



# نقش بیمه در صنعت حمل و نقل

اشاره:

نقش بیمه در صنعت حمل و نقل، نقش کلیدی و حساس است. از آنجا که حمل و نقل خالی از مخاطره نمی باشد، صاحبان کالا با بیمه محموله های ارسالی خود می توانند در مواقع بروز خسارت، شریک و یاور مطمئنی داشته باشند.

بیمه از خدمات بسیار مؤثری است که در سال های اخیر در سطح بین المللی توسعه فزاینده ای داشته است. امروزه در دنیای تجارت، هیچ محموله ای بدون بیمه جابه جانی نمی شود.

در ایران اسلامی هنوز بیمه در بخش حمل و نقل نقش حساس خود را ایفا نکرده است و به همین جهت توسعه و تعمیم فرهنگ بیمه در میان مردم و فعالان اقتصادی ضروری می باشد، تا فعالیت های تجاری از ضمانت کافی و امنیت برخوردار باشند.

به منظور بررسی دقیق تر وضعیت بیمه در ایران و خدماتی که به صنعت حمل و نقل کشور و بخش ترانزیت کالاعرضه می کند، خبرنگار نشریه «بررسی های بازرگانی» با آقای محمدمهدی علوی رییس کمیته امور فنی بیمه مرکزی ایران گفت وگویی داشته است که با هم می خوانیم.

■ چند نوع بیمه به کالاهای ترانزیتی از ایران ارایه می شود؟

□ بیمه می تواند فعالیت ترانزیت را

تسهیل کند و بازویی برای حمل و نقل باشد. برای کامیون هایی که از ایران کالا ترانزیت می کنند، پوشش های بیمه ای مناسبی در نظر گرفته شده که رانندگان در مبدأ ورود به خاک ایران می توانند از آن بهره مند شوند. گمرک جمهوری اسلامی ایران نیز در این زمینه همکاری لازم را دارد.

○ امروزه سه نوع پوشش بیمه ای به کامیون های حامل کالاهای ترانزیت ارائه می شود و از آنجا که نتایج این اقدام مثبت و مطلوب بوده است، به زودی میزان حق بیمه کاهش می یابد.

به طور کلی سه نوع بیمه برای کامیون های حامل بار ترانزیت عرضه می شود که بیمه نامه برای انجمن های حمل و نقل، شرکت های حمل و نقل که با انجمن ها ارتباط ندارند و بیمه نامه مسؤلیتی می باشد.

شرکت های حمل و نقل با اخذ بیمه نامه می توانند کالاهایشان را بدون

شرکت‌های حمل و نقل به عبور کالاهایشان از ایران، تخفیف‌های ویژه‌ای در بیمه‌نامه‌ها ارائه کرده است. به صاحبان این‌گونه کالاها نیز اعلام شده که با استفاده از بیمه‌نامه‌های باربری ایران، از تخفیف‌های ویژه بیمه‌نامه‌های ایران بهره‌مند خواهند شد.

حق بیمه دریافتی از محموله‌های ترانزیتی نیز بسیار ناچیز است و این در حالی است که در زمینه‌های دیگر نیز پوشش‌های بیمه‌ای به صاحبان کالا عرضه می‌شود مانند پوشش بیمه حوادث برای راننده و کمک راننده (با درخواست شرکت‌های حمل و نقل).



○ **صدور بیمه‌نامه برای محموله‌هایی که با کشتی، قطار یا کامیون حمل شوند، تفاوتی با هم ندارد.**

شرکت‌های بیمه تحت پوشش بیمه مرکزی ایران، آمادگی دارند که انواع خدمات بیمه‌ای را ارائه کنند.

■ **برای تشویق صادرات، در صدور بیمه‌نامه‌های حمل و نقل دریایی، هوایی و ریلی چه تسهیلاتی منظور شده است؟**

□ صدور بیمه‌نامه متفاوت نیست. برای مثال کانتینرهایی که در کشتی قرار می‌گیرند و به نقاط مختلف جهان حمل می‌شوند یا از دیگر نقاط دنیا به ایران وارد می‌شوند، همان بیمه‌نامه‌ای را دریافت می‌کنند که شرکت‌های حمل و نقل می‌گیرند. کانتینری که با کشتی یا قطار یا کامیون وارد می‌شود در اخذ بیمه‌نامه تفاوتی ندارد.

با این وصف، چنانچه شرکت‌های حمل و نقل از راننده‌ای که خلاف مرتکب شود استفاده کند، مسؤلیت پرداخت خسارت به‌عهده مؤسسه حمل و نقل

سالانه حدود یک‌هزار میلیارد ریال حق بیمه دریافت می‌کند که در مقابل این رقم، دریافت حق بیمه ترانزیت بسیار اندک است.

○ **صنعت بیمه ایران سالانه حدود یک‌هزار میلیارد ریال حق بیمه دریافت می‌کند که در مقابل آن، سهم حق بیمه ترانزیت کالا (حدود ۱/۲ میلیارد ریال) بسیار ناچیز است.**

پیش‌بینی می‌شود در سال جاری حدود ۴۰ هزار دستگاه کامیون حامل کالاها ترانزیت از ایران عبور کنند که اگر همه آنها بیمه‌نامه دریافت نمایند، مجموع حق بیمه دریافتی صنعت بیمه کشور از آنها یک میلیارد و ۲۰۰ میلیون ریال خواهد بود که رقم ناچیزی می‌باشد.

■ **به چه دلیل صنعت حمل و نقل از پوشش‌های بیمه‌ای ایران استقبال نمی‌کند؟**

□ بیمه مرکزی ایران برای تشویق

سپردن هیچ ضمانت‌نامه‌ای از خاک ایران عبور دهند.

در گذشته شرکت‌های حمل و نقل در مبادی ورودی کشور می‌بایست ضمانت‌نامه‌های سنگینی ارائه می‌دادند. گمرک با دریافت این‌گونه ضمانت‌نامه‌ها اجازه تردد از خاک ایران به شرکت‌های حمل و نقل می‌داد اما امروزه با سه نوع پوشش بیمه‌ای و با هزینه بسیار ناچیز ۳۰۰۰۰ تا ۳۶۰۰۰ ریال برای هر کانتینر که ۱۰۰ میلیون ریال کالا حمل می‌کند، بیمه‌نامه صادر می‌شود.

نتایج این اقدام مثبت و مطلوب بوده است. با ادامه روند کنونی در آینده نزدیک در میزان حق بیمه تجدیدنظر خواهد شد و مبلغ آن کاهش می‌یابد.

■ **سهم بیمه حمل و نقل ترانزیت داخلی و بین‌المللی در مجموعه صنعت بیمه ایران چقدر است؟**

□ میزان دریافت حق بیمه از صنعت حمل و نقل نسبت به کل دریافتی‌های بیمه بسیار ناچیز است. صنعت بیمه ایران

خواهد بود و با پرداخت غرامت درگیر خواهد شد. لذا مؤسسات حمل و نقل باید در انتخاب رانندگان دقت کنند تا دچار مشکل نشوند.

**■ آیا تاکنون برای دریافت برگه‌های بیمه‌نامه در مبادی ورودی، مشکلی برای متقاضیان به وجود آمده است؟**

□ تاکنون فقط ۲ مورد اختلاف در دادگاه‌های بین‌المللی مطرح شده است و در هر دو مورد شرکت بیمه پس از پرداخت خسارت در هیأت شخصیت حقوقی با کسانی که مشکل ایجاد کرده‌اند وارد دعوی شده و پرونده آنها را تعقیب کرده است.

○ اگر شرکت‌های حمل و نقل از راننده‌ای که خلاف مرتکب شده، استفاده کند، مسؤولیت پرداخت خسارات به عهده خودش می‌باشد و با پرداخت غرامت درگیر می‌شود.

**■ آیا بیمه‌نامه فقط برای کامیون‌هایی که در پوشش شرکت حمل و نقل فعالیت می‌کنند، صادر می‌شود؟**

□ بلی، بیمه‌نامه فقط برای کامیون‌های زیرپوشش مؤسسات حمل و نقل رسمی که صلاحیتشان تأیید شده است، صادر می‌شود. شرکت‌های حمل و نقل باید مورد تأیید انجمن حمل و نقل و یا شرکت بیمه باشند. برای شرکت‌های حمل و نقلی که بخواهند به طور مستقل اقدام به دریافت بیمه‌نامه کنند، ضمانت‌نامه مطالبه و آنگاه اقدام به صدور بیمه‌نامه می‌شود. به طور مثال، شرکت بیمه برای صدور یک برگ بیمه‌نامه، تا ۵۰ میلیون ریال ضمانت دریافت می‌کند.

**■ آیا کامیون‌هایی که کالا از خاک ایران ترانزیت می‌کنند، به طور اجباری**

**باید بیمه‌نامه دریافت کنند؟**

□ خیر، کالاهای ترانزیتی موظف به کسب بیمه‌نامه به‌طور اجباری نمی‌باشند و شرکت‌های حمل و نقل می‌توانند با ارایه ضمانت‌نامه به گمرک جمهوری اسلامی ایران، مجوز عبور از کشور را از گمرکات بگیرند.

**■ تفاوت هزینه میان دریافت بیمه‌نامه و ضمانت‌نامه برای کامیون‌هایی حامل بار ترانزیت چیست؟**

□ بیمه‌نامه به‌طور کلی هزینه ناچیزی دارد، اما برای دریافت ضمانت‌نامه بنابر وثیقه‌هایی که گمرک دریافت می‌کند، هزینه آن سنگین‌تر می‌شود.

○ بیمه‌نامه فقط برای کامیون‌های زیر پوشش مؤسسات حمل و نقل رسمی که صلاحیتشان تأیید شده است، صادر می‌شود. شرکت‌های حمل و نقل نیز باید مورد تأیید انجمن حمل و نقل یا شرکت بیمه باشند.

شرکت‌های حمل و نقلی که سابقه روشن و طولانی دارند، از نظر گمرک جمهوری اسلامی ایران معتبر می‌باشند و گمرک از آنها وثیقه نمی‌گیرد. البته یکی از وثیقه‌های قابل قبول برای گمرک، بیمه‌نامه است. در گذشته‌های دور کامیون‌های حامل کالاهای ترانزیت، در مبادی ورودی کشور پول نزد گمرک وثیقه می‌گذاشتند و در مبادی خروجی آن را دریافت می‌کردند و مجبور بودند پول زیادی همراه داشته باشند. این وضع تغییر یافته و امروزه به بیمه‌نامه که ساده‌ترین کار می‌باشد، تبدیل شده است. ورقه‌های بیمه‌نامه در اختیار شرکت‌های حمل و نقل می‌باشد و آنها بیمه‌نامه‌ها را به رانندگان

تحت پوشش خود می‌دهند.

○ کامیون‌های حامل کالاهای ترانزیت موظف به کسب بیمه‌نامه (به‌طور اجباری) نمی‌باشند و شرکت‌های حمل و نقل می‌توانند با ارایه ضمانت‌نامه به گمرک، مجوز عبور از ایران بگیرند.

**■ نقش بیمه‌های اتکایی در صنعت**

**حمل و نقل و بیمه محموله‌های ترانزیت چیست؟**

□ بیمه در ترانزیت به لحاظ سهم ناچیز آن، نقش زیادی ندارد. اما در باربری نقش عمده‌ای دارد. شرکت بیمه ایران در بیمه‌های باربری به شبکه بین‌المللی متصل است و در زمینه بروز خسارت‌های کلان که امکان وقوع آن وجود دارد (مانند آتش‌سوزی در انبارهای گمرک و...) به همکاری با بیمه‌های اتکایی محتاج است. برای خسارات سنگین، صنعت بیمه ایران از پوشش بیمه اتکایی استفاده می‌کند تا هنگام بروز حادثه بخش عمده‌ای از خسارات وارده را دریافت کند.

**■ مشکلات بیمه در صنعت حمل و**

**نقل به‌طور عمده چه می‌باشد و چگونه می‌توان این مشکلات را برطرف ساخت؟**

□ مشکل عمده صنعت بیمه مربوط به محموله‌هایی است که با کشتی حمل می‌شوند. متأسفانه شرکت‌های حمل و نقل (با کشتی یا کامیون) قادر نیستند به موقع، ورود کالا به کشور را اعلام کنند. در گذشته کشتی‌های حامل کالا به کشور، اطلاعات دقیقی درباره بارشان ارایه می‌دادند و شرکت‌های بیمه می‌توانستند متناسب با آن پوشش بیمه‌ای ارائه دهند. اما در حال حاضر شرکت بیمه اطلاعاتی

درباره بار کشتی که به آبهای کشور وارد می‌شود، ندارد. این موضوع از نبود ارتباط صحیح و به موقع میان مؤسسه حمل‌کننده، صاحب کالا و یا بانک است.

پیشنهاد می‌شود برای حل مشکل، شرکت‌های حمل و نقل به روش قبلی برگردند و با شرکت‌های بیمه در تماس باشند. موضوع اطلاعات از محموله کشتی اهمیت به‌سزایی دارد، زیرا فقدان اطلاعات کافی برای شرکت‌های بیمه در میزان دریافت بیمه اتکایی اثر دارد و هزینه سنگینی برایشان ایجاد می‌کند. آرایه اطلاعات با کمک صاحبان کالا و مؤسسات حمل و نقل میسر می‌شود.

### ■ هزینه دریافت حق بیمه برای عبور از خاک ایران در مقایسه با مسیرهای بین‌المللی چه تفاوتی دارد؟

□ با توجه به وسعت ایران و اقامت چندروزه کامیون در خاک ایران در مقایسه با کشورهای اروپایی و خارجی که اقامت کامیون در آنها فقط چند ساعت می‌باشد، حق بیمه دریافتی در ایران نازل است. با این حال چنانچه عملکرد عبوری کامیون‌های حامل بار ترانزیت مانند سال گذشته باشد، حق بیمه‌ها کاهش خواهد یافت.

### ■ آیا از رانندگان خارجی که از خاک ایران کالا ترانزیت می‌کنند، حق بیمه به صورت دلاری دریافت می‌شود؟

□ خیر، حق بیمه به صورت ریالی دریافت می‌شود. از آنجا که تعهدات مؤسسات حمل و نقل و شرکت‌های بیمه در مقابل گمرک به ریال پرداخت می‌شود، حق بیمه نیز ریالی دریافت می‌گردد.

### ■ آیا رانندگان کامیون‌های حامل کالای داخلی یا خارجی و یا ترانزیت از بیمه کالاها به صورت تمام‌خطر استقبال

## بیمه حمل و نقل کالا

با توجه به سوابق موجود، قدیمیترین نوع بیمه در جهان، بیمه باربری است. به موجب این نوع بیمه، خطرهای مختلفی که در طول مسیر و مدت حمل متوجه کالا می‌شود، تحت پوشش بیمه قرار می‌گیرد و کلیه خسارت‌هایی را که در نتیجه عملیات بارگیری، حمل و تخلیه به کالای بیم شده وارد می‌آید شرکت بیمه پرداخت می‌کند. گرچه در کشور ما، تهیه این نوع بیمه درخصوص کالاهای وارداتی بسیار معمول و مورد استفاده است لکن به علت ناآشنایی مردم با انواع پوشش‌های بیمه‌ای و نبود الزام قانونی، خرید بیمه برای حمل‌های داخلی و بین شهری و حتی کالاهای صادراتی چندان معمول نیست.

### می‌کنند؟

□ بیمه‌نامه‌ها متناسب با میزان و نوع کالا صادر می‌شود. برخی کالاها به بیمه تمام‌خطر نیاز دارند و برخی به این نوع بیمه احتیاجی ندارند. در عرف بین‌المللی نیز پوشش بیمه متناسب با نوع کالا آرایه می‌شود.

### ■ برای ایجاد رقابت در میان شرکت‌های بیمه آیا بهتر نیست که آنها از قالب شرکت‌های بیمه دولتی خارج شوند و به صورت خصوصی اداره شوند؟

□ به نظر من بیمه با ماهیتی که دارد باید به صورت خصوصی عمل کند. در هیچ نقطه دنیا نیز بیمه‌ها به صورت دولتی نمی‌توانند به رشد واقعی دست یابند و به رسالت خود که آرایه پوشش‌های کافی در جامعه است، عمل نمایند.

البته بدین معنا نیست که نباید شرکت‌های بیمه دولتی وجود داشته باشد، بلکه حضور شرکت‌های بیمه دولتی در کنار بیمه‌های خصوصی الزامی است و این دو

در کنار یکدیگر پوشش‌های بیمه‌ای وسیع‌تری به جامعه آرایه می‌دهند. بیمه‌های دولتی به تنهایی در هیچ نقطه از جهان موفق نبوده‌اند.

### ■ چه اقداماتی برای اشاعه فرهنگ بیمه در ایران ضروری است؟

□ بیمه یک تعاون زیباست. داشتن بیمه‌نامه به خسارت‌دیدگان کمک بزرگی می‌کند. اگر مردم بیمه‌نامه خریداری کنند، خسارات وارده سنگین بر آنها تأمین می‌شود و بار دیگر به وضعیت قبل از خسارت برمی‌گردند.

○ بیمه، ماهیتی خصوصی دارد با این حال حضور شرکت‌های بیمه دولتی در کنار بیمه‌های خصوصی به آرایه خدمات بیمه‌ای وسیع‌تر در جامعه منجر می‌شود.

فرهنگ بیمه باید در جامعه ایران جا بیفتد، زیرا بیمه در پرداخت خسارت‌های بزرگ با مردم سهیم است. □