

علت‌های اساسی عدم توسعه بیمه در ایران

● دکتر ضیاء رفیعیان

می‌شود به این پرسش‌ها پاسخ داده شود.
۱ - توسعه بیمه هم‌دوش توسعه اقتصادی است. به این معنی که توسعه بیمه در گرو توسعه اقتصادی و معلول آن است، نه عامل آن. تولیدکنندگان، بازرگانان و اقشار مختلف مردم در یک بازار پررونق اقتصادی با این برداشت که بیمه یک نیاز مبرم است، برای تأمین آن به شرکت‌های بیمه روی می‌آورند. تصور می‌شود، مشاهدات یا اطلاعات ما در این خصوص به قدری است که نیاز به برهان ندارد. آیا منشأ توسعه بیمه در کشورهایی مثل ژاپن، مالزی یا اندونزی جز شکوفایی اقتصادی و مکنات مادی بوده است؟ با وجود این باید اضافه کنیم که بیمه در بدو امر و در نخستین جهش، معلول توسعه اقتصادی است؛ ولی در مراحل بعد و پس از استقرار پایه‌های اقتصاد، بر توسعه اقتصادی تأثیر می‌گذارد و به عاملان اقتصادی جرأت و جسارت خطر کردن - خطری که قابل بیمه شدن است - را می‌دهد.

ارزش هر مردی، بسته به کاری است که آن را به خوبی می‌داند و انجام می‌دهد.
حضرت علی (ع)

این جمله را تا به حال بارها شنیده‌ایم که بخش خصوصی موجب توسعه بیمه می‌شود. به عبارتی دلیل عدم توسعه بیمه دولتی بودن آن است. به این ترتیب اگر این علت که از دید آنها عامل بازدارنده توسعه است، برطرف شود، شاهد توسعه خواهیم بود.

آیا واقعاً تنها علت عدم توسعه بیمه در ایران دولتی بودن آن است؟ آیا علل و عوامل توسعه بیمه در ایران تنها در یک عامل یعنی تأسیس شرکت‌های بیمه خصوصی نهفته است؟ آیا، علل دیگر عدم توسعه از لحاظ شدت و ضعف تأثیری برابر دارند؟ کدام علل و عوامل قوی‌تر و تأثیرگذارتر هستند؟ در این نوشته تلاش

اساساً آنچه بیمه‌گذاران بالقوه را به سوی بیمه رهنمون می‌کند و علاقه و اشتیاق را در آنها به وجود می‌آورد، نیاز به تأمین است. کیفیت خدمات بیمه‌گران اعم از دولتی یا خصوصی در مقام رقابت در جلب مشتریان مؤثر است. ولی این تأثیر بخشی به عنوان یک عامل کارساز، بعد از مرحله ورود به توسعه اقتصادی رخ می‌نماید.

۲- برخی با استناد به این‌که چون نسبت حق بیمه به درآمد ملی در ایران (۰/۷۲ درصد) بسیار پایین‌تر از حد استاندارد جهانی (۳ درصد) است، می‌توان نتیجه گرفت که شرکت‌های بیمه دولتی نتوانسته‌اند یا نخواسته‌اند گام‌های بلندی برای توسعه بیمه و جلب مشتریان بردارند و به همین دلیل فعالیت‌های بیمه‌ای در سطح نازل باقی مانده است. برپایه این استدلال و با بیان این مقدمه، این‌گونه اظهارنظر می‌شود که راه علاج این واقعه، تأسیس شرکت‌های بیمه خصوصی است و شاه کلید توسعه بیمه در ایران در این امر خلاصه می‌شود. در حال حاضر وارد این بحث نمی‌شویم که آیا از آن مقدمه این نتیجه عاید می‌شود یا نه؛ می‌خواهیم بدانیم مقایسه حق بیمه در ایران نسبت به کشورهای صنعتی و یا نسبت به متوسط حق بیمه جهانی درست است یا نادرست؟ حق بیمه تابعی از درآمد ملی و درآمد سرانه است و هر دو تابع توسعه و رشد اقتصادی و به کارگیری تکنولوژی می‌باشند.

در کشوری که اکثریت مردم آن بازحمت بسیار حداقل معاش ضروری خود را تأمین و به حکم اضطراب هزینه‌های لازم را از برنامه معاش خود حذف می‌کنند، چگونه می‌توانند قسمتی از درآمد خود را به تأمین حق بیمه پوشش‌های بیمه‌ای اختصاص دهند؟ نمی‌توان گفت، چون درآمد ملی یک

کشور به طور مثال یک دهم درآمد ملی کشور دیگری است، باید حق بیمه کشور اول برابر یک دهم حق بیمه کشور دوم باشد. این نتیجه‌گیری خطا و دور از واقعیت است. باید دید توزیع درآمد ملی چگونه است؟ چه میزان از درآمد ملی برای سرمایه‌گذاری در تولید و اشتغال به کار گرفته می‌شود؟ سمت و سوی سرمایه‌ها چیست؟ بیشتر در جهت زدودن فقر و حفظ منافع و تقویت خدمات اجتماعی به کار گرفته می‌شود، یا منافع آنی صاحبان سرمایه را تأمین می‌کند؟ آیا صاحبان سرمایه در بخش خصوصی، چشم به جایی دوخته‌اند که حداکثر سود را برای آنها تأمین کند؛ اعم از اینکه مولّد باشد یا نباشد؟ یا اینکه دلیرانه و سخاوتمندانه در رتبه اول منافع و مصالح اجتماعی را قرار می‌دهند، دل به حال بینوایان جامعه می‌سوزانند و به سودی اندک قناعت می‌کنند؟

۳- شرکت‌های خصوصی بیمه، چه

می‌توانند بکنند تا بیمه رونق یابد و آستانه آنها مأمّن بیمه‌گذاران شود؟

احتمالاً پاسخ این است که این شرکت‌ها، روابطی پسندیده با بیمه‌گذاران برقرار می‌کنند، خسارات را به موقع می‌پردازند، از کار فروبسته آنها گره‌گشایی می‌نمایند و صرفاً بر ضوابط خشک تکیه نمی‌کنند. اگر علی‌رغم کوشش قوای مقننه و مجریه برای فراگیری نوعی از بیمه مسؤلیت (بیمه مسؤلیت مدنی دارندگان وسایط نقلیه موتوری زمینی) و به کارگیری تمام تدابیر در این نوع بیمه، تا به حال نتیجه‌ی مطلوب حاصل نشده است، آیا این امر گواه این نیست که اساساً مشکل در جای دیگری است نه در دولتی یا خصوصی بودن بیمه؟

- طبق قانون، صاحبان وسایل نقلیه موتوری موظف هستند، وسایل خود را در مقابل خساراتی که ممکن است در اثر به کارگیری آن وسایل به اشخاص ثالث وارد



شود، بیمه کنند.

- براساس ضمانت اجرایی مقرر، مأموران راهنمایی و رانندگی کسانی را که دارای بیمه به نفع ثالث نیستند، جریمه می‌کنند.

- نمایندگان و کارگزاران بیمه که سهمی از حق بیمه به عنوان کارمزد به آنها تعلق می‌گیرد، در حد توان خود کوشش کرده‌اند تا مالکان وسایل نقلیه را تشویق و ترغیب به خرید بیمه به نفع ثالث کنند.

- بیمه‌گران با سرعت و با استفاده از تسهیلات مناسب در حد مقدور، نسبت به پرداخت خسارت‌های جانی و مالی وارد به زیاندیدگان اقدام کرده‌اند. به ویژه باتوجه به رقابت شدید شرکت‌های بیمه برای جلب مشتری، اصل را بر حسن نیت بیمه‌گذاران و اشخاص ثالث قرار داده، قرائن و شواهد خلاف را نادیده گرفته و در پرداخت خسارت گشاده‌دستی کرده‌اند؛ تا آنجا که در این رشته بیمه، متضرر شده‌اند.

- دادگاه‌هایی که به خسارت جانی ناشی از وسایل رانندگی رسیدگی می‌کنند؛ با توجه به مقررات قانون جزای اسلامی در خصوص دیات، متخلفین را به مبالغ سنگینی که در بیشتر موارد پرداخت آن از حد توان آنها خارج است، محکوم می‌کنند. وضعیتی که در صورت بیمه نداشتن متهم، زندگی او در آشفستگی و تاریکی فرو می‌رود.

باوجود تمام این چاره‌اندیشی‌ها، جهت‌گیری‌ها و اقدام‌ها ببینیم نتایج از چه قرار بوده است؟

از مجموع حدود پنج میلیون و ۵۰۰ هزار وسیله نقلیه در ایران، حدود سه میلیون وسیله نقلیه دارای بیمه شخص ثالث هستند. به طور متوسط در یک سال حدود چهارصد هزار تصادف داشته‌ایم که با فرض تساوی نسبت، سهم وسایل نقلیه بیمه‌نشده

علل اقتصادی و اجتماعی در توسعه بیمه مؤثر و کارساز هستند. توسعه بیمه در گرو ایجاد بخش خصوصی بیمه نیست و مقایسه صنعت بیمه ایران و کشورهای صنعتی جهان، مؤلفه‌های لازم را ندارد و واقعیت‌ها را نشان نمی‌دهد

حدود ۴۴ درصد تصادفات است. اگر بنا به علل متعدد و مسایل پیچیده اجتماعی و اقتصادی وضعیت این بیمه بدین‌گونه باشد، در مورد سایر انواع بیمه چه انتظاری می‌توان داشت؟

بیمه‌نکردن وسایل نقلیه در قبال خسارت‌های وارد به اشخاص ثالث از بی‌اطلاعی و عدم وقوف به عواقب کار نیست. امروز تمام رانندگان و مالکان می‌دانند که خسارت‌های وارد به اشخاص ثالث به خصوص خسارات بدنی برای مسؤول، در بسیاری از موارد سنگین و طاقت‌فرسا است. باتوجه به آگاهی رانندگان از احتمال وقوع حادثه در هر زمان، وقوف به پرداخت بدون تعلل خسارات مالی و بدنی از سوی شرکت‌های بیمه دولتی و وجود الزام قانونی و تعقیب قضایی، بیمه نبودن نزدیک به نیمی از وسایل نقلیه‌های عمومی دارد؟ سطحی‌نگری، اندیشه‌های نادرست، پیروی از عادت و آسان‌گیری از جمله عوامل مؤثر هستند؛ ولی علت اساسی، کافی نبودن درآمد و ضعف بنیه مالی است.

۴ - اشاره کردیم که مشکل عدم توسعه بیمه، مربوط به خصوصی یا دولتی بودن شرکت‌های بیمه نیست. اینک با نگاهی به بیمه عمر به شرط حیات که در کشورهای صنعتی از رشد و توسعه بسیاری برخوردار است موضوع را بررسی می‌کنیم.

بیمه‌گذاران بیمه عمر به شرط حیات به حق دو انتظار دارند: نخست این‌که در قرارداد بیمه نقش تورم حذف شود و دوم این‌که سرمایه‌ای که در پایان مدت توسط بیمه‌گر پرداخت می‌شود تا میزان قابل قبولی بیش از حق بیمه‌های پرداخت شده باشد. با وجود تلاش شرکت‌های بیمه دولتی در حد مقدور برای برآوردن این دو انتظار و ایجاد جاذبه قوی برای این نوع بیمه، تورم و اوضاع اقتصادی در کشور ما به گونه‌ای است که این بیمه توسعه نیافته است.

واقعیت امر این است، که اکثر اعضای جامعه، توانایی پرداخت حق بیمه این نوع بیمه را ندارند و اقلیتی که توانایی پرداخت آن را دارند در امور دیگری که سود در آن بیشتر و سریع‌تر به دست می‌آید سرمایه‌گذاری می‌کنند. کسانی هم که سرمایه اندکی دارند به خرید و فروش اتمومیل یا تلفن همراه و امثال آن می‌پردازند.

در توسعه این بیمه، بخش خصوصی چه نقش اضافی مهمی می‌تواند داشته باشد؟ اگر بخواهد خدمت بیشتری بر عهده گیرد؛ باید بر میزان سود و شرکت در منافع بیفزاید. این امر مستلزم آن است که شرکت‌های بیمه خصوصی بتوانند در مراکز سرمایه‌گذاری کنند که سود بالایی داشته باشد؛ به عبارت دیگر سرمایه‌گذاری در کارهای دلّالی و پرداخت وام با بهره زیاد که قطعاً مطلوب و پسندیده نیست.

دو نمونه یاد شده روشن‌گر این واقعیت است که علل اقتصادی و اجتماعی در توسعه بیمه مؤثر و کارساز هستند. توسعه بیمه در گرو ایجاد بخش خصوصی بیمه نیست و مقایسه صنعت بیمه ایران و کشورهای صنعتی جهان، مؤلفه‌های لازم را ندارد و واقعیت‌ها را نشان نمی‌دهد.