	۹۲,۳۵	۸۸,۰۴	۱۰۴,۲۶	۹۳,۰۹	۹۳,۳۵
۱۴	اعتباری	۴,۷۱	۹۲,۲۷	۱۱۵,۴۸			۷۰,۸۲
۱۵	نفت و انرژی	۸۶,۴۴	۲۵,۱۹				۵۵,۸۲
۱۶	سایر	۹۹,۱۸	۱۳۴,۸۴	۶۳,۸۹	۱۱۰,۵۲	۵۴,۵۸	۹۲,۶۰

<sup>۱</sup> سالنامه آماری بیمه مرکزی ایران.



نمودار شماره 6: میزان ضریب خسارت بر حسب نوع بیمه در سالهای 79-83

(ارقام به درصد)



برملي، زندگي، مسئولیت، پول، مهندسي، هواپیمایی، کشتي (بند)، شخص ثالث و مازاد، اتومبیل (بند)، حوادث سر نشین، حوادث، باربري، آتش سوزي

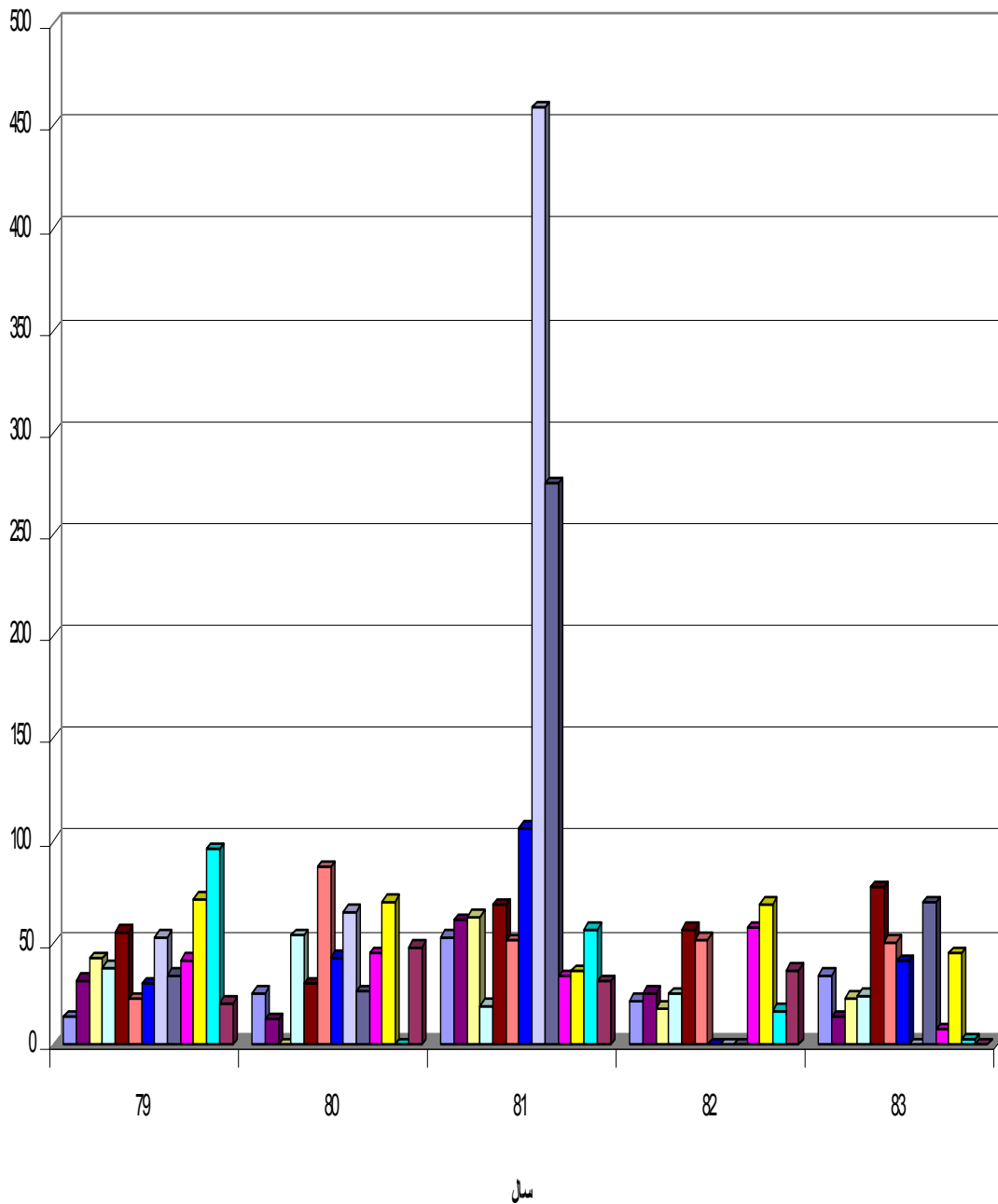
جدول شماره ۵: نرخ رشد حق بیمه دریافتی انواع بیمه در سالهای ۷۹-۸۳<sup>۱</sup>

ردیف	نوع حق بیمه	سالهای					متوسط
		۸۳	۸۲	۸۱	۸۰	۷۹	
۱	آتش سوزی	۳۳,۸۶	۲۱,۹۳	۵۲,۷۰	۲۵,۱۹	۱۳,۳۳	۲۹,۴۰
۲	باربری	۱۳,۳۸	۲۵,۰۷	۶۱,۱۱	۱۲,۱۷	۳۱,۳۲	۲۸,۶۱
۳	حوادث	۲۲,۹۳	۱۷,۶۵	۶۲,۴۲	۰,۱۱	۴۲,۲۴	۲۹,۰۷
۴	حوادث سرنشین	۲۴,۳۵	۲۴,۷۰	۱۹,۰۳	۵۳,۲۹	۳۷,۴۸	۳۱,۷۷
۵	اتومبیل (بدنه)	۷۶,۸۵	۵۶,۵۸	۶۸,۰۶	۲۹,۹۶	۵۵,۳۶	۵۷,۳۶
۶	شخص ثالث و مازاد	۵۰,۳۵	۵۱,۴۲	۵۰,۷۶	۸۶,۸۵	۲۱,۹۵	۵۲,۲۷
۷	کشتی (بدنه)	۴۰,۷۰	۵,۹۹-	۱۰۶,۴۴	۴۳,۰۳	۲۹,۸۷	۴۲,۸۱
۸	هواپیمایی	۲,۸۰-	۱۶,۷۰-	۴۵۹,۲۵	۶۴,۹۷	۵۲,۶۰	۱۱۱,۴۶
۹	مهندسی	۶۹,۳۰	۱۸,۷۱-	۲۷۵,۰۱	۲۵,۷۲	۳۳,۹۳	۷۷,۰۵
۱۰	پول	۷,۱۶	۵۷,۲۸	۳۳,۴۱	۴۴,۷۱	۴۱,۲۶	۳۶,۷۶
۱۱	مسئولیت	۴۴,۷۰	۶۹,۱۹	۳۶,۰۳	۷۰,۱۴	۷۱,۱۹	۵۸,۲۵
۱۲	زندگی	۲,۴۶	۱۶,۷۶	۵۶,۳۷	۵,۳۹-	۹۵,۵۶	۳۳,۱۵
۱۳	درمانی	۲,۹۴-	۳۶,۷۴	۳۰,۷۰	۴۷,۵۸	۲۰,۲۹	۲۶,۴۷
۱۴	اعتباری	۱۶۹,۲۴	۹,۶۴-	۵۴۹,۹۰			۲۳۶,۵۰
۱۵	نفت و انرژی	۳,۱۸-	۲۴۵,۵۶				۱۲۱,۱۹
۱۶	سایر	۲۵,۱۹-	۶۹,۸۵	۴۷۴,۳۹	۳۵,۸۳-	۴۰,۳۵	۱۰۴,۷۱

<sup>۱</sup> سالنامه آماری بیمه مرکزی ایران.

نمودار شماره 7: میزان نرخ رشد عایدی انواع بیمه در سالهای 79-83

(ارقام به درصد)



درملی، زندگی، مسئولیت، پول، مهندسی، هواپیمایی، کسب (بند)، شخص ثالث و مازاد، اتومبیل (بند)، حوادث سرشیش، حوادث، باربری، آتش سوزی

جدول شماره ۴ یک روش مفید و بین المللی را برای مقایسه وضعیت انواع بیمه ارائه می کند . بسیاری از پارامترهای محاسباتی ممکن است بعلت استفاده از ارزشهای پولی به نادیده گرفتن نرخ تورم متهم شده و در مقایسات و نتیجه گیریهای صورت گرفته ناشی از آنها تردید شود. اما معیار ضریب خسارت از این منازعات بدور است. ضریب خسارت نسبتی است که از تقسیم میزان حق بیمه عاید شده به میزان خسارت واقع شده بدست می آید. در حقیقت مفهوم آن این است که برای هر واحد حق بیمه بدست آمده در شرکت بیمه چقدر خسارت به بیمه گذاران پرداخت شده است . هر چه این نسبت بالاتر باشد موید پرداخت بیشتر شرکتهای بیمه به بیمه گذاران است. در جدول شماره ۴ همانطور که مشاهده می شود بیمه شخص ثالث دارای متوسط ضریب خسارت ۱۱۷/۷ درصد است. این نسبت به این معنی است که ۱/۱۷ برابر حق بیمه عایدی خسارت پرداخت شده است و این در بلند مدت برای شرکتهای بیمه ضرر و زیان بهار خواهد آورد. راهکار رهایی از آن همانطور که در سطور قبل نیز اشاره شد ، ایجاد تنوع در انواع بیمه ها و استفاده از پتانسیل سایر بیمه ها است . بدین مفهوم که تمام بیمه ها دارای ضریب خسارت یکسان نبوده و هر یک از انواع بیمه دارای ضریب خسارت کمتر ، ضرر و زیان انواع پر خطرتر را می پوشانند. راهکار دوم باز همانطور که در سطور قبل اشاره شد سرمایه گذاری وجوه مازاد و یا انجام اقدامات پیشگیرانه جهت کاهش نرخ رشد خسارت پرداختی است.

جدول شماره ۷- متوفیات و مصدومین ناشی از تصادفات در سطح کشور طی سالهای ۱۳۷۳ الی

۱۳۸۳

ردیف	تعداد کشته ( نفر )	درصد تغییرات به سال قبل	تعداد مجروح ( نفر )	درصد تغییرات به سال قبل
1373	۱۰۵۴۵	-	۴۴۲۱۶	-
1374	۱۱۵۹۱	+۹/۹	۵۲۶۹۶	+۱۱/۹
1375	۱۲۵۸۳	+۸/۶	۶۲۴۶۶	+۱۱/۸
1376	۱۳۶۷۶	+۸/۷	۶۷۷۹۶	+۸/۵
1377	۱۴۹۶۶	+۹/۴	۷۹۲۸۹	+۱۶/۹
1378	۱۵۴۸۲	+۳/۴	۹۱۰۴۸	+۱۴/۸
1379	۱۷۰۵۹	+۱۰/۲	۱۰۸۳۰۰	+۱۸/۹
1380	۱۹۷۲۷	+۱۵/۶	۱۱۷۵۶۶	+۸/۵
1381	۲۱۸۷۳	+۱۰/۹	۱۶۷۳۷۲	+۴۲/۴
1382	۲۵۷۲۲	+۱۷/۶	۲۲۲۳۰۹	+۳۲/۸
1383	۲۶۰۸۹	+۱/۴	۲۴۵۷۵۴	+۱۰/۵

بررسی حوادث جاده ای در ایران:

چنانچه آمار مرگ و میر مورد اشاره در جدول شماره ۷ را با آمار مرگ و میر در جنگها یا سایر عوامل

مرگ و میر در جهان مقایسه کنیم ، متوجه اوج ضرر و زیان مالی و جانی حوادث رانندگی می شویم . تنها

۱. سالنامه آماری سازمان راهداری و حمل و نقل جاده ای.

اگر خسارت ناشی از تصادفات رانندگی را بر اساس دیه افراد متوفی ( به ازای هر نفر ۱۵ میلیون تومان ) در نظر بگیریم ، سالانه به رقمی در حدود ۴۰۰ میلیارد تومان می رسیم.

بر اساس آمارها فراوانی خودرو در ایران به ازاء هر هزار نفر جمعیت در مقایسه با کشورهای صنعتی بسیار ناچیز است . برای مثال ، فراوانی خودرو در آمریکا ۷۶۵ ، مالزی ۶۸۶ ، روسیه ۱۲۴ ، ترکیه و ایران ۸۸ است . با این وجود ، نرخ تصادفات جاده ای در ایران رو به رشد است ، ولی در ترکیه و دیگر کشورها سیر نزولی دارد . اطلاعات جدول شماره ۷ که در صفحات قبل نیز مورد اشاره قرار گرفت عمق فاصله را هویدا می کند. تصادفات در نوروز امسال (سال ۸۴) نسبت به سال گذشته کمتر بود . اما خوشحالی و خوشبینی مسئولان و مردم در این باره زیاد ادامه نیافت . چند ماه بعدتر اعلام شد در پنج ماهه نخست سال ۸۴ ، تصادفات جاده ای نسبت به مدت مشابه سال گذشته ۹ درصد افزایش داشته است . کارشناسان عوامل ایجاد حوادث را به سه گروه تقسیم می کنند که عبارتند از: خودرو، جاده و انسان. به اعتقاد کارشناسان ۲۰ درصد تصادفات به دلیل مشکلات جاده و ۱۰ درصد به دلیل نقص فنی خودروهاست. سهم عامل انسانی در تصادفات ۷۰ درصد تعیین شده است. سهم عوامل انسانی در کشورهای توسعه یافته ۹۵ درصد است<sup>۱</sup>. زیرا این کشورها همه تسهیلات و تجهیزات از جمله جاده های استاندارد و با کیفیت عالی ، خودروهای مدرن و مجهز به پیشرفته ترین فناوری ایمنی و علائم کافی و پیشرفته را در اختیار کاربران جاده قرار داده اند و فقط ۵ درصد خطا متوجه راه و خودرو است.

دوره برگشت سرمایه :

از میان معیارهای بودجه بندی سرمایه ای ، محاسبه و درک دوره برگشت سرمایه از بقیه ساده تر است . دوره برگشت مدت زمانی است که در آن مدت ( بر حسب ریال ) مجموع جریانهای نقدی ورودی با خالص سرمایه گذاری برابر می شود . به عبارت دیگر دوره بازیافت مدت زمانی است که در آن ، درآمد

<sup>۱</sup>. نامدار ، نازنین . "ایران و جاده های....." ، "سایت Rooz online" .

حاصل از طرح با خالص سرمایه گذاری برابر می شود و به اصطلاح طرح به نقطه سر به سر می رسد. برای محاسبه دوره برگشت سرمایه در صورتیکه مدت زمانی که جریانهای نقدی حاصل از سرمایه گذاری به صورت اقساط مساوی بازیافت می شود با تقسیم کردن خالص سرمایه گذاری طرح بر تعداد یک قسط ( جریان نقد یک سال ) محاسبه می شود. اگر جریانهای نقد به صورت مساوی نباشد، دوره برگشت سرمایه را می توان با توجه به مجموع اقساط سالهای متوالی محاسبه کرد.

نقاط قوت معیار:

1. براحتی درک می شود.

2. محاسبه آن آسان است.

3. براحتی تفسیر پذیر است.

ضعفهای معیار دوره برگشت سرمایه:

۱- با این معیار نمی توان سودآوری طرحهای مختلف سرمایه گذاری را محاسبه کرد.

۲- در محاسبه این معیار، ارزش نهانی پول به حساب نمی آید.

محاسبه دوره برگشت سرمایه، سرمایه گذاری شرکتهای بیمه در ایمن سازی جاده ای:

سرمایه گذاری شرکتهای بیمه در ایمن سازی جاده ها می بایست دارای عواید سالانه ای باشد (جریانهای نقدی) تا سرمایه گذاری اولیه را در مدت زمان مشخصی برگشت دهد. عواید سالانه مورد اشاره در این سرمایه گذاری را می بایست در کاهش خسارت پرداختی به بیمه گذاران دید. همانطور که در صفحات قبل نیز بیان شد طبق نظرات کارشناسان بیمه ۶۰ درصد حق بیمه دریافتی شرکتهای بیمه از محل بیمه خودرو می باشد. در صورت وجود آمار و اطلاعات سنواتی در این خصوص با بررسی ارتباط خطی میزان حوادث و سرمایه گذاری صورت گرفته (رگرسیون) موضوع قابل بررسی بود. اما در غیر این صورت می بایست به برآوردها اکتفا کرد. برای برآورد جریان نقد سرمایه گذاری یاد شده با استفاده از نظرات کارشناس و فرض

اینکه ۱۰ درصد ( حداقل منفعت قابل تصور ) عایدی ایجاد نماید و چنانچه بیمه مرکزی ایران از محل منابع صندوق تامین خسارتهای بدنی مبلغ ۸۰۰ میلیارد ریال برای ایمن سازی جاده ها و کاهش تصادفات سرمایه گذاری کرده و میزان خسارت پرداختی سال ۸۳ مبنای محاسبه قرار گیرد به شرح زیر عمل خواهد شد .

البته متوسط خسارت پرداختی در ۵ سال گذشته طبق اطلاعات ارائه شده در جدول شماره یک ۵۸۶۵/۲ میلیارد ریال است . لیکن بعلت وجود رشد سالیانه در میزان خسارت پرداختی و لزوم دستیابی به برآورد درست اطلاعات خسارت پرداختی آخرین سال (سال ۸۳) مورد مطالعه در نظر گرفته می شود.

خسارت پرداختی شرکتهای بیمه در سال ۸۳ معادل ۱۰۰۳۳/۵ میلیارد ریال است که اگر ۶۰ درصد از این خسارتهای متعلق به بخش خودرو باشد و با فرض ایجاد ۱۰ درصد عایدی ( میزان نزول در خسارت پرداختی ) ، جریان نقد برآوردی عبارت خواهد بود از :

$$\text{جریان نقد} = ۱۰\% \times (۱۰۰۳۳/۵ \times ۶۰\%) = ۶۰۲/۰۱$$

دوره بازگشت سرمایه با وجود ۸۰۰ میلیارد ریال سرمایه گذاری و با فرض جریانهای نقدی حاصل از سرمایه گذاری به صورت اقساط مساوی بازیافت شود عبارت خواهد بود از:

$$\text{دوره بازگشت سرمایه} = ۱/۳ = ۸۰۰/۶۰۲,۰۱$$

بعبارتی یک سال و سه ماه طول خواهد کشید سرمایه گذار اصل مبلغ سرمایه گذاری را برداشت نماید.

نتیجه :

هر یک از فعالیتهای انسانی دارای اثرات اقتصادی ، اجتماعی و ... متفاوتی است که بررسی و مطالعه آنها جهت رشد و توسعه آن فعالیت مفید بوده و باعث استفاده مفیدتر و کارآمدتر از آن خواهد شد . بیمه یکی از این بدیهیات است . بیمه، افزون بر رفع تشویش خاطر ، دلهره و نگرانی از حوادث زیانبار احتمالی آینده ، دارای خصلت تعاون و کمک به هممنوع است . هر شخص در زندگی روزمره خود ممکن است با حوادث گوناگونی مواجه شود . برخی از این حوادث ، خوشایند بوده که به آنها شانس می گویند و برخی



دیگر ناخوشایند می باشند که ضرر و زیان به دنبال می آورند و ریسک خوانده می شوند . راههای گوناگونی برای برخورد با ریسک وجود دارد . برای مثال برخی از آنها را می توان حذف کرد یا کاهش داد . از برخی اجتناب کرد یا خنثی نمود یا اینکه ریسک را نگه داشت . ولی مهمترین و موثرترین روش برای مقابله با ریسک ، انتقال آنها به شرکتهای بیمه است . از طرفی وقوع حوادث مختلف پیامدهای ناگواری بر ثروت و دارائیهای ملی دارد . از مهمترین آثار اقتصادی بیمه ، حفظ توان مالی بیمه گذار در خصوص اموال و تاسیسات متعلق به اشخاص یا دولت است که جزئی از ثروت ملی محسوب می شوند . در کنار اثراتی چون تضمین سرمایه گذاری ، توسعه سرمایه گذاری و ... ، حفظ ثروت ملی از جمله مهمترین اثرات بیمه است . یکی از این ثروتهای ملی که ارزش فوق العاده ای در کشور دارد نیروی انسانی موجود در کشور است که می بایست از بلایای مختلف ( تصادف و...) بدور باشد.

پیشرفت بیمه موجب رفاه و افزایش سطح زندگی مردم نیز می شود . همچنین آینده قشرهای آسیب پذیر را می توان از طریق ارائه تامین در مقابل انواع حوادث مثل از کار افتادگی ، پیری ، هزینه ازدواج ، پرداخت هزینه تحصیلی فرزندان و پرداخت سرمایه بیمه عمر به صورت یکجا یا به شکل مستمری به بیمه شده یا استفاده کنندگان تضمین کرد. موسسه های بیمه از محل جمع آوری حق بیمه ها ، ذخایری را برنامه ریزی می کنند که این ذخایر ، خود منبع عظیم سرمایه گذاری است . برابر قانون (ماده ۶۱ قانون تاسیس بیمه مرکزی ایران و بیمه گری و آیین نامه سرمایه گذاری موسسات بیمه منتج از آن) ، این ذخایر در بخشهای مختلف اقتصادی سرمایه گذاری می شوند به نحوی که علاوه بر تامین سود تضمین شده برای بیمه گذاران به سهولت قابل تبدیل به وجه نقد بوده و به شکوفایی اقتصادی نیز یاری می رسانند . به نظر میرسد این جنبه از بیمه در کشور ایران مورد توجه جدی نبوده و استفاده کارآمدی از وجوه مازاد در شرکتهای بیمه نمی شود. هر بنگاه اقتصادی برای رشد و شکوفایی نیازمند تولید و سرمایه گذاری است که قطعاً" مورد توجه

شرکتهای بیمه ایرانی است. لیکن عبور از دایره راهکارهای سرمایه گذاری سنتی و فعالیت در عرصه های جدید کاری امری خطیر و نیازمند درایت کافی است.

طبق آمار موجود ارتباط تنگاتنگی بین فعالیت بیمه و ایمن سازی راهها وجود دارد. زیرا درصد بالایی از عایدی شرکتهای بیمه از بخش خودرو (حدود ۶۰ درصد) بوده و رویکرد منطقی حکم می کند که چنین شرکتهایی برای رشد و شکوفایی آن سرمایه گذاری نمایند. سرمایه گذاری در بخش های مختلف اقتصادی نمودهای متفاوتی دارد. بزرگترین عرصه جهت تجلی سرمایه گذاری در صنعت بیمه مربوط به آن جنبه ای از چنین فعالیتی است که باعث کاهش خسارت پرداختی گردد. این مهم با ایمن سازی جاده ها و کاهش تصادفات که بزرگترین عامل خسارت پرداختی بیمه است تحقق می یابد. پرداخت مبلغ ثابت از ذخایر فنی شرکتهای بیمه برای ایمن سازی راهها دارای منافع متعددی برای شرکتهای بیمه و جامعه خواهد بود.