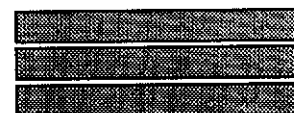


# کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین المللی

IRANIAN NATIONAL COMMITTEE  
INTERNATIONAL CHAMBER OF COMMERCE



## خصوصی سازی راهی به سوی تکامل صنعت بیمه (۲)

### خصوصی سازی در صنعت بیمه

در سالهای اخیر، خصوصی سازی در صنعت بیمه بخشی از سیاست کلی دولتها در بسیاری از کشورهای در حال توسعه به حساب می آید تا از این طریق مجدداً بتواند شمای مناسبی از نقش دولت رابه تصویر کشیده و باعث اعتلا و کارایی فعالیت های اقتصادی به شمار آیند. حال بهتر است نگاهی به دلایل موجود این شیوه فکری بیفکنیم.

در شماره قبل به اهمیت خصوصی سازی و تغییر روند سیاست بسیاری از کشورهای در حال توسعه (از بازار بسته و محدود و بعضاً انحصاری به بازار آزاد صحبت کردیم و فرایند آزادسازی، مقررات زدایی و خصوصی سازی را مورد بحث قرار داده و به اصل ۳۴ قانون اساسی و شروط مذکور در آن اصل و تعابیری که از آن به ذهن متبادر میگردد اشاره نمودیم و امروز در رابطه با خصوصی سازی در صنعت بیمه بحث میکنیم.

۱- خصوصی سازی یعنی انتقال مالکیت برواحدهای تجاری، اقتصادی و فعالیت های مرتبط با آن و عمده ترین هدف واگذاری شرکتهای بیمه دولتی ارتقاء سطح کارایی و تولید آنها می باشد. البته ذکر این نکته لازم است که چنانچه دولت تمایل به حفظ شرکتهای دولتی داشته باشد، می تواند مجوز صدور برای فعالیت بخش خصوصی در زمینه بیمه را صادر کند تا باعث دگرگونی های بنیادی در شیوه های عملکرد شرکتهای دولتی گردد.

۲- اصولاً خصوصی سازی در راستای تحقق دگرگونی در اهداف زیربنایی و ساختاری و بیانجام اصلاحات اساسی صورت می پذیرد.

۳- خصوصی سازی در جهان سوم و کشورهای در حال توسعه در زمینه بیمه به مفهوم تغییر ساختار از ضرر و زیان به سوددهی نیست اغلب شرکتهای بیمه در این کشورها هم سودآورند و هم دارای سرمایه های مناسب هستند. در بسیاری از این کشورها منجمله ایران شرکتهای بیمه دولتی یکی از عوامل تأمین منابع مالی برای دولت از طریق پرداخت مالیات محسوب می شوند. شرکتهای بیمه در ایران در سال ۱۳۷۲ جمعاً متجاوز از بیست میلیارد ریال مالیات پرداخته اند در حالی که ضریب خسارت و پرداختی (۱) به حق بیمه بازار حدود ۳۸ درصد بوده است.

۴- در رابطه با دلایل خصوصی سازی یکی از بحث های رایج در اینگونه کشورها همیشه بهبود خدمات قابل ارائه، و متنوع تر بودن بیمه نامه ها و کم تر بودن هزینه ها می باشد و به همین دلیل اقتصادی عمل کردن شاید بهترین دلیل برای خصوصی سازی باشد. حتی اگر این شرکتهای سودآور باشند (گزارش های متعدد جمع آوری شده توسط انکتاد- به این واقعیت اشاره دارد) دارای کارایی کمتری می باشند، زیرا آنها در معرض عوامل متعددی قرار دارند که شرکتهای خصوصی

از آن دور شده اند. اصولاً دولت وحتى مدیران دولتی تمایل به ایجاد یک حاشیه وجو محافظ برای شرکتهای دارند، در واقع آنها را تحت پوشش قرار می دهند و به همین دلیل تمایل و رغبتی ندارند که در بازار برای آنها رقیبی یا کارائی، دانش، تخصص و مهم تر از همه میل و رغبت به فعالیت بیشتر ایجاد شود.

در این گونه بازارها وجود شرکتهای دولتی دیگر تهدید کننده نیست. در شرکتهای دولتی، مسؤلان و حتی دولت به عنوان یک سرمایه گذار بیشتر تمایل به حفظ و حراست از سرمایه ها و دارائی های ملی در کنار منافع کارکنانشان دارند تا حفظ علائق مصرف کنندگان، مصرف کنندگانی که تمایل دارند تولیدات شرکتهای بیمه را به ارزانترین نرخ خریداری کنند، در عین حال از کارآمدترین نوع خدمات قابل ارائه سود ببرند.

۵- در مورد بیمه در بخش دولتی و به عنوان یک سرمایه گذاری دولتی این خطر وجود دارد که دولت به دلایل سیاسی و اقتصادی بخواهد پوشش های بیمه ای کافی را برای بعضی از اقشار تحصیل کند بدون اینکه قیمت واقعی آن را بپردازد و به همین دلیل بیمه از حالت ریسک پذیری بر اساس دریافت حق بیمه خارج میشود و تبدیل به عملیاتی می گردد که دیگر پایه و اساس فنی نداشته و نخواهد داشت. از این گونه قراردادهای و طرحها در صنعت بیمه کشور وجود دارد در حالی که ضرر و زیان یک قرارداد خاص به سایر بیمه گذاران منتقل می شود یعنی احتمالاً بخش خصوصی باید آن را جبران کند و در واقع بیمه گذاران بخش خصوصی باید سوبسید قراردادهای دولتی را بپردازند.

### علل و دلایل عدم

### کارایی شرکتهای بیمه دولتی

ذکر این نکته لازم است که در سال

۱۳۵۷ پس از پیروزی انقلاب، به موجب مصوبات شورای انقلاب، بانکها، بیمه ها و صنایع و کارخانه های خصوصی به طرق مختلف از تملک و مالکیت بخش خصوصی خارج شدند و ملی و یا مصادره گردیدند و یا با نصب مدیران دولتی تحت نظارت دولت قرار گرفتند. به این ترتیب اقتصاد ایران امروز دارای حدود ۷۰۰ شرکت دولتی است که اکثریت قریب به اتفاق آنها زیان ده هستند.

این شرکتها به دلایل مختلف، علی الخصوص در بخش صنایع، به دلیل مختلف از جمله جذب نیروی کار بطور بی رویه، غیر ضرور و بدون در نظر گرفتن صلاحیتهای شغلی و حرفه ای و یا عدم توان در جذب نیروهای متخصص و طراز اول به دلایل عدیده، ضعف مدیریت، ابهام در اهداف نه تنها باری از دوش دولت برداشته اند بلکه بارگرانی بردوش دولت همه بوده اند. بهتر است بطور مختصر نگاهی به دلایل عدم کارایی شرکت های بیمه بیاندازیم.

### ۱- ابهام در اهداف

شرکت های بیمه دولتی چه هدفی را دنبال می کنند؟ آنچه که امروزه همه بر آن تکیه دارند گسترش فرهنگ بیمه است. راه گسترش و توسعه آن و بردن بیمه به میان مردم مصرف کننده چگونه است؟ آیا بدنبال گسترش فرهنگ بیمه هستیم و یا گسترش انحصار و قدرت مطلق؟ مگر نه این است که فرهنگ بیمه رادر بین جامعه با تخصیص بهینه منابع محدود موجود در صنعت بیمه بین مصرف کنندگان جامعه می توان گسترش و توسعه داد؟ آیا درصد خسارت ۲۰٪ در بیمه باریبری به نسبت حق بیمه های دریافتی، ۳۰٪ اتش سوزی، و ۰۰۰ یعنی همین تخصیص بهینه؟ آیا بیمه گران صنعت بیمه کشور در زیر یک سقف بنا بیمه گذاران و مصرف کنندگان خدمات خود نشسته اند تا حرفه ای آن ها را بشنوند و خدمات خود را

حسب نظر و درخواست آنها بهینه سازند؟ آیا این را بعنوان یک هدف قرار داده اند؟ آیا هرگز در مجمع عمومی از شرکتها اهداف خواسته اند که سیاست بلندمدت خود را از ارائه دهند. بگذارید صدقانه بپذیریم که اهداف در هاله ای از ابهام پوشیده شده و برنامه ریزی برای رسیدن به این اهداف نشده است.

### ۲- فقدان انگیزه

در بسیاری از کشورهای در حال توسعه و منجمله کشورمان سیستم مالکیت دولتی در اداره امور شرکتها و سازمانهای انتفاعی باعث شده تا مدیران منصوب حقوق بگیر باشند و دخالتی در مالکیت یا منافع بنگاه و شرکت نداشته باشند و راندمان و کارائی آنان مورد سنجش جهت پرداخت حقوق و پاداش نباشد در حالیکه در بخش خصوصی دقیقاً عکس این صادق است و همین امر باعث بی تفاوتی، بی علاقه ای مدیران و نهایتاً باعث عدم پویائی شرکت خواهد گردید.

### ۳- عدم آشنایی با مدیریت استراتژیک

در ابتدا ببینیم مدیریت استراتژیک یعنی چه: مدیریت استراتژیک میحت جدیدی است که در ادبیات شرکت های دولتی وارد شده است. مدیر استراتژیک با بد توان پیش بینی، تعیین هدف، برنامه ریزی، سازماندهی تدارک منابع مالی و انسانی و فنی را برای رسیدن به اهداف را دارا باشد و بتواند در مناسب ترین زمان و با صرف مناسب ترین هزینه عوامل فوق را در نهایت هماهنگی بایکدیگر و به سمت هدف هدایت نماید و همه اینها زمانی حاصل می شود که در واقع خود یک کار آفرین و متخصص باشد، بیمه را بشناسد، جنبه های فنی و ابعاد بین المللی آن را بداند و در واقع شیوه مدیریتش، مدیریت اقتصادی بنگاه باشد.

شرکت های بیمه در کنار سایر نهادهای اقتصادی فاقد نظام برنامه ریزی هستند.

### ۴- عدم تناسب بین اختیار و مسئولیت

اختیارات مدیران عامل شرکت های بیمه دولتی به موجب اساسنامه این شرکتها تعیین می گردد و مدیران دولتی تابع اختیارات اساسنامه و مجری مصوبات هیئت مدیره و مجمع عمومی می باشند و به همین دلیل اختیارات آنها متناسب با مسؤولیتهایشان نمی باشد. مدیر عاملی که برای استخدام نیروی کار مورد نیاز باید تاحد اخذ مجوز از هیأت محترم وزیران پیش رود چگونه می تواند برنامه ریزی های خود را بنحوی سامان دهد که موجب وقفه در گردش کار و فعالیتش نشود، زیرا در فاصله زمانی اخذ اختیارات متناسب با مسؤولیت، فلسفه وجودی و ماهیت بسیاری از فعالیتها تغییر کرده است.

### ۵- فقدان نظارت

بنده بعنوان یکی از کارکنان بیمه مرکزی ایران که مدتی مسؤولیت نظارت آن سازمان را برعهده داشته ام، اعلام می کنم که ماتنواسته ایم که نظارت کامل را برصنعت بیمه کشور داشته باشیم و علت این هم بافت دولتی این شرکتهاست. بگذارید نظارت را اگر بشود بطور خیلی خلاصه تعریف کنم.

نظارت به معنی مطابقت عملیات انجام شده با ضوابط، قوانین و استانداردهائی که بعنوان معیار سنجش انتخاب شده اند. این نظارت باید از دو جنبه صورت پذیرد نظارت مالی و نظارت عملیاتی. یکی از علل اساسی عدم کارائی شرکت های دولتی، فقدان یا نارسائی نظام نظارتی بر عملکرد عملیات این شرکتهاست و شرکت های بیمه دولتی هم از این قاعده مستثنی نیستند. اگر قرار باشد که بیمه نامه های صادره شرکت های بیمه

بطور دقیق با معیارها و قواعد و دستورالعمل های شورای عالی بیمه سنجیده شود معلوم نیست که چه دورنمایی را بدست خواهد داد. اگر قرار باشد که عدم اعسار پذیری و یا باصطلاح فرنگی ها (Solvency Margins) مورد رسیدگی بیمه مرکزی ایران واقع شود و درآمدها، سرمایه، ذخایر و... در یک کفه و تعهدات در کفه دیگر قرار گیرد و این کار براساس عرف و قوانین نظارت معمول برصنعت بیمه هم باشد که در همه کشورها هم اجراء می شود دورنمای مناسبی از وضعیت شرکت های بیمه کشورمان به دست نخواهد داد. شرکت های بیمه زمانی به عدالت خواهی به بیمه مرکزی ایران مراجعه می کنند و تقاضای رسیدگی دارند که مورد ظلم و تعدی یکی دیگر از رقباء قرار گرفته باشند و لذا نادیده گرفتن قوانین و مقررات مصوب اگر از جانب آنها باشد، قابل توجیه است و از جانب دیگران گناهی نابخشودنی و جزه معاصی کبیره.

هادی دستباز



این بحث ادامه دارد.  
پی نوشت:

(۱) - خسارات موقوفه در محاسبه ضریب خسارت منظور نشده است.

## جامعه اروپایی

### ۱- نگاهی به تاریخ

نظر به اهمیت روزافزون اتحادیه اروپایی در صحنه روابط اقتصادی بین‌المللی کمیته ایرانی در نظر دارد برای استفاده خوانندگان جنبه‌های گوناگون و قابل توجه این اتحادیه را به نحو اختصار در این ستون مورد بررسی قرار دهد. مقاله نخست به سیر تاریخی اتحاد اروپا تخصیص داده می‌شود.

گرچه گام‌های عملی در مسیر تحقق وحدت اقتصادی و سیاسی اروپا به طور عمده در دوران پس از پایان جنگ جهانی دوم (۱۹۴۵) برداشته شده است، ولی اندیشه چنین وحدتی و طرح پیشنهادها و ترتیبات اتحاد اروپا از لحاظ تاریخی بسیار قدیمی است. در قرن چهاردهم میلادی اندیشه اتحاد مسیحی سبب شد تا پیردوبوا (PIERE DUBOIA) پیشنهادی برای تشکیل یک کنفدراسیون اروپایی عرضه دارد که توسط شورای اروپایی از افراد خردمند، متخصص و متدین اداره شود. در قرن هفدهم سولی (SULLY) وزیر مشاور هانری ششم برای تأمین صلح در اروپا پیشنهاد تشکیل کشورهای مشترک‌المنافع با یک ارتش واحد تمام اروپا و یک دادگاه بین‌المللی صلح را مطرح نمود. در ۱۶۹۳ ویلیام پن (PEN) اندیشه یک پارلمان اروپایی را در اثر خود تحت عنوان "حال و آینده صلح اروپا" عنوان کرد. در قرن نوزدهم پرودن (PROUDHON) طرفدار جدی قدراسیون اروپایی بود. پس از پایان جنگ جهانی اول (۱۹۱۴-۱۸) سیاستمداران به اندیشه وحدت اروپا توجه جدی تر معطوف داشتند و آریستید بریان (BRIAND) نخست وزیر فرانسه بخشی از برنامه سیاسی خود را ساختن

کشورهای متحد اروپا اعلام نمود. باید دانست گرچه انگیزه اساسی تلاش فکری و عملی برای اتحاد اروپا ایجاد صلح پایدار و جلوگیری از جنگ در این قاره بود ولی انگیزه نفع اقتصادی و توسعه دادن بازار نیز نقش مهمی بازی می‌کرد. گام‌های عملی در این مسیر مخصوصاً پس از خاتمه جنگ دوم برداشته شد. حال اگر نهادهای متعددی نظیر کمیسیون اقتصادی اروپا (ECE - ۱۹۴۷)، سازمان پیمان بروکسل (۱۹۴۸) که میداء به خارج اروپا توسعه پیدا کرد و میدل به سازمان پیمان آتلانتیک شمالی (NATO - ۱۹۴۹) گردید، سازمان همکاری اقتصادی اروپا (OEEC - ۱۹۴۸)، شورای اروپا (۱۹۴۹) و سازمان تجارت آزاد اروپا (EFTA) و انشعابات آن را کنار بگذاریم و به نهادهایی که مقدمه تشکیل جامعه اروپایی فعلی شدند توجه کنیم، مراحل اساسی زیر قابل تشخیص است.

در ۱۸ آوریل ۱۹۵۱ شش کشور فرانسه، آلمان، ایتالیا، بلژیک، هلند و لوکزامبورگ جامعه اروپایی زغال و فولاد (ECSC) را تشکیل دادند که در واقع بازار مشترک در زغال و فولاد را بین شش کشور مزبور تحقق بخشید. در پایان سال ۱۹۵۴ تقریباً کلیه عوارض گمرکی، محدودیت‌های سهمیه‌ای و موانع دیگر بازرگانی جامعه در رابطه با زغال، فولاد و چدن برداشته شد. در ۲۵ مارس ۱۹۵۷ همین شش کشور قرارداد رم را که جامعه اقتصادی اروپا (EFC) و جامعه اروپایی انرژی اتمی (EURATOM) را ایجاد می‌کرد، امضاء نمودند تا به بیان خود قرارداد یک اتحاد بدون وقفه و تنگاتنگ بین ملت‌های اروپا را پایه‌گذاری کنند و از کشورهای دیگر اروپا دعوت نمودند که با کوشش‌های امضاء کنندگان قرارداد هماهنگی نشان دهند. "بازار مشترک" مرحله به مرحله متحقق

گردید و سیاست‌های مشترک (به عنوان مثال در زمینه کشاورزی و حمل و نقل) سازمان داده شد. از اول ژانویه ۱۹۷۳ کشورهای انگلستان، ایرلند و دانمارک به جامعه اقتصادی اروپا ملحق شدند، یونان از اول ژانویه ۱۹۸۱ و اسپانیا و پرتغال از اول ژانویه ۱۹۸۶ به بازار مشترک پیوستند و بدین ترتیب جامعه اقتصادی اروپا در ۱۹۸۶ شامل ۱۲ کشور شد. ۹ سال بعد یعنی از اول ژانویه ۱۹۹۵ سه کشور که از چند سال پیش در صف داوطلبان بودند یعنی سوئد، اتریش و فنلاند، کشورهایایی که در جبهه بندی‌های قبلی اروپا نقش بی طرف داشتند، اروپای ۱۲ را که اکنون نام جدید جامعه اروپایی را پذیرفته است، با الحاق خود میدل به اروپای ۱۵ کردند. تحول جامعه اروپایی تنها منحصر به افزایش تعداد اعضای آن از ۶ کشور به پانزده کشور نبود، بلکه در ابعاد اقتصادی و سیاسی و اجتماعی این اتحادیه تدریجاً تغییر عمیق و کیفی ظاهر گردید.

در دسامبر ۱۹۷۴ که جامعه هنوز ۹ عضو بیشتر نداشت، سران کشورهای جامعه تصمیم گرفتند در جلساتی منظم تحت نام شورای اروپایی گرد آیند. در سپتامبر ۱۹۷۶ تصمیم گرفته شد که اعضای "پارلمان اروپایی" را با آراء مستقیم و همگانی انتخاب کنند و در همین زمان بود که نخستین موضع گیریهای مشترک کشورهای عضو جامعه در صحنه سیاست بین‌المللی ملاحظه گردید. به موازات نزدیکی سیاسی، اکثر کشورهای عضو تصمیم گرفتند در مارس ۱۹۷۹ با تشکیل "نظام پولی اروپایی" روابط پولی فشرده تری را با یکدیگر پایه گذارند. در ابتدای سالهای ۸۰ ابتکارهای جدیدی در تقویت بیشتر اتحاد اروپا مطرح گردید. پارلمان اروپا گزارشی را درباره قرارداد وحدت اروپا تصویب کرد. ژاک دولو رئیس وقت کمیسیون اروپایی تحقق اروپای بدون مرز تا سال ۱۹۹۲ را پیشنهاد کرد. در دسامبر ۱۹۸۵ سران

کشورهای ۱۲ گانه جامعه سندی را تصویب نمودند که به موجب آن جامعه می‌بایستی قبل از ۳۱ دسامبر ۹۲ میدل به فضایی بدون مرزهای داخلی گردد که در آن گردش آزاد اشخاص، کالاها، خدمات و سرمایه‌ها تضمین شده باشد. همکاری نزدیک تر در زمینه تحقیقات، تکنولوژی، سیاست منطقه‌ای، امور اجتماعی، بهداشت و بیمه و همچنین محیط زیست در سند مزبور پیش بینی می‌شد. این سند که از اول ژانویه ۱۹۸۷ قوه اجرایی پیدا می‌کرد تقویت همکاری را در زمینه روابط خارجی پیش بینی می‌نمود بدون اینکه هنوز نامی از سیاست خارجی مشترک به میان آید. مذاکرات مقدماتی چند ساله بین کشورهای ۱۲ گانه جامعه در زمینه جزئیات تقویت اتحاد اقتصادی، پولی و سیاسی با پی گیری دنبال شد در تمام طول سال ۱۹۹۱ دوازده وزیر اقتصاد امور دلزایی با مشارکت کمیسیون اروپایی متن قرارداد جدید درباره وحدت اقتصادی و پولی اروپا را که بعداً به جزئی از قرارداد ماستریش تبدیل گردید تهیه نمودند. موازی با مذاکرات مربوط به وحدت اقتصادی و پولی، اقداماتی برای دادن بعد سیاسی بیشتر به اتحادیه با ابتکار آوریل ۱۹۹۰ رئیس جمهور وقت فرانسه و صدراعظم آلمان که همکاران دیگر خود را به تقویت مشروعیت دموکراتیک و انجام عمل جامعه در زمینه‌های اقتصادی، پولی و سیاسی و سیاست خارجی و امنیتی مشترک دعوت نمودند صورت گرفت. قرارداد جدید و جامع درباره وحدت اقتصادی و پولی و وحدت سیاسی را رؤسای کشورها و دول دوازده گانه عضو جامعه در ۱۱ دسامبر ۱۹۹۱ در شهر ماستریش هلند پاراف کردند و پس از آنکه متن قرارداد به صورت نهایی به زبان حقوقی تدوین گردید در ۷ فوریه ۱۹۹۲ توسط وزرای نماینده کشورهای عضو به طور رسمی امضاء شد. معهداً قوت قانونی

پیدا کردن قرارداد مزبور، موکول به تصویب آن توسط کشورهای عضو طبق قوانین اساسی مربوطه آنها گردید. نظر به اینکه قرارداد ماستریش متضمن اندازه‌های تفویض حاکمیت از طرف کشورهای عضو به جامعه بود معلوم شد که در چند کشور عضو، این امر مستلزم تغییر بعضی مواد قانون اساسی است و در ضمن افکار عمومی در چند کشور هنوز آمادگی پذیرش تحولی با این عمق و وسعت را نداشتند (به عنوان نمونه فرسارندوم برای تصویب قرارداد

ماستریش در دانمارک اکثریت به دست نیاورد) و نیز با ملاحظه اینکه حکومت‌ها در چند کشور تغییر یافتند و سه کشور جدید به اتحادیه در ۱۹۹۵ اضافه شدند، مذاکرات پشت پرده‌ای هم اکنون برای تجدیدنظر در بعضی بخشهای قرارداد در جریان است تا بلکه موانع برای تصویب نهایی قرارداد برطرف گردد.



دکتر محمد حسین تمدن چهرمی

## خدمات جانبی صندوق‌های ضمانت صادرات

می‌توانند و یا وظیفه دارند، که به بعضی اقدام‌های دیگری که در راستای کمک به توسعه صادرات باشد مبادرت نمایند. در این شماره به بعضی از اقدامات صندوق‌های ضمانت صادرات یا شرکت‌های بیمه اعتبارات صادراتی که در واقع فعالیتهای جانبی ویافرعی آنها است اشاره می‌کنیم:

### الف - تضمین بدهی صادرکنندگان

مسئله تضمین مطالبات صادرکنندگان از خریداران خارجی کمک بسیار مؤثری به توسعه فعالیت‌های صادراتی می‌کند. اما این تنها مشکل و نیاز صادرکنندگان نیست. صادرکنندگان برای انجام تعهداتی که در مقابل مشتریان خارجی خود به عهده می‌گیرند به منابع مالی نیاز دارند صادرکننده باید کالای موضوع معامله را در کارخانه و یا کارگاه خود تولید کند و یا اینکه از بازار داخلی تهیه و تدارک نماید که در هر

صورت به منابع مالی قابل ملاحظه نیازمند است اگر صادرکننده بخواهد به نقدینگی شخص خود متکی باشد بدیهی است که فعالیت آن بسیار محدود و غیرقابل توسعه خواهد بود. همچنین پیمانکاران طرح‌های صنعتی و عمرانی در خارج از کشور برای شروع کار در کشورهای خارجی نیاز به منابع مالی جهت تهیه و تدارک تجهیزات و وسایل کار که بعضاً پیشرفته و بسیار گران قیمت است دارند. به این لحاظ بانکها و مؤسسات اعتباری به اشاره دولت و یا در جهت بهره برداری از نقدینگی خود اعتبارات لازم را در اختیار صادرکنندگان اعم از کالا و خدمات می‌گذارند.

معمولاً اعطای اعتبار بانکی مشروط به ارائه وثیقه است که بایستی در رهن بانک قرار گیرد صادرکنندگان غالباً اموال و تأسیساتی که آزاد باشد و بتواند در رهن بانک قرار گیرد در اختیار ندارند به علاوه رهن اموال مستلزم تشریفات و به خصوص هزینه بسیار سنگین است. مداخله صندوق‌های ضمانت به عنوان ضامن بدهی صادرکننده به بانک داخلی بهترین راه حل این مشکل است. زیرا از یک طرف برای بانک اعطاءکننده تسهیلات (مضمون له) بهترین تضمین است که حتی بر رهن اموال غیرمنقول ترجیح دارد و از طرف دیگر برای صادرکننده بسیار ساده و آسان است و صادرکننده جز کارمزد ضمانت نامه هزینه دیگری را نمی‌پردازد که به مراتب از هزینه ترهین ارزان تر است. بدیهی است صندوق‌های ضمانت این کمک را به بازرگان و یا مقاطعه کاری ارائه می‌دهند که به قابلیت او در اقدام به امر صادرات اطمینان یافته باشند ولی از آنها وثیقه‌ای مطالبه نمی‌کنند. صادرکننده (مضمون عنه) پس از امضای قراردادی با صندوق ضمانت صادرات و احیاناً امضای سفته و یا اسناد تجارتي دیگر می‌تواند از تضمین صندوق برای تحصیل اعتبار

بهره‌مند شود.

صندوق‌های ضمانت پس از چند سال فعالیت خود دارای امکانات مالی وسیعی هستند و قاعدتاً باید بتوانند در جهت به کارانداختن منابع مالی به اعطای وام به صادرکنندگان از محل همین منابع مبادرت نمایند. ولی عملاً ترجیح می‌دهند که خود مستقیماً به اعطای اعتبار که یک فعالیت بانکی است نپردازند و سرمایه‌گذاری منابع مالی خود را به ترتیب دیگری انجام دهند و مثلاً تمام یا بخشی از نقدینگی خود را در اختیار بانک‌هایی بگذارند که در این جهت فعالیت دارند. معهذاً بایستی بگوییم که اگر صندوق‌های ضمانت صادرات، خود امکانات مالی کافی داشته باشند و آن را به صورت وام مستقیماً در اختیار صادرکنندگان قرار دهند کاری خلاف منطق و مغایر با اهداف خود نکرده‌اند.

### ب - تأمین هزینه شرکت در نمایشگاهها

از جمله اقدامات مؤثر در توسعه صادرات شرکت در نمایشگاه‌های بین‌المللی است. از این طریق محصولات مختلف هر کشور اعم از صنعتی و کشاورزی و یا هنری (صنایع دستی) معرفی می‌شوند. به این لحاظ علاقه‌مند به مشارکت بازرگانان در نمایشگاه‌های خارج از کشور می‌باشند و مایل به تسهیل این امر هستند. بعضی از صندوق‌های ضمانت در مقابل دریافت کارمزد (یا حق بیمه) نتیجه حاصل از مشارکت بعضی صادرکنندگان را در نمایشگاه‌های بین‌المللی بیمه می‌کنند.

### ج - تأمین هزینه بازاریابی

بعضی از صندوق‌ها به منظور تشویق و ترغیب تولیدکنندگان کالاهای صادراتی تأمین هزینه بازاریابی کالاهای

جدید را در بازارهای خاصی به عهده می‌گیرند. به این ترتیب که اگر هزینه‌های انجام شده بابت مسافرت و بازاریابی برای کالای خاصی بازده مناسبی نداشت

و صادرکننده متحمل زبانی گردید این زیان توسط صندوق جبران شود.



دکتر غلامحسین جباری

## سرمایه گذاری خارجی و داوری بین المللی تحولات قانونگزاری در چند کشور

### ۱- قزاقستان

قزاقستان اخیراً قانونی در مورد سرمایه گذاری خارجی به تصویب رسانیده است. هدف از تصویب این قانون جلب هرچه بیشتر سرمایه خارجی به این کشور سرشار از منابع معدنی است. یکی از جاذبه‌های این قانون آن است که حل و فصل اختلافات ناشی از سرمایه گذاری خارجی را از طریق ارجاع به داوری اجازه می‌دهد. قانون در ماه دسامبر ۱۹۹۴ به تصویب رسید و پس از امضاء و انتشار لازم‌الاجراء شد. قانون آزادی ورود سرمایه به قزاقستان و خروج سرمایه از آن کشور را تضمین می‌کند و نیز تضمین می‌کند که سرمایه‌گذاران خارجی می‌توانند با شرایطی که نامساعدتر از شرایط سرمایه‌گذاران داخلی نباشد در قزاقستان سرمایه گذاری کنند. ولی در بخش‌های معینی سرمایه گذاری‌های خارجی ممنوع است. قانون به سرمایه‌گذاران خارجی اجازه می‌دهد که تحت همان مقررات حاکم بر موسسات تجاری داخلی به تشکیل شرکت‌های سهامی و شرکت‌های تضامنی و انواع دیگر موسسات بازرگانی مبادرت کنند. بعلاوه، قانون جاذبه‌های دیگری از قبیل معافیت گمرکی برای سرمایه گذاری در بخش‌های معینی که از اولویت برخوردارند مقرر داشته است. بموجب قانون، سرمایه‌گذاران خارجی

می‌توانند با توافق طرفین اختلافات خود رایه داوری مراجع شناخته شده داوری بین‌المللی ارجاع کنند. باین ترتیب اختلافاتی را که از راه مذاکرات اصلاحی قطع و فصل نشود می‌توان به داوری بین‌المللی مرضی‌الطرفین ارجاع کرد. و نکته آخر اینکه قانون دولت را مکلف می‌کند که در همه حال از جمله در شرایط جنگی و نیز در صورت تغییر دولت به تعهدات مالی به نفع سرمایه‌گذاران مطابق آراء داوری بین‌المللی احترام بگذارد.

### ۲- سنگاپور

در تاریخ ۳۱ اکتبر ۱۹۹۴ مجلس سنگاپور "قانون داوری بین‌المللی ۱۹۹۴" رایه تصویب رسانید. این قانون فقط شامل داوری‌های بین‌المللی می‌شود و داوری‌های داخلی کماکان تابع "قانون داوری" سنگاپور خواهند بود. قانون جدید بسیار به قانون نمونه داوری UNCITRAL (کمیسیون قانون تجارت بین‌المللی ملل متحد) نزدیک است. البته تغییرات چندی در "قانون نمونه" داده شده تا از یک طرف دخالت قضائی در جریان داوری به حداقل کاهش یابد ولی از طرف دیگر حمایت قضائی کافی از داوری بین‌المللی تامین شود.

بموجب قانون جدید داوری وقتی

### ۴- مجارستان

پارلمان مجارستان نیز در ماه نوامبر ۱۹۹۴ قانون داوری جدیدی براساس قانون نمونه داوری UNCITRAL به تصویب رسانید. قانون جدید از تاریخ اول ژانویه ۱۹۹۵ لازم‌الاجراء شد. این قانون به "قانون نمونه" شباهت تام دارد و براساس آن دایره قابلیت اجرای آراء داوری بسیار گسترده و امکان تجدید نظرخواهی از رای داوری بسیار محدود است. موارد تجدید نظرخواهی منحصر به همان مواردی است که در ماده ۳۴ "قانون نمونه" پیش‌بینی شده است. بعلاوه قانون مقرر می‌دارد که دیوان دائمی داوری اتاق بازرگانی و صنایع مجارستان جریان داوری را در داوری‌های بین‌المللی که در مجارستان برگزار می‌شوند اداره خواهد کرد.

### ۵- بحرین

امیربحرین اخیراً فرمانی صادر کرد که بموجب آن قانون نمونه داوری UNCITRAL در مورد داوری بازرگانی بین‌المللی تقریباً بی‌کم و کاست لازم‌الاجراء شده است. بموجب این فرمان (فرمان شماره ۹/۱۹۹۴) دادگاه عالی استیناف مدنی واجد صلاحیت تصمیم‌گیری در موارد زیر است: (۱) تعیین داوران در صورت استتکاف طرفین، (۲) اتخاذ تصمیم در مورد جرح داوران تحت شرایط مشخص، (۳) اتخاذ تصمیم در مورد تجدید نظرخواهی از تصمیمات داوران در مورد صلاحیت خودشان، و (۴) اتخاذ تصمیم در مورد درخواست‌های ابطال آراء داوری.



مصطفی شهبازی

"بین‌المللی" است که محل فعالیت تجاری یکی از طرفهای قرارداد داوری در خارج از سنگاپور قرار داشته باشد یا محلی که بخش قابل ملاحظه‌ای از قرارداد تجاری باید در آن اجراء شود یا موضوع اختلافات بیشترین ارتباط را با آن دارد در خارج از سنگاپور واقع باشد. قانون جدید درجه دخالت قضائی را که در رژیم قانونی قبلی مقرر شده بود به میزان قابل توجهی کاهش می‌دهد. قانون به داوران در رسیدگی به اختلافات اختیاراتی مشابه اختیارات دادگاه‌های دادگستری تفویض می‌کند و بعلاوه مقرر می‌دارد که قرارهای صادره از جانب داوران نیز همانند قرارهای صادره از دادگاه لازم‌الاجراء است.

### ۳- جمهوری چک

جمهوری چک در تاریخ ۲ نوامبر ۱۹۹۴ قانون داوری جدیدی به تصویب رسانید که جایگزین قانون داوری سال ۱۹۶۳ شد. قانون جدید بر قانون نمونه داوری UNCITRAL مبتنی است. برخلاف قانون سال ۱۹۶۳ که فقط ناظر به داوری‌های بین‌المللی بود، قانون جدید هم بر داوری بین‌المللی و هم بر داوری‌هایی که طرفها و موضوع آن صرفاً داخلی هستند حکومت دارد. این قانون توسل به داوری را برای حل و فصل هر اختلافی که طرفین آن قانوناً مجاز به مصالحه آن هستند اجازه می‌دهد و باین ترتیب حیطة توسل به داوری را در اختلافات بازرگانی بین‌المللی به میزان چشمگیری گسترش می‌بخشد. و مشابه "قانون نمونه"، قانون جدید مقرر می‌دارد که قرارداد داوری باید کتبی بوده (با استثناهایی چند) به امضاء طرفین برسد. قانون جدید حاوی مقرراتی مشابه با مقررات "قانون نمونه" در مورد اجرای رای داوری و اعتراض به رای داوری است.

## شناورهای سنتی و تأمین اجتماعی

در تاریخ دوشنبه ۲۶ تیرماه ۷۴ روزنامه همشهری خبری را به شرح ذیل اعلام کرد:

"به منظور گسترش و تمیم بیمه‌های اجتماعی، "لنج‌داران" و "قالی‌بافهای تکلیف" تحت پوشش بیمه سازمان تأمین اجتماعی قرار می‌گیرند.

با تحت پوشش قرارگرفتن این دو قشر حدود هشتصد هزار خانوار تحت پوشش تأمین اجتماعی قرار خواهند گرفت ... کار بیمه شدن لنج‌داران نیز اجباری است و توافق لازم با شرکت سهامی شیلات، سازمان بنادر و کشتیرانی و وزارت تعاون انجام شده و به زودی قرارداد نهایی امضاء می‌شود."

حدود سه سال است که سازمان تأمین اجتماعی در صدد است که ملوانان و کارکنان دریایی را که در روی شناورهای سنتی اشتغال دارند تحت پوشش بیمه‌های بیمه‌های اجتماعی قرار دهد و این موضوع با بیمه موتورلنج‌ها که قرار است با سوسپد سازمان بنادر و کشتیرانی به نحوی انجام گردد متفاوت است. از این رو از سه سال پیش تاکنون بیمه تأمین اجتماعی هر استان در هنگام تمدید پروانه سالیانه هر شناور مالکین را متعهد به انجام این امر می‌نماید که هرگاه دستورالعمل قطعی صادر گردد نامبردگان نسبت به گذشته نیز بدهکار باشند.

موضوع این است که یک لنج با بیش از ۶ نفر خدمه یک کارگاه محسوب می‌شود و صاحب لنج باید خدمه خود را همانند سایر کارگاهها نزد تأمین اجتماعی بیمه نماید تا اولاً برای آنها دفترچه خدمات درمانی صادر شود و ثانیاً بیمه بیکاری و از کارافتادگی و بازنشستگی کارکنان لنج تأمین شده باشد.

از طرفی به لحاظ ماهیت شغل جاشویان (ملوانان سنتی) و کثرت و پراکندگی

ایشان در سواحل جنوبی و دهات و قریه ها و عدم آگاهی ایشان از موضوع و همچنین عدم تمایل مالکین برای پرداخت ۲۳ درصد سهم کارفرما تاکنون این خواسته عقیم مانده و بعید است که سرانجام گیرد، زیرا:

۱- جاشویان از مالکین لنج‌ها حقوق دریافت نمی‌کنند.

۲- درآمد لنج‌ها ثابت و همیشگی نیست.

۳- جاشویان مرتب تغییر محل خدمت می‌دهند به نحوی که ممکن است هر کدام در هر سفر در یک لنج و در سفر بعدی در لنج دیگر کار نمایند.

۴- کنترل مأمورین تأمین اجتماعی و بازرسی آن سازمان برای چک کردن کارگاه بسیار مشکل و تقریباً نشدنی است.

۵- جاشویان اغلب دارای سن زیادی هستند که در صورت صدور دستورالعمل تأمین اجتماعی در این رابطه عده کثیری مشمول طرح نمی‌شوند.

البته ملوانان و کارکنان دریایی مؤسسات دولتی و یا خصوصی‌ایکه به صورت حقوقی اداره می‌شوند با دستگاه استخدامی خود رابطه مستمر قراردادی دارند و مادامی که در خدمت دستگاه مطبوع خود هستند به راحتی تحت پوشش تأمین اجتماعی قرار می‌گیرند و با انتقال یا تغییر محل خدمت مانعی برای ایشان به وجود نمی‌آید.

پیشنهاد نگارنده در مورد تحت پوشش قرارگرفتن جاشویان شاغل در روی موتورلنج‌ها که واقعاً نیازمند این طرح هستند یا کارفرمای خود قرارداد استخدامی مستمر ندارند و به صورت سنتی امرار معاش می‌کنند این است که به صورت "خود بیمه" یا "خویش فرما" تحت پوشش تأمین اجتماعی درآیند.

بدین معنا که هرکس در محل زندگی

خود به سازمان تأمین اجتماعی مراجعه کند و با ارائه کارت ملوانی (جاشویی) صادره از طرف سازمان بنادر و کشتیرانی نسبت به واریز حق بیمه حداقل دستمزد تعریف شده در قانون کار به صورت یکجا اقدام نماید و با اخذ مقاصد برای سال بعد، اولاً: دفترچه خدمات درمانی برای خود و افراد تحت تکفل دریافت دارد.

ثانیاً: تأییدیه لازم جهت تمدید پروانه ملوانی (جاشویی) خود اخذ نماید.

ثالثاً: پرونده سوابق خدمتی خود و سنوات بازنشستگی خود را تکمیل نماید.

رابعاً: برای ایام بیکاری به مدت محدود حق بیمه بیکاری دریافت نماید.

اگر حداقل حقوق و دستمزد تعریف شده در سال ۷۴ را مبلغ ۱۶۰۰۰۰ ریال قرض کنیم،

- سهم جاشویان ۵ درصد در هر ماه یا ۱۲۸۰۰۰ ریال در سال است.

- سهم سازمان تأمین اجتماعی ۲۰ درصد در هر ماه یا ۱۲۸۰۰۰ ریال در سال می‌شود.

- سهم سازمان بنادر و کشتیرانی یا شیلات ۵ درصد در هر ماه یا ۱۲۸۰۰۰ ریال در سال است.

که جمعا ۳۰ درصد حداقل دستمزد وارد صندوق می‌گردد است. بعداً تأمین اجتماعی به همین پایه ۱۵ درصد حداقل دستمزد را به صورت علی‌الرأس از هر تعداد ملوان شاغل در روی موتور لنج دریافت نماید (هنگام تمدید پروانه بهره برداری موتور لنج) بدین معنا که مالک نیز سهم خود را به صورت سرانه و بدون قید نام و نشان کسی پرداخت می‌کند (برای یک لنج ده نفره در هر سال مبلغ ۱۰×۱۲۸۰۰۰ ریال پرداخت می‌شود) در نتیجه سوسپد ارائه شده از سوی شیلات یا سازمان بنادر و کشتیرانی مکانیزم اجرایی واقعی پیدا می‌کند و نظر به اینکه معمولاً موتور لنج‌ها با تعداد کمی به دریا اعزام می‌شوند مقدار سوسپد‌ها به حداقل خواهد رسید.

توضیح: جاشویان جهت امرار معاش حقوق ماهانه یا سفری نمی‌گیرند بلکه "گلانه" دریافت می‌نمایند. گلانه یعنی سهمی از درآمد باربری لنج به عنوان مثال اگر لنج ۵۰ تن خرما حمل کند از قرار هر تن ۴۰۰۰۰ ریال یعنی در آن سفر ۲ میلیون ریال درآمد ناخالص دارد. از این مبلغ پول سوخت (که اخیراً خیلی هم گران شده و جوفشار زیادی هم در مناطق محروم کشور ایجاد کرده است) و عوارض بندری مبداء و مقصد و ماچله (خوراک سفر) و بعضی عوارض غیرقانونی کسر می‌شود با قیمانده درآمد خالص همان سفر است که ابتدا به دو قسمت مساوی تقسیم می‌شود. یکی سهم مالک لنج و دیگری سهم جاشویان است. ناخدا ۳ سهم، مونوربست یا شوفر ۲ سهم و مابقی هرکدام یک سهم می‌برند که ۵۰ درصد درآمد خالص به دست آمده تقسیم به نسبت میشود و معمولاً در شرایط کنونی گاهی به کمتر از ده هزار تومان برای هر سهم می‌رسد. حال اگر هر لنج کمتر از دو سفر در ماه انجام دهد فاجعه است و در حقیقت انگیزه پیدایش کارهای خلاف از همین جا شروع می‌گردد.

تعمیرات موتور و بدنه موتورلنج و سایر عوارض مالیاتی و غیره به عهده مالک لنج است که از سهم ۵۰ درصد خالص خود می‌پردازد. ملاحظه می‌فرمایید که ملوانان به محض رسیدن به بندر فوراً جهت شرکت در گلانه لنج دیگر با دیگری به سفر می‌روند. البته ممکن است درآمد تخلیه و بارگیری دستی نیز بین ملوانان که کار یدی انجام می‌دهند تقسیم شود موتورلنج‌های صیادی هم همین وضع را دارند.

نگارنده تقاضا دارد قبل از تصویب هرگونه طرحی در این رابطه به مکانیزم اجرایی آن بیاندیشند زیرا در حال حاضر افزایش قیمت سوخت، الزام داشتن کد اقتصادی، پرداخت مالیاتهای کلان سالیانه، هزینه‌های مربوطه به رده بندی



نشریات چاپ شده توسط کمیته ایرانی اتاق  
بازرگانی بین المللی

سال چاپ	نام نشریه	شماره کتاب
۱۳۴۶	شرایط و اصطلاحات بازرگانی بین المللی	۱
۱۳۴۶	درج شرط داوری در قرارداد های بین المللی	۲
۱۳۴۶	چربان داوری در دیوان داوری	۳
۱۳۴۷	اجرای احکام داوری	۴
۱۳۴۷	بازنامه و نقش آن در تجارت بین المللی	۵
۱۳۴۷	بیمه و کاربرد آن در جهان امروز	۶
۱۳۴۷	آشنائی با بیمه حمل دریائی - شرایط و کاربرد	۷
۱۳۴۷	بازنامه بدون قید	۸*
	مجموعه شرایط بیمه های با ربری چاپ	۹*
۱۳۷۱	اول ۱۳۶۸ چاپ دوم	
۱۳۶۸	جنبه های حقوقی تجارت خارجی	۱۰
۱۳۶۸	داوری و موسسات تجاری دولتی	۱۱*
	راهنمای شرایط و اصطلاحات بازرگانی (اینکو ترمز)	۱۲
۱۳۶۹	اینکو ترمز ۱۹۹۰ چاپ اول - ۱۳۷۰	۱۳
۱۳۷۱	چاپ دوم ۱۳۷۰ چاپ سوم	
۱۳۶۹	شرط فورس ماژور	۱۴*
۱۳۶۹	حمل و نقل و بانکداری بین المللی	۱۵
۱۳۷۰	داوری و قانون اساسی	۱۶*
	سیر تحول مقررات متحد الشکل اعتبارات	۱۷*
۱۳۷۱	اسنادی طی سالهای ۱۹۸۳-۱۹۷۴	
۱۳۷۰	نقش فورواردر در حمل و نقل بین المللی	۱۸*
	پیشگیری از خسارت آتش سوزی و حمل دریائی محمولات	۱۹*
۱۳۷۲	تنظیم قرارداد های بازرگانی بین المللی	۲۰*
۱۳۷۰	مقررات UNCTAD/ICC برای اسناد حمل	۲۱
۱۳۷۱	تحلیلی بر مقررات متحد الشکل اعتبارات اسنادی و کاربرد آن در معاملات اعتبارات اسنادی (UCP)	۲۲*
۱۳۷۱	آشنائی با اتاق بازرگانی بین المللی و کمیته ایرانی اتاق بازرگانی	۲۳
۱۳۷۱	راهنمای اینکو ترمز ۱۹۹۰	۲۴*
	فرم نمونه قرارداد ناما بندی بازرگانی بین المللی	۲۵*
۱۳۷۲	مقررات متحد الشکل اعتبارات اسنادی (UCP-500)	۲۶*
۱۳۷۲	چاپ اول ۱۳۷۲ چاپ دوم	

\* برای دریافت نشریاتی که با علامت ستاره مشخص شده اند به دبیرخانه کمیته ایرانی اتاق بازرگانی بین المللی خیابان طالقانی پلاک ۲۵۴ ساختمان اتاق بازرگانی طبقه ۴ اتاق ۴۰۴ مراجعه فرمائید.

اینکه در رابطه با میزان سهمیه وارداتی هر ملوان در هر سال شورای اقتصاد یا ستاد تأمین بازار امتیازاتی قائل شود که از این طریق با کار قانونی بتوانند اسرار معاش کنند و این هزینه ها را نیز بپردازند. اینکه چه طرحی می توان در این رابطه پیشنهاد کرد موضوع مقاله بعدی می باشد.



ملک رضا ملک پور

و قابلیت دریافت کمر صاحبان موتورلنج و جاشویان را به اندازه کافی خم کرداگر بار اضافی دیگری در این شرایط مینی بر ارائه مقاصد حساب از سازمان تأمین اجتماعی در شرایطی که جاشویان اصلاً حقوق مشخصی از صاحب لنج دریافت نمی کنند تحمیل شود فشار مضاعف دیگری است که معنای آن تشویق آنها به کارهای خلاف است. مگر

# NKKK

یک شرکت مطمئن

## برای بازرسی و برآورد مطمئن

با تأیید بانک مرکزی جمهوری اسلامی ایران

International Inspection And Surveying Organization

 Nippon Kaiji Kentei Kyokai

N.K.K.K.

سازمان ژاپنی بازرسی و برآورد بین المللی کالا

نماینده رسمی در ایران 

تهران - منطقه پستی ۱۵۸۵۹ - خیابان کریمخان زند - خردمند شمالی  
شماره ۱۳۵ - طبقه چهارم  
تلفن: ۰۲۱-۸۸۲۵۹۰۱۰۳ تا ۸۳۷۶۲۰۰ - تلکس: ۲۱۳۳۱۹ آراج بران  
مگراف: ترون تیر صندوق پستی: ۴۵۸۴ ۱۴۱۵۵ - کد: ۸۸۲۰۳۷۱