سقوط هواپیماها

مهران، افشان

مشکلات در بخش هواپیمایی نتیجه مازاد ظرفیت است.اغلب بیه گران هوایی لویدز بر این اعتقادند که بازار در سال 1999 از یک‏ مازاد ظرفیت رنج می‏برد.در واقع آن‏ها معتقدند که این وضعیت مدتی است که سوددهی‏ را از میان برده است.عقیده عمومی بر این است‏ که باید تغییری در نرخ‏ها به وجود بیاید.

نظر دیگری که بین اغلب بیمه گران‏ مشترک است بیکاری یا بی رونقی فعالیت‏ بیمه‏ای است که طبق آن برای بازار فقط دو راه‏ باقی می‏ماند:افزایش خسارات یا افزایش‏ سوددهی،مگر این که تغییری در وضعیت‏ موجود حاصل آید.

در آخرین سالی که بازار در آن نتایج‏ مطلوبی به دست آورد،یعنی سال 1996، سوددهی به میزان 136 میلیون پوند همراه با نرخ سود 31 درصدی بر حق بیمه‏ای معادل‏ 436 میلیون پوند بود.برای پیشگویی در مورد سال‏های 1997 و 1998 کمی زود است ولی‏ عقیده عمومی بر این است که وضعیت رقابت و افت نرخ‏ها سوددهی را در پایین‏ترین حد خود نگاه خواهد داشت.

با وجود این که شرایط بیمه هوایی و صنعت هواپیمایی در کل رو به بهبود است ولی‏ وجود نرخ‏های پایین جنبه منفی قضیه است. سفر هوایی امن‏تر از قبل شده و در سال افزایش‏ 3 درصدی نشان می‏دهد.به علاوه نرخ تسویه‏ خسارت‏ها-به غیر از مواردی چون سقوط اخیر هواپیمای مصری-رو به نزول است.ولی‏ بیمه گران از این مسأله سودی نبرده‏اند و علت‏ آن خلاء موجود در بازار است.

اما عواملی هم وجود دارند که در سال‏ آینده منجر به افزایش نرخ‏ها خواهند شد. مهم‏ترین این عوامل کناره‏گیری تعدادی از بیمه‏ گران اتکایی از امور هوایی است.

با کنار رفتن این گروه از بازار،بیمه گران‏ مستقیم باید مقدار بیشتری از ریسک را در دفاتر خود نگاه دارند که طبیعتا باعث می‏شود آن‏ها خواهان افزایش نرخ‏ها باشند تا به حد سوددهی برسند.این واقعیت که تعداد خسارات‏ هواپیمایی به حدی نرسیده تا بیمه گران اتکایی‏ وارد عمل شوند نیز باعث شده تا بیمه گران به‏ فکر افزایش نرخ بیافتند.قراردادهای بیمه‏ مشترک که طبق آن چندین بیمه‏گر متحمل‏ خسارت می‏شوند نیز باعث شده تا احتیاج به‏ افزایش نرخ جدی‏تر به نظر بیاید.

بیمه گران امیدوارند که با افزایش روند اتحاد در بین شرکت‏ها ظرفیت اضافی موجود در بازار از بین رفته و در اثر آن فشار فزاینده‏ای‏ بر روی نرخ‏ها وارد شود.به علاوه،بعضی‏ معتقدند که بازار محتاج محصولات بیمه‏ای‏ جدید است-که در سال‏های گذشته به ندرت دیده شده-و امیدوارند که شرکت‏های متحد شده بر روی نوآوری و تولید کالا بیش از پیش‏ تمرکز داشته باشند.هم چنین اکنون زمان‏ مناسبی برای ارائه بیمه نامه‏های طراحی شده‏ است که مشتریان بتوانند در یک مرحله به‏ سادگی از خدمات لازم برخوردار شوند.روند بهبودی گر چه کمی کند به نظر می‏رسد ولی‏ بیمه گران به آن اطمینان داشته و منتظر آینده‏ روشن‏تری هستند.اغلب آنان در این مطلب هم‏ عقیده هستند که برای رفع مسأله ظرفیت مازاد بازار باید انواع دیگری از مشاغل رو به بهبودی‏ بروند که نتیجه آن جذب سرمایه است.اگر این‏ اتفاق نیفتد و بقیه بخش‏ها مانند وسایل نقلیه‏ که حتی از بخش هوایی نیز در سال‏های گذشته‏ وضعشان بدتر بوده به همان صورت بمانند،این‏ احتمال می‏رود که مشکل خلاء به جای خود باقی بماند.متأسفانه این مسأله فقط باعث‏ توقف رشد میزان نرخ‏ها به حد دلخواه‏ خواهد شد.

مترجم:افشان مهران

منبع:و ضمیمه Nov 1999.P.22. Ins.Day.issue No:709

فشارهای عصبی

در دنیای بدون بازده،بی ارزش و صراحتا بگوییم توأم با هر دو خصیصه تجارت فاقد منابع لازم امروزه جای هیچ تعجبی نیست که به‏ زعم مدیران ریسک بریتانیا دعاوی مربوط به‏ خسارات فشارهای عصبی‏1از سوی کارمندان، تهدیدی با سریع‏ترین نرخ رشد برای تجارت‏ باشد.بررسی یکصد و بیست شرکت عضو انجمن‏ صنفی مدیران ریسک بریتانیا AIRMIC به این‏ نتیجه دست یافت که دعاوی خسارات فشارهای‏ عصبی با 66% از کل موارد ادعایی درصدر لیست نگرانی‏های سال 1999 قرار دارد،با این‏ باور که در سال جاری این نوع دعاوی به مراتب‏ جدی‏تر از سال گذشته خواهد بود.

اما AIRMIC در طرز تلقی خود تنها نیست،چرا که به دنبال یافته‏های فوق‏ بررسی‏های دیگری از سوی کنگره اتحادیه‏های‏ کارگری(TUC)2بر روی ده بخش از صنایع‏ انگلستان موید این نکته است که فشارهای‏ عصبی،مهم‏ترین عامل در بین هفت بخش و در دو بخش نیز دومین عامل مهم در خصوص‏ مخاطرات برای سلامی و ایمنی کار است.

(1) Stress claims

(2) Trades Union Congress