

انجمن اقتصاددانان ایران

بیمه‌ها بر لبه تیغ

دکتر مهدوی: معمولا افرادی که از حقوق بیمه‌ای بالایی برخوردارند، در فعالیت‌های خود احتیاط بیشتری هم دارند.



بیمه‌ای می‌تواند در تداوم فعالیت شرکت‌های بیمه مؤثر واقع شود.

این استاد دانشگاه ادامه داد: طی دهه اخیر، تحقیقات متعددی در خصوص عدم تأثیرگذاری نرخ‌های حق بیمه بر بیمه‌گذاران صورت گرفته است. یک اقتصاددان آمریکایی در سال ۱۹۹۰ شاخص بیمه‌ای ایالت نگزاس را بر مبنای اطلاعات سال ۱۹۸۵ مورد مطالعه قرار داد. نتایج مطالعات وی نشان داد که ۴۰ درصد افرادی که تصادف کرده بودند، کمربند ایمنی خودروی خود را بسته بودند. در مقابل، تنها ۳۳ درصد افرادی که از حقوق بیمه‌ای خوبی برخوردار نبودند و یا اصلا بیمه نداشتند، کمربند ایمنی بسته بودند. به عبارت دیگر، افرادی که بیمه داشتند، جوانب احتیاط را بیشتر رعایت کرده‌اند.

دکتر مهدوی با بیان این که گسترش بیمه عمر، شاخصی برای توسعه کشورها می‌باشد، افزود: در اکثر کشورهای جهان، حق بیمه پرداختی برای بیمه عمر ۶۰ درصد و برای بیمه‌های دیگر ۴۰ درصد است. اما در کشورهای توسعه یافته، نرخ‌های بیمه عمر به مراتب بالاتر است. برای مثال، حق بیمه عمر در ژاپن ۷۳ درصد و برای بقیه بیمه‌ها ۲۷ درصد می‌باشد. ولی در ایران حق بیمه عمر تنها حدود ۷ درصد از کل بیمه‌ها است و همین عامل هم یکی از شاخص‌های عقب ماندگی بازار مالی کشورمان می‌باشد، در کشورهای توسعه یافته این شرکت‌های بیمه عمر هستند که به عنوان سرمایه‌گذار وارد بازار بورس می‌شوند و به آن رونق می‌بخشند.

وی در پایان تصریح کرد: همان‌طور که در تئوری انتخاب معکوس ذکر شد، شرکت‌های بیمه با خطر ریسک زیادی روبه‌رو هستند. بنابراین اگر این شرکت‌ها متوسط حق بیمه خسارت جامعه را محاسبه کنند، متضرر می‌شوند، چرا که در این شرایط، افراد خوش ریسک از بازار بیمه خارج شده و در عوض، افرادی که ریسک بالاتری دارند، در بازار باقی می‌مانند که نتیجه چنین وضعیتی، زیان‌دهی و ورشکستگی شرکت‌های بیمه خواهد بود. ■

در اولین جلسه تابستانه انجمن اقتصاددانان ایران که پنجشنبه ۲۸ تیرماه سال جاری در اتاق بازرگانی و صنایع و معادن ایران برگزار شد، دکتر غدیر مهدوی، اقتصاددان و عضو هیأت علمی دانشگاه تهران، به نقد و بررسی صنعت بیمه و چالش‌های نرخ‌گذاری در این صنعت پرداخت.

این استاد دانشگاه با استناد به تحقیقی که در سال ۱۹۷۶ توسط دکشلیبر و استیگلیتز با عنوان «شرایط تقاضای بیمه تحت اطلاعات نامتقارن» تهیه شد، تصریح کرد: در این تحقیق که در نهایت به بازار بیمه تحت شرایط انتخاب معکوس می‌انجامد، متقاضیان بیمه به سطوح ریسکی مختلف تقسیم شده‌اند. در این مدل، افرادی که سطح ریسک بالاتری دارند، خدمات بیمه‌ای بیشتری تقاضا می‌کنند. اما شرکت‌های بیمه در فرآیند قیمت‌گذاری حق بیمه‌های خود، ریسک کل جامعه را در نظر می‌گیرند. لذا افرادی که از سطح ریسک بالاتری برخوردارند، در تعیین نرخ خسارت لحاظ نمی‌شوند. بدین ترتیب، متوسط نرخ خسارت بیمه‌شوندگان با ریسک بالا، از متوسط نرخ خسارت کل جامعه بیشتر خواهد بود. البته در برخی موارد، پیش‌بینی شرکت بیمه از نرخ حق بیمه نادرست از آب درمی‌آید که به این شرایط در مدل یاد شده، Adverse Selection یا انتخاب معکوس می‌گویند.

عضو هیأت علمی دانشکده اقتصاد دانشگاه تهران، افزود: از حدود ۱۰ تا ۱۲ سال پیش، انتقادات و تردیدهایی در خصوص این مدل به وجود آمد انتقاد اساسی اول به مدل انتخاب معکوس، در نظر نگرفتن ارتباط معکوس بین ریسک‌پذیرها و ریسک‌گریزها می‌باشد، زیرا آنهایی که محتاط‌ترند، سطح ریسک پایین‌تری دارند و افرادی که سطح ریسک بالاتری دارند، تقاضای بیشتری برای خرید بیمه دارند. بنابراین شرکت‌های بیمه باید حق بیمه را بالاتر از متوسط تخمین خود در نظر بگیرند. انتقاد دوم نیز به احتیاط‌ها اشاره دارد. در واقع، افرادی که ریسک بالاتری دارند و بیمه بیشتری خریداری می‌کنند، نسبت به کل جامعه، احتیاط بیشتری در فعالیت‌های خود انجام می‌دهند. اما این مسأله در مدل انتخاب معکوس مورد توجه قرار نگرفته است.

دکتر مهدوی با بیان این که منطقی است افرادی که از سطح ریسک بالاتری برخوردارند، حق بیمه بیشتری بپردازند، خاطر نشان کرد: حق بیمه و قیمتی که شرکت‌های بیمه در شرایط رقابتی و بر اساس متوسط نرخ خسارت کل جامعه محاسبه می‌کنند، عملا کمتر از رقم واقعی است، چرا که شرکت‌های بیمه به ویژه در کشورهای جهان سوم از جمله ایران، با ریسک‌های بالایی مواجه هستند. از این رو، بالا بردن نرخ خدمات

خودروهای وارداتی می‌باشد. در سال گذشته تعداد ۳ هزار و ۶۵۰ دستگاه خودرو به ارزش ۵۴ میلیون و ۸۹۷ هزار دلار از ژاپن به ایران وارد شده است. سهم ژاپن از کل واردات در سال گذشته معادل ۲۲/۷ درصد بوده است. آلمان نیز سومین صادرکننده خودرو به ایران در سال ۸۵ بوده است. سهم این کشور از کل واردات خودروی کشورمان در سال گذشته، تعداد یک هزار و ۱۱۷ دستگاه به ارزش ۴۸ میلیون و ۴۶۸ هزار دلار می‌باشد. در سال گذشته از استرالیا نیز تعداد ۸۹۶ دستگاه خودرو به ارزش ۱۵ میلیون و ۲۲۵ هزار دلار به ایران وارد شده است. لذا استرالیا چهارمین صادرکننده خودرو به ایران در سال ۸۵ می‌باشد. در مجموع، ۹۸/۳ درصد واردات خودروی کشور در سال گذشته از ۱۰ کشور جهان انجام شده است.

ارزان‌ترین و گران‌ترین

خودروی گلف پاناما مدل ۲۰۰۶، ارزان‌ترین خودروی وارداتی به کشور در سال ۸۵ بود. ارزش این خودرو چهار هزار و ۸۵ دلار بود که از کشور ژاپن و از طریق گمرک بوشهر وارد و ترخیص شد. در مقابل، خودروی سواری بنز نقره‌ای مدل S530 ساخت سال ۲۰۰۶ شرکت بنز آلمان، با ارزش ۱۰۵ هزار و ۴۲۹ دلار، گران‌ترین خودروی وارداتی به کشور در سال ۸۵ بوده است. این خودرو از طریق گمرک جنوب تهران ترخیص گردیده است.

مالیات خودروهای وارداتی

تحقق درآمد دولت از محل مالیات واردات خودرو در سال ۸۵ نسبت به رقم مصوب بودجه، معادل ۱۰۱ درصد بوده است. به گزارش واحد اطلاعات و اخبار «اقتصاد ایران»، درآمد دولت از محل مالیات واردات خودرو در سال گذشته به ۴ تریلیون و ۳۰ میلیارد ریال بالغ گردید که نسبت به درآمد ۲ تریلیون و ۵۸۸ میلیارد ریالی سال ۸۴ حدود ۵۶ درصد رشد نشان می‌دهد.

تعرفه واردات خودرو

با وجودی که قرار بود تعرفه واردات خودرو در سال ۸۶ نسبت به سال گذشته، ۱۰ درصد کاهش یابد، اما از ابتدای سال جاری نیز تعرفه ۹۰ درصدی اعمال شده است. آقای محمود ابطحی، نایب رییس کمیسیون صنایع و معادن مجلس شورای اسلامی، در این باره به خبرنگار «اقتصاد ایران» می‌گوید: تعرفه، ابزار کنترلی در اختیار دولت است تا از یک سو برای حمایت از تولید داخلی و از سوی دیگر، با متعادل کردن قیمت‌ها در بازار داخلی، از مصرف‌کننده حمایت کند.

ابطحی با اشاره به این که مجلس از سال ۸۲ به صورت جدی تعرفه‌های وارداتی به ویژه خودرو را در دست بررسی دارد، یادآور شد: تعرفه واردات خودرو طی سال‌های گذشته از ۱۳۰ درصد به ۹۰ درصد کاهش یافته است. ■