

پروژه‌های ملی در انتظار بیمه

نمای خطر مفاطعه کاری

● آرزو قدیانی



«خطر» از ابتدای خلقت، همراه انسان بوده و همواره موجب ضرر و زیان و دغدغه خاطر او شده است و وی را برآن داشته تا راهکارهای مناسبی برای پیشگیری و یا جبران خسارت‌های آن جستجو کند. دانش مدیریت ریسک و مدیریت سرمایه، ابزاری را در اختیار افراد قرار می‌دهد تا بهترین راهکار را برای جبران این خسارات یافته و با انتقال ریسک به بیمه‌گر نگرانی‌های خود را بر طرف سازند. بیمه در کشورهای پیشرفته دنیا، از ضرورت‌های اجرای انجام پروژه‌ها و طرح‌های عمرانی است. اما متأسفانه با وجود تلاش‌های چشمگیر شرکت‌های بیمه کشورمان، رشته بیمه تمام خطر مفاطعه کاری هنوز با اقبال خوب بیمه‌گذارانش که همان پیمانکاران، کارفرمایان و مدیران پروژه‌ها هستند، مواجه نشده است. این گزارش را به بررسی دلایل توسعه نیافتگی بیمه تمام خطر مفاطعه کاری اختصاص داده‌ایم.

بیمه تمام خطر مفاطعه کاری (*Contractors All Risk*) بخشی از بیمه‌های مهندسی است که پروژه‌های عمرانی، کارهای ساختمانی و *Civil* را در بر می‌گیرند.

برای پروژه‌هایی مانند نیروگاه و کارخانه که صرفاً محدود به کارهای *Civil* می‌شوند یعنی ۵۰ درصد عملیات پروژه (و بیشتر) منحصر به عملیات نصب شود، باید بیمه تمام خطر نصب ارائه شود و در غیر این صورت بیمه تمام خطر مفاطعه کاری برای آن تعریف می‌شود. تونل‌ها، جاده‌ها، سد‌ها، پل‌ها، اسکله‌ها و ... تحت پوشش بیمه *CAR* قرار می‌گیرند.

پوشش‌های این بیمه شامل دو بخش است: الف) خسارات مادی

ب) مسئولیت مدنی در قبال اشخاص ثالث

صنعت ساخت و ساز و بیمه CAR

صنعت ساخت و ساز یکی از پررونق ترین فعالیت های اقتصادی بین المللی است. این صنعت در جنوب شرقی آسیا (چین و هنگ کنگ)، اروپای شرقی (مسکو، لیتوانی و استونی)، ایالات متحده آمریکا و خاورمیانه بسیار پررونق است. در منطقه خاورمیانه به دنبال افزایش بهای نفت و توسعه مناطق نفت خیز، دبی و قطر بخش عمده ای از ساخت و سازها را به خود اختصاص داده اند.

رونق و توسعه این صنعت در کشور ما نیز در سالیان اخیر به وضوح دیده می شود. هرچند براساس آمار منتشر شده از سوی بانک مرکزی، در سه ماهه اول سال ۱۳۸۴ ساخت و ساز ۶/۵ درصد نسبت به سه ماهه مشابه سال قبل کاهش یافته است. پاسخ به این سؤال که آیا بیمه نیز همگام با رشد صنعت ساختمان، گسترش یافته است یا خیر، مطمئناً منفی است. چراکه مشکل اصلی در صنعت ساخت و ساز کشور تجربی بودن مجریان و متخصص نبودن آنهاست.

البته همان طور که می دانیم کشور ما از نظر موقعیت زمین شناسی، در منطقه ای پرخطر (از لحاظ حوادث طبیعی) قرار گرفته است. یعنی همان گونه که حوادثی مثل سیل و زلزله یک سد یا پل در حال ساخت را ممکن است مورد تهدید قرار دهند، به همان نسبت نیز برای یک ساختمان در دست احداث خطر آفرین هستند. بنابراین تهیه بیمه نامه تمام خطر مقطعه کاری برای تمامی پروژه ها و واحدهای در دست ساخت ضروری به نظر می رسد.

دلایل توسعه نیافتگی بیمه تمام خطر مقطعه کاری

دلایل توسعه نیافتگی بیمه CAR را در درون صنعت بیمه و بیرون از آن باید جستجو کرد.

پیدایش بیمه در جهان به ۴ قرن قبل باز می گردد و از آنجایی که بیمه در اروپا متولد شده است لذا این صنعت به مانند درخت تنومندی در تمامی ابعاد زندگی مردم اروپا، ریشه دوانیده است. در کشور ما با وجود گذشت هفت دهه از آغاز فعالیت های بیمه ای، شاید به جرأت بتوان گفت صنعت بیمه هنوز دوران طفولیت خود را سپری می کند و تا شکوفایی، راه بسیاری در پیش دارد.

نبود اطلاعات آماری در صنعت بیمه، به ویژه در بخش بیمه های مهندسی و تمام خطر مقطعه کاری سبب شده تا شرکت های بیمه برآورد درستی از ظرفیت های بازار نداشته باشند. اصولاً در کشورهای پیشرفته دنیا، ریسک های بزرگ بین شرکتهای بیمه توزیع می شود. در واقع Under writer نرخ واقعی خطر را مشخص و با توجه به این نرخ، هر شرکت بیمه متناسب با ظرفیت نگهدارنده اش، سهمی را قبول می کند. اما متأسفانه در کشور ما این رویه وجود ندارد. یعنی هر شرکت بیمه با توجه به سیاست های مالی و رقابتی اش با سایر شرکت ها، سعی در قبول کردن ریسک به تنهایی دارد. یعنی شرکتهای بیمه کشور ما تمایلی به انجام کارهای مشارکتی با یکدیگر ندارند. در این زمینه مدیریت شرکت های بیمه ضروری است نسبت به اتخاذ روشهای مناسب و حرفه ای رقابت و جهت گیری در این مسیر اقدام نمایند.

تولد شرکت های بیمه خصوصی در صنعت بیمه کشور، نوید بخش افق های روشنی در فعالیت های بیمه است. اصولاً بخش خصوصی

■ نبود اطلاعات آماری در صنعت بیمه، به ویژه در بخش بیمه های مهندسی و تمام خطر مقطعه کاری سبب شده تا شرکت های بیمه برآورد درستی از ظرفیت های بازار نداشته باشند



حق بیمه‌های شرکت‌های داخلی و خارجی در می‌یابیم که نرخ حق بیمه شرکت‌های بیمه ایرانی حدود ۷۰ درصد از نرخ‌های جهانی کمتر است. این موضوع شاید در مقطع کوتاهی برای صنعت بیمه و جامعه بیمه‌گذاران چاره‌ساز باشد ولی با دیدی عمیق‌تر، مشخص می‌شود که این موضوع به معضلی تبدیل می‌شود. یعنی هنگام پرداخت خسارت، به دلیل دقیق برآورد نکردن بهای خطر، شرکت‌های بیمه به درستی نمی‌توانند به بیمه‌گذاران خدمت‌رسانی کنند.

(که بعد از گذشت بیش از دو دهه در کشور متولد شد) با حضور مدیران بیمه‌های دولتی شکل گرفته‌اند. باورهای دولتی و سیستم ساختار مدیریت دولتی به بخش خصوصی منتقل شده است. این مسئله از دیدگاه‌های متفاوت، قابل بررسی است. چرا که ساختار بخش دولتی با بخش خصوصی متفاوت است.

شرکت‌های بیمه خصوصی در دو تا سه سال اخیر توانسته‌اند بخشی از پورتنفوی بیمه‌های مهندسی را جذب نمایند. البته در این مورد باید یادآور شویم که سودده یا زیان‌ده بودن این رشته برای بیمه‌های خصوصی در ۵ سال آینده مشخص می‌شود چرا که اجرا و به پایان رساندن یک پروژه عمرانی حداقل ۷ سال به طول می‌انجامد. شرکت‌های بیمه می‌توانند برای گسترش این رشته، کارشناسان حرفه‌ای تربیت نمایند. این کارشناسان را می‌توان با جذب مهندسانی در رشته‌های عمران و راه و ساختمان و آموزش فنون بیمه‌ای، تربیت نمود. حتی شرکت‌های می‌توانند این کارشناسان را برای گذراندن دوره‌های تخصصی بیمه به کشورهای صاحب نام این فن، اعزام نمایند.

همچنین شرکت‌های بیمه به منظور توسعه این رشته، می‌توانند از طرح‌های پژوهشی که در قالب پایان‌نامه‌های کارشناسی ارشد و دکتری انجام می‌شود، حمایت مالی نموده و از این تحقیقات و پژوهش‌ها برای بسط و گسترش بیمه‌های مهندسی، استفاده‌های کاربردی نمایند.

اصولاً هر کالایی، بهایی دارد بیمه به عنوان یک کالا، یا به عبارتی دیگر یک خدمت، دارای بهایی است که به آن بهای خطر یا حق بیمه گفته می‌شود. پایین آوردن حق بیمه‌ها توسط شرکت‌های بیمه سبب شده تا مشتریان در بازار بیمه سردرگم شوند و در نتیجه نتوانند کالایی با کیفیت خریداری نمایند. این در حالی است که نرخ‌های استاندارد جهانی مشخص است و شرکت‌های بیمه باید از آنها تبعیت کنند.

با در نظر گرفتن این نرخ‌ها برای یک ریسک داخل کشور و مقایسه

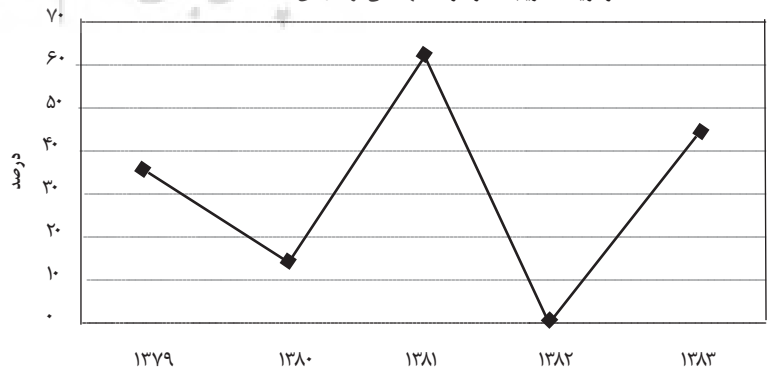
ریشه مشکلات را باید در ضوابط اجرایی جستجو کرد در ماده ۲۱ شرایط عمومی پیمان گفته شده که پیمانکار (برنده مناقصه) موظف است آن قسمت از طرح را، که در مناقصه برنده شده، بیمه تمام خطر مقاطعه‌کاری نماید. این بیمه باید تا زمان تحویل کار، ادامه یافته و معتبر باشد. اگر طرح عمرانی بیمه نشود، مجری طرح، تا ارائه بیمه تمام خطر با پیمانکار نباید تسویه کند. متأسفانه در مواردی، اجرای قوانین به دلایلی نادیده گرفته می‌شود. یکی از دلایل آن، پیمانکاران و مجریانی هستند که به اهمیت بیمه توجهی نمی‌کنند و به عبارت دیگر شاید با مدیریت ریسک و بیمه تمام خطر مقاطعه‌کاری آشنا نیستند. در برخی موارد، پیمانکاران شرکت‌های خصوصی تمایل به بیمه کردن پروژه دارند ولی صاحب کار از پرداخت حق بیمه خودداری می‌نماید، چرا که بیمه را هزینه در نظر می‌گیرند نه سرمایه‌گذاری.

فقدان ضمانت اجرایی ماده ۲۱ شرایط عمومی پیمان، باعث شده حتی مدیران پروژه‌های دولتی، اقدامی در جهت تهیه بیمه تمام خطر مقاطعه‌کاری ننمایند. در چنین وضعیتی و در صورت وقوع خطر (حوادث طبیعی و یا غیرطبیعی) خسارت‌های سنگین وارد آمده سبب از بین رفتن سرمایه‌های ملی می‌شود.

محمد حیدری، مدیر بیمه‌های مهندسی و مسئولیت شرکت سهامی بیمه ایران در این باره گفت: نبود ضمانت‌های اجرایی،

■ متأسفانه در مواردی، اجرای قوانین به دلایلی نادیده گرفته می‌شود. یکی از دلایل آن، پیمانکاران و مجریانی هستند که به اهمیت بیمه توجهی نمی‌کنند و به عبارت دیگر شاید با مدیریت ریسک و بیمه تمام خطر مقاطعه‌کاری آشنا نیستند

نمودار یک - ضریب خسارت رشته مهندسی در سال‌های ۱۳۸۳ - ۱۳۷۹





■ فقدان ضمانت اجرایی
ماده ۲۱ شرایط عمومی
پیمان، باعث شده حتی
مدیران پروژه‌های
دولتی، اقدامی در جهت
تهیه بیمه تمام خطر
مقاطعہ کاری ننمایند. در
چنین وضعیتی و در
صورت وقوع خطر
(حوادث طبیعی و یا
غیرطبیعی) خسارت‌های
سنگین وارد آمده سبب از
بین رفتن سرمایه‌های
ملی می‌شود

توسعه و گسترش بیمه‌های مهندسی و به ویژه بیمه تمام خطر
مقاطعہ کاری در گرو بسترسازی مناسب و خاص خود است.

راهکارهای زیر برای گسترش این رشته، مطلوب به نظر می‌رسد:
- شرکت‌های بیمه می‌توانند با برگزاری سمینارهای آموزشی، فواید
بیمه‌های تمام خطر مقاطعہ کاری را به جامعه پیمانکاران معرفی نمایند.
- تبلیغات فراگیر شرکت‌های بیمه در رسانه‌های گروهی، مجلات
و نشریه‌های فنی و تخصصی، که مورد استفاده مهندسين و
پیمانکاران است، می‌تواند گام مؤثری در جهت شناساندن بیمه
تمام خطر مقاطعہ کاری باشد.

- تأسیس مرکز جمع‌آوری و پردازش اطلاعات آماری در صنعت بیمه،
می‌تواند در شکوفایی این صنعت و به ویژه رشته‌هایی مانند بیمه‌های
مهندسی مؤثر باشد.

- شرکت‌های بیمه (اعم از دولتی و خصوصی) با رقابت حرفه‌ای و
دوری از نرخ‌شکنی نسبت به ارایه بیمه تمام خطر مقاطعہ کاری با
پوشش‌های کامل‌تر، اقدام نمایند.

- شرکت‌های بیمه به منظور تربیت نیروی انسانی با اعطای بورسیه
تحصیلی اعزام به خارج از کشور به دانشجویان ممتاز رشته بیمه‌های
بازرگانی، می‌توانند گام مهمی در این راستا بردارند.

- شفاف‌شدن مسئولیت‌ها و تعهدات پیمانکاران و کارفرمایان در قبال
یکدیگر نسبت به جبران خسارت وارده به پروژه‌های ساختمانی
(مدرج در ماده ۲۱ شرایط عمومی پیمان) و الزام آنها به تهیه بیمه
CAR، می‌تواند به گسترش این رشته بیمه‌ای کمک کند.

سبب شده تا کنون هیچ مدیر یا کارفرمای دولتی که پروژه را بیمه
نکرده است، مورد بازخواست قرار نگیرد. به همین دلیل، مدیران
این‌گونه طرح‌ها، از کنار بیمه‌آسان می‌گذرند، چون تصور درستی
از بیمه در ذهنشان نیست.

این در حالی است که در کشورهای دیگر دنیا، اولاً بیمه
سرمایه‌گذاری محسوب می‌شود و نه هزینه، ثانیاً بدون بیمه یک
آجر روی آجر گذاشته نمی‌شود و به عبارتی دیگر بدون بیمه،
هیچ پروژه‌ای مجوز ساخت دریافت نمی‌کند.

عملکرد بازار بیمه کشور در رشته‌های بیمه مهندسی
در سال ۱۳۸۲ رشته مهندسی ۳۴/۶ میلیارد ریال خسارت پرداخت
کرده و سهم این رشته از خسارت‌های پرداختی صنعت بیمه اندک
بوده است. در این سال، شرکت‌های بیمه ایران و دانا در مجموع
۷۱/۸ درصد از خسارت‌های این رشته را پرداخت کرده‌اند. سهم
هر یک از شرکتهای بیمه آسیا و البرز از خسارت‌های پرداختی
این رشته، به ترتیب ۱۷/۴ و ۱۰/۷ درصد بوده است.

بخش خصوصی نیز با پرداخت ۳۰ میلیون ریال خسارت در رشته
بیمه‌های مهندسی حدود ۰/۱ درصد از خسارت‌های پرداختی را
به خود اختصاص داده است.

در سال ۱۳۸۳ خسارت پرداختی این رشته، ۴۹ میلیارد ریال بوده
است. همچنین ضریب خسارت این رشته در سال ۱۳۸۳، ۴۲/۶
درصد بوده است.

نمودار (۱) روند ضریب خسارت بیمه‌های مهندسی را در سال‌های
۱۳۷۹ - ۱۳۸۳ نشان می‌دهد.