



حمل و نقل و ساختار بهینه نظام نظارت و تنظیم هوشمند، نهادینه و خودتنظیم بازار بیمه

مؤلف: سید ابوالحسین موسویان^۱

چکیده

یکی از عوامل کنترلی و مدیریتی در برنامه‌های اقتصادی حمل و نقل محسوب می‌شود. گذشته از رویکردهای تأثیرگذار اقتصادی، صنعت بیمه از نظر اجتماعی نیز جایگاه بااهمیت و مهمی دارد و توسعه مناسب آن می‌تواند زمینه‌ساز توسعه پایدار در صنعت حمل و نقل کشورمان باشد. در این راستا راهبرد استقرار نظام نظارت هوشمند، نهادینه و خودتنظیم بازار بیمه حمل و نقل از راهبردهای اصلی پیش‌بینی‌شده در برنامه توسعه پایدار حمل و نقل به‌منظور دستیابی به اهداف کلان و بلندمدت صنعت حمل و نقل کشور است.

واژگان کلیدی: صنعت حمل و نقل، نظام نظارت، تنظیم هوشمند، نهادینه و خودتنظیم، بازار بیمه، توسعه پایدار

امروزه فعالیت انسان‌ها بدون وجود بیمه مشکل است. به‌ویژه آنکه در سده بیستم تحولات حمل و نقل با سرعت و وسعت شگفت‌آوری صورت گرفته است. افزایش روزافزون سوانح و حوادث حمل و نقل جاده‌ای و خسارات مالی و جانی ناشی از آنها سبب گردیده سازمان‌های مختلفی در افزایش ایمنی نقش داشته باشند که در این میان شرکت‌های بیمه، توانایی و نقش بسزایی در کاهش سوانح و حوادث دارند. نظارت و کنترل در صنعت بیمه حمل و نقل باعث گردیده شرکت‌های بیمه به‌سوی بهبود فعالیت‌ها در این صنعت مهم که بستری برای توسعه اقتصاد ملی به‌شمار می‌آید، هدایت شوند. بنابراین صنعت بیمه حمل و نقل به‌عنوان

مقدمه

بشر در طول تاریخ همواره در معرض خطرات و حوادث گوناگون قرار داشته است. بیم حوادث غیرقابل پیش‌بینی، سبب سلب آرامش و آسایش و افزایش نگرانی دلهره و تشویش انسان‌ها می‌گردد؛ بنابراین باید وسیله‌ای مطمئن و همیشگی در اختیار باشد تا با آثار حوادث و سوانح مقابله کند و زیان‌دیدگان را مورد حمایت قرار دهد. نیاز به اطمینان خاطر و جبران به موقع خسارت را می‌توان علت پیدایش فکر بیمه در جهان دانست. امروزه بیمه از ابزارهای مهم اقتصادی و اجتماعی است که اتکا به آن در بخش‌های مختلف خدماتی و اقتصادی از جمله حمل‌ونقل اجتناب‌ناپذیر است. پیشرفت بیمه با توسعه اقتصادی کشورها همراه است. بهبود وضعیت اقتصادی، افزایش مبادلات، ارتقای سطح زندگی، موجب پیشرفت و توسعه بیمه خواهد شد و به‌طورمتقابل ترویج بیمه نیز در بهبود وضع معیشت افراد و توسعه اقتصادی کشورها مؤثر خواهد بود. رشد بیمه به‌همراه و در کنار رشد صنعت حمل‌ونقل است و همواره نقش حامی و نگهبان صنعت حمل‌ونقل را برعهده‌دارد و صنعت حمل‌ونقل با تکیه بر بیمه به رشد خود ادامه می‌دهد. پیشرفت و توسعه بیمه حمل‌ونقل با توسعه اقتصادی صنعت حمل‌ونقل متقارن است و بهبود وضعیت اقتصادی و سطح استانداردهای زندگی موجب پیشرفت و توسعه بیمه خواهد شد؛ به‌طورمتقابل پیشرفت و اشاعه بیمه نیز در بهبود وضع معیشت افراد و توسعه اقتصادی صنعت حمل‌ونقل مؤثر خواهد بود. آثار اقتصادی بیمه در صنعت حمل‌ونقل، حفظ ثروت ملی، توسعه

سرمایه‌گذاری‌ها و ایجاد ارزش افزوده در بخش حمل‌ونقل است.

افزایش روزافزون حوادث حمل‌ونقل جاده‌ای و خسارات مالی و جانی ناشی از آنها در زمره مهم‌ترین چالش‌هایی است که توجه و تعمق برنامه‌ریزان این صنعت را بیش‌ازپیش می‌طلبد. سازمان‌های مختلفی از سطح‌های مختلف در افزایش ایمنی نقش دارند که در این میان شرکت‌های بیمه از توانایی و نقش بسزایی در کاهش سوانح و حوادث برخوردار هستند و اغلب نقش آنها به‌صورت غیرمستقیم است. نظارت و کنترل در صنعت بیمه حمل‌ونقل به‌عنوان یک ابزار قوی، می‌تواند نقش مؤثری در ارائه بازخورد برنامه‌ها و عملیات به مدیران حمل‌ونقل ایفا نموده و در بازگشت فعالیت‌ها به مسیر اصلی مؤثر واقع شود. از آنجا که بیشترین نقش در جهت رفع مشکلات ناشی از تصادفات برعهده صنعت بیمه است، اگر بتوان در جهت فعالیت‌ها سرمایه‌گذاری کرد که موجب کاهش تصادفات شود، سود فراوانی از کاهش مطالبات بیمه‌شدگان (به علت کاهش تعداد تصادفات) به‌دست خواهد آمد که از میزان سرمایه اولیه بیمه بیشتر است و از این‌رو سبب شوق بیشتر برای سرمایه‌گذاری در امر ایمن‌سازی جاده شده و تبدیل به یک فعالیت تجاری سودمند برای آنان خواهد شد.

بنابراین با آزادسازی تعرفه‌ها، تحول شگفتی در بازار بیمه ایجاد می‌شود و کیفیت خدمات بیمه‌ای در حمل‌ونقل افزایش می‌یابد. با آزادکردن نرخ تعرفه‌ها، تعدادی از بیمه‌هایی که از آنها استفاده نمی‌شد وارد صنعت بیمه می‌شود و از این طریق کیفیت خدمات بیمه‌ای در حمل‌ونقل ارتقا خواهد یافت؛ این امر به مدد واقعی شدن رقابت میان بیمه‌گران برای ارائه خدمات بهتر محقق خواهد شد. حذف نظام تعرفه‌ای از صنعت بیمه به‌نفع بیمه‌گر و بیمه‌گذار است. در جهان کنونی نظارت تعرفه‌ای جای خود را به نظارت مالی داده است و به جای نظارت تعرفه‌ای درصدد سیاست‌گذاری و هدایت به سوی بهبود مستمر فعالیت‌ها در این صنعت مهم‌اند که بستری برای توسعه اقتصاد ملی به‌شمار می‌آید؛ در این راستا راهبرد استقرار نظام نظارت هوشمند، نهادینه و خودتنظیم

تاکنون آسیبی ندیده باشد یا به سبب آن خسارتی به او نرسیده باشد. پس اگر هر زیان‌دیده‌ای ناچار به اثبات تقصیر راننده و گرفتار تشریفات طولانی دادرسی‌های مدنی شود، آرامش اجتماعی به هم می‌ریزد و دیگر فرصتی برای سایر کارها باقی نمی‌ماند (کاتوزیان، ۱۳۶۹). از طرفی دولت‌ها مردم را در مقابل این وسیله خطرناک تنها رها نکردند و برای مقابله و پیشگیری از آسیب‌های سنگین جانی و مالی خانمان‌برانداز، قوانین لازم و مناسبی پیش‌بینی کرده‌اند که از ضمانت اجرایی قوی نیز برخوردارند که بیمه حمل‌ونقل از مهم‌ترین آنهاست.

تاریخچه پیدایش بیمه و تحولات مربوط به آن نشان می‌دهد که این پدیده براساس نیاز انسان شکل گرفته و بشر از ابتدا، نیازمند کمک‌های سایر هم‌نوعان خویش بوده و بیمه‌های حمل‌ونقل از جمله کالا هم‌زمان با پیدایش بیمه شکل گرفته و گسترش معاملات بازرگانی بین‌المللی در قرون اخیر موجب توسعه آن گردیده است. بیمه حمل‌ونقل کالا پوششی است که بیمه‌گر در مقابل دریافت حق‌بیمه متناسب با پوشش بیمه‌ای از بیمه‌گذار، تعهد می‌کند چنانچه کالای مورد بیمه در جریان حمل از مبدأ به مقصد دچار خسارت شد، زیان وارده به کالا را جبران کند. از آثار اقتصادی بیمه، حفظ ثروت ملی، توسعه سرمایه‌گذاری‌ها و ایجاد ارزش افزوده است. با توجه به فاصله زمانی موجود بین دریافت حق‌بیمه و پرداخت خسارت، شرکت‌های بیمه قادر به سرمایه‌گذاری و جوهات بوده و از محل سود آن زیان‌های احتمالی عملیات بیمه‌ای را جبران می‌کنند. سنجش نسبت حق‌بیمه‌های دریافتی به تولید ناخالص داخلی از سال ۱۳۷۰-۱۳۳۸ نشان می‌دهد نقش بیمه‌های حمل‌ونقل کالا بر کل اقتصاد ما بسیار ناچیز بوده و صنعت بیمه کشور جایگاه مناسبی در اقتصاد ایران نداشته است (نجارزاده، ۱۳۷۲).

بیمه باربری به دلیل تخصصی بودنش به خصوص در کشور وضعیت نامناسبی دارد. این بیمه می‌تواند جایگاه مهمی در صنعت بیمه داشته باشد. بیمه باربری با توجه به پایین بودن ضریب خسارت (۱۰ تا ۱۵ درصد) از مناسب‌ترین بیمه‌هاست، اما باز هم این بیمه آن‌طور که باید و شاید رشد نکرده و از سال ۱۳۸۲ به بعد سهم این بیمه‌نامه در حال کاهش است، به طوری که از ۶ درصد به ۴/۵ درصد رسیده

از راهبردهای اصلی پیش‌بینی‌شده در برنامه تحول در صنعت بیمه حمل‌ونقل به منظور دستیابی به اهداف کلان و بلندمدت است.

مقاله حاضر به بررسی نقش بیمه در حمل‌ونقل و ایمنی جاده‌ها، نقش فناوری اطلاعات و تجارت الکترونیکی بیمه در حمل‌ونقل، چالش‌ها و توسعه نیافتگی بیمه حمل‌ونقل و همچنین موانع عمده فراروی بیمه‌های حمل‌ونقل پرداخته است و با استفاده از اطلاعات موجود و مطالعات صورت گرفته یک طرح کلی ارائه نموده که حاوی مشکلات اساسی و نیز راهکارهای رفع موانع توسعه بیمه‌های حمل‌ونقل در ساختار جدید است.

۱. نقش صنعت بیمه در صنعت حمل‌ونقل

امروزه، تصور اینکه گونه‌ای از فعالیت انسان بدون وجود بیمه شکل گیرد، مشکل است. به‌ویژه آنکه در سده بیستم تحولات فناوری، حمل‌ونقل و ارتباطات با سرعت و وسعت شگفت‌آوری انجام گرفته است. برجسته‌ترین نمونه این موضوع پیشرفت موتور خودرو است که در پی آن بیمه خودرو به یکی از مهم‌ترین بخش‌های صنعت بیمه تبدیل شده است. همراه با ارتقا و پیچیدگی بیشتر زندگی انسان، بیمه‌ها نیز از زوایای مختلف و با شتاب توسعه یافته‌اند. پیشرفت و توسعه بیمه با توسعه اقتصادی کشورها متقارن است و بهبود وضعیت اقتصادی و سطح زندگی موجب پیشرفت و توسعه بیمه خواهد شد. همچنین پیشرفت و گسترش بیمه نیز در بهبود وضع معیشت افراد و توسعه اقتصادی کشورها مؤثر خواهد بود. در دنیای امروز، بیمه به چنان جایگاهی رسیده است که می‌تواند با ایجاد اطمینان در مجموعه فعالیت‌های اقتصادی کشورها نقش کلیدی در توسعه اجتماعی و اقتصادی آنان ایفا کند؛ بنابراین می‌توان گفت که توسعه حمل‌ونقل و بیمه، لازم و ملزوم یکدیگر هستند.

نقش حساسی که خودرو در تمدن بشر کنونی دارد و زیان‌های فراوان و اندوه‌باری که از این وسیله ایجاد می‌شود، این اعتقاد را به وجود آورده که باید درباره مسئولیت مدنی ناشی از رانندگی راه تازه‌ای پیش گرفت، نظام‌های سنتی را رها کرد و بیشتر در اندیشه ضرورت‌های زندگی بود. کمتر خانواده‌ای وجود دارد که از این وسیله خطرناک



است. نرخ حق بیمه‌های باربری در ایران بالاتر از نرخ‌های جهانی است؛ زیرا بیمه باربری بیش از آنکه متأثر از نرخ حق بیمه باشد متأثر از عوامل خارجی کشور، درآمدهای ارزی، واردات کالا، سیاست‌های کلان اقتصادی و... هر کشور (به‌خصوص ایران) است.

بزرگ‌ترین بخش بیمه باربری می‌تواند سهم بیمه‌های باربری داخل کشور باشد که با توجه به ناوگان حمل و نقل زمینی و راه‌های ایران بسیار گسترده است، اما این گونه نیست؛ با وجودی که بیشترین خسارت در حمل و نقل زمینی رخ می‌دهد. وجود پوشش بیمه مسئولیت متصدیان حمل و نقل موجب کاهش سهم و رشد بیمه باربری در حمل و نقل داخلی شده است، اگرچه این دو بیمه به‌طور کامل متفاوت هستند، ولی در نهایت چون این بیمه به سود پرداخت کننده خسارت و به ضرر دارنده کالا است، شرکت‌های حمل و نقل ترجیح می‌دهند از بیمه‌نامه مسئولیت متصدیان حمل و نقل استفاده کنند. در مجموع بیمه باربری خطرهای بیشتری را پوشش می‌دهد (روزنامه اقتصاد پویا، ۱۳۸۵).

حق بیمه‌های تولیدی در ایران از معادل ۳/۶ میلیارد دلار در سال ۱۳۸۶ به ۴/۳ میلیارد دلار در سال ۱۳۸۷ رسیده و سهم ایران از مجموع حق بیمه‌های تولیدی بازار بیمه جهان در این سال حدود ۰/۱ درصد اعلام شده است. به‌رغم رشد تولید حق بیمه در بازار ایران، هنوز سهم بیمه‌های خودرو از کل پرتفوی بیش از ۵۵ درصد است. رقابت در بازار بیمه‌های خودرو، براساس رقابت در قیمت‌ها، کیفیت و سرعت ارائه خدمات صورت می‌گیرد که حاصل آن رضایت‌مندی مشتری است. در نگاهی مقایسه‌ای، بازار داخلی وضعیت بیمه‌های خودرو در حال گذشته، دستخوش تغییرات قابل ملاحظه‌ای شده است و در مقابل افزایش تعداد خودروهای در حرکت، موجب افزایش احتمال وقوع تصادفات شده و سطح کیفیت تقاضای جامعه را افزایش داده است. اما مدیریت دولتی حاکم بر این صنعت به‌ویژه در بخش‌های توسعه بازار و نظارت کماکان بدون تغییر مانده است که می‌تواند باعث عدم تناسب تغییرات در بیمه باشد.

بیمه حمل و نقل از رشته‌های بیمه‌ای است که صنعت

بیمه کشورمان از آن به‌عنوان رشته سودده نام می‌برد و ضریب خسارت پایینی دارد. تجار ایرانی به دلیل اهمیت ندادن به بیمه باربری و عدم مقایسه شرایط مختلف این نوع بیمه معمولاً از ارزان‌ترین نوع آن استفاده می‌کنند که در تجربه ثابت شده زیان‌های ناشی از نداشتن پوشش کافی در بیمه باربری بسیار فراتر از مبلغ صرفه‌جویی شده در حق بیمه زمان صدور بیمه‌نامه بوده است. در گذشته نه حجم ارزشی محصولات به ارزش امروز بود و نه خطرات تهدید کننده با امروز مطابقت داشت، بنابراین با توجه به حجم قابل ملاحظه ارزش کالاها و خطرات، اهمیت این رشته از بیمه بیشتر نمایان می‌شود.

تاریخچه بیمه‌های حمل و نقل به چند سده پیش برمی‌گردد و شاید بتوان ادعا کرد که این نوع بیمه در واقع مادر انواع بیمه امروز است و در زمره اولین پوشش‌های بیمه در جهان به ثبت رسیده است. جابه‌جایی اقلام تولیدی و خدمات در قالب واردات و صادرات و حمل و نقل در درون کشورها و به‌وسیله وسایل نقلیه صورت می‌گیرد. در مسیر حمل و نقل و در زمان تخلیه کالا همواره خطرات فراوانی کالاها را تهدید می‌کند و با بروز هر یک از آنها خسارات سنگینی به‌بار می‌آید؛ از این رو وجود مکانیزمی برای پوشش این خطرات و جبران آثار زیان‌بار آن ضروری به‌نظر می‌رسد. چنانچه پذیریم توسعه در کشورمان نیازمند فرهنگ‌سازی است، بدون تردید این اصل در خصوص بیمه‌های حمل و نقل نیز صدق می‌کند. نهادهای ناظر بر فعالیت‌های حمل و نقل می‌توانند با برنامه‌ریزی اصولی نکات مهم این نوع بیمه را به بهره‌گیران خدمات این نوع بیمه (متصدیان و کارگزاران حمل و نقل) آموزش دهند تا

بیمه حمل و نقل از
رشته‌های بیمه‌ای
است که صنعت
بیمه کشورمان از آن
به‌عنوان رشته سودده
نام می‌برد و ضریب
خسارت پایینی دارد

احتمال این که مبنای خرید بیمه‌نامه‌های حمل و نقل براساس ارزان‌ترین و به تبع آن کم‌پوشش‌ترین نوع بیمه‌نامه انجام شود، به کمینه برسد.

۲. نقش صنعت بیمه در ایمنی جاده‌ها

آمار و ارقام نشان می‌دهد تصادفات در ایران حداقل رشد ۱۰ درصدی داشته، به طوری که در سال ۱۳۷۸ تعداد ۱۵۰۰۰ نفر از هموطنان عزیزمان در تصادفات جاده‌ای کشته شده‌اند و این آمار در سال ۱۳۷۹ با ۳/۱۱ درصد رشد نسبت به سال قبل به ۱۷۰۲۹ نفر رسیده است.

میزان خسارت تقریبی که بر اثر وقوع تصادفات به افراد وارد می‌شود و با در نظر گرفتن حذف افراد مقتول از اجتماع و بازار کار، خسارات مالی وارده به دولت در خصوص صرف هزینه‌های رشد هر فرد و در کنار آن آلام خانواده‌های درگیر در تصادف (حدود ۵۱۰۰۰ خانواده و ۲۰۴۳۴۸۴۸ نفر)، هزینه‌های پزشکی مجروحین و خدمات تمام دستگاه‌های دولتی که از ابتدا تا پایان مراحل رسیدگی به تصادف به نوعی مبادرت به ارائه سرویس به افراد درگیر در تصادف می‌نمایند، بسیار زیاد است؛ به طوری که این رقم میلیاردی، چندین برابر بودجه وزارت راه و ترابری را می‌بلعد (صالحیان، ۱۳۸۰). همچنین ۸۰۰ هزار تصادف، بیش از ۲۳ هزار کشته و ۲۸۰ هزار مصدوم و مجروح ناشی از تصادفات، کارنامه سال ۱۳۸۷ رانندگان وسایل نقلیه موتوری در کوچه‌ها، خیابان‌ها و جاده‌های ایران بوده است. به طور متوسط در ایران هر روز ۲۲۰۰ و در هر ساعت ۹۰ تصادف اتفاق می‌افتد و در اثر این تصادفات، هر روز ۶۴ نفر کشته و ۷۶۰ نفر مجروح و مصدوم می‌شوند.

افزایش روزافزون سوانح و حوادث حمل و نقل جاده‌ای و خسارات مالی و جانی ناشی از آنها در زمره مهم‌ترین چالش‌هایی است که توجه و تعمق تحلیل‌گران این صنعت را بیش از پیش می‌طلبد. در راستای بررسی و تحلیل این معضل، سازمان‌های مختلفی از سطح‌های مختلف در افزایش ایمنی نقش دارند که در این میان شرکت‌های بیمه از توانایی و نقش بسزایی در کاهش سوانح و حوادث برخوردار هستند؛ به طوری که روش‌هایی که شرکت‌های بیمه می‌توانند از آن طریق سبب کاهش تصادفات گردند فراتر و پیچیده‌تر از آن چیزی است که در نگاه اول به چشم

می‌آید (عبدی و همکاران، ۱۳۸۴). از آنجا که جهت رفع مشکلات ناشی از تصادفات، بیشترین نقش برعهده صنعت بیمه است، اگر این صنعت بتواند در جهت فعالیت‌هایی سرمایه‌گذاری نمایند که موجب کاهش تصادفات شود، سود فراوانی از کاهش مطالبات بیمه‌شدگان (به علت کاهش تعداد تصادفات) به دست می‌آورد که از میزان سرمایه اولیه شرکت‌های بیمه بیشتر است. از این رو سبب شوق بیشتر این شرکت‌ها برای سرمایه‌گذاری در امر ایمن‌سازی جاده شده و تبدیل به یک فعالیت تجاری سودمند برای آنان خواهد شد.

وقوع تصادف بین وسایل نقلیه، از عوارض منفی ترافیک است که مشکلات بسیاری از جمله خسارت، تلفات، ازدحام، هدر رفتن وقت و درگیری را به همراه دارد. در حال حاضر روند رسیدگی به تصادفات به دلیل محدودیت‌های قانونی و اعمال روش‌های ناصحیح با مشکلات عدیده‌ای روبروست که حل این مشکلات می‌تواند نقش بسزایی در تأمین امنیت جانی و مالی شهروندان و مسائل اقتصادی-اجتماعی داشته باشد. رسیدگی به هریک از تصادفات، از نظر قانونی، شرایط و ویژگی‌های خاص دارد، اما نکته قابل توجه در این است که پیچیدگی وظایف، عدم تعاملات بین سازمان‌ها، کاستی‌های قانونی و روش‌های اجرایی ناصحیح باعث شده تا روند رسیدگی به تصادفات با مشکلاتی مواجه و در نتیجه حقوق تعدادی از شهروندان پایمال گردد (مهماندار، ۱۳۸۴).

تجزیه و تحلیل آمار تصادفات و حوادث رانندگی در ایران نشان می‌دهد که راننده (عامل انسانی) اصلی‌ترین و مهم‌ترین علت در ایجاد حوادث و سوانح رانندگی کشور است. از آنجا که انجام صحیح و اصولی هر کاری در طول زمان به آموزش و بازآموزی نیازمند است، لذا برای کاهش نقش راننده در تصادفات و سوانح رانندگی، ضرورت دارد که روش‌های رایج آموزش رانندگی در کشور مورد بررسی جدی و تجدیدنظر کامل قرار گرفته و برای اصلاح آن راه‌حل‌های مناسب ارائه شود (مؤمنی، ۱۳۸۸). افزایش روزافزون تعداد وسایل نقلیه و سفرهای درون‌شهری و برون‌شهری باعث افزایش بیش از حد

تمیزه و تحلیل آمار

تصادفات و مواد

رانندگی در ایران

نشان می‌دهد که

راننده (عامل انسانی)

اصلی‌ترین و مهم‌ترین

علت در ایجاد مواد و

سوانح رانندگی کشور

است

حاضر و با توجه به پیچیدگی‌های اقتصاد جهانی و توسعه روزافزون فناوری اطلاعات در اقتصاد، صنعت بیمه نیز به‌عنوان یک صنعت پویا نباید از این قافله عقب بماند، بلکه باید زمینه رشد هم‌پای خود را با صنعت حمل‌ونقل فراهم آورد.

امروزه از هر دیدگاهی که به پدیده اینترنت و پیشرفت‌هایی که در زمینه فناوری اطلاعات به‌وجود آمده نگریسته شود به این نتیجه می‌رسیم که این پدیده تأثیر بسزا و غیرقابل انکاری در بخش خدمات مالی و بازارها و مؤسسات بیمه داشته و خواهد داشت. افزون بر این اگر روندهای مهم دیگری همچون جهانی شدن، مقررات زدایی و خصوصی‌سازی صنعت بیمه را در نظر بگیریم، متوجه می‌شویم که این روندها موجب تحولات مهمی در هرچه بیشتر رقابتی شدن صنعت بیمه شده است (خرمی، ۱۳۸۵). استفاده از فناوری ICT امکان ارائه محصولات را در بازه زمانی شبانه‌روز فراهم می‌کند، هزینه‌های صدور بیمه‌نامه را کاهش می‌دهد و فواصل مکانی را از بین می‌برد. گسترش فناوری اطلاعات و ارتباطات ظرفیت‌های بالفعل و بالقوه‌ای را برای صنعت بیمه فراهم کرده است. اساس کار بیمه داده و بانک‌های اطلاعاتی است که فناوری اطلاعات و ارتباطات فرصت‌های طلایی را در اختیار صنعت بیمه قرار می‌دهد. این امکانات بسیار گسترده و غیرقابل چشم‌پوشی هستند و هزینه‌های بیمه‌گران را بسیار کاهش می‌دهند؛ به‌عبارت‌دیگر فناوری اطلاعات و ارتباطات باعث کاهش زمان فرآیند صدور بیمه‌نامه‌ها می‌شود؛ به‌گونه‌ای که انتظار می‌رود بخشی از بازار را که به خاطر طولانی بودن فرآیند صدور بیمه‌نامه از خرید صرف نظر می‌کنند به شرکت‌های بیمه باز گرداند. به‌کارگیری فناوری اطلاعات و ارتباطات

عوارض منفی سامانه‌های حمل‌ونقل شده است که از مهم‌ترین این عوارض موضوع تصادفات است. آمار موجود بیانگر افزایش قابل توجه تعداد تصادفات در سال‌های اخیر است. ابتدا قوانین و مقررات و روش‌های اجرایی رسیدگی به تصادفات در حوزه مسئولیت هریک از نهادهای مسئول به‌ویژه بیمه مورد شناسایی قرار گرفته و سپس راه‌کارها و روش‌های بهبود وضعیت اعم از اصلاح قوانین و مقررات و روش‌های اجرایی آنان مورد توجه قرار گیرد.

۳. نقش فناوری اطلاعات و تجارت الکترونیکی بیمه در حمل‌ونقل

پیشرفت روزافزون علم و دانش و گسترش اطلاعات در سال‌های اخیر تحولات گسترده‌ای در زندگی روزمره به‌خصوص فعالیت‌های اقتصادی بشر به‌وجود آورده است. عصر امروز که با پیدایش اینترنت، عصر دانش نام‌گذاری شده، دوره جدیدی است که موفقیت و پیشرفت‌های اقتصادی مدیون دانش بشری است. از مهم‌ترین بخش‌های اقتصادی به‌ویژه در بخش خدمات که نیاز روزافزونی به این گردش اطلاعات دارند بخش‌های حمل‌ونقل است که باید پایه‌های تحولات دانش در سطح جهان، دانش خود را به‌روز کنند و از رکورد فکری در کارکنان این بخش‌ها جلوگیری نمایند. صنعت بیمه یکی از بازوهای کنترلی و مدیریتی در هر اقتصادی است. به‌گونه‌ای که عملکرد مناسب آن می‌تواند متضمن رشد متوازن و حرکت آرام اقتصاد شود. گذشته از رویکردهای تأثیرگذار اقتصادی، صنعت بیمه از نظر اجتماعی نیز از جایگاه بااهمیت و مهمی برخوردار است و توسعه مناسب آن می‌تواند زمینه‌ساز توسعه پایدار در صنعت حمل‌ونقل باشد. در شرایط



یکی از بزرگ‌ترین بخش‌های خدماتی کشور، قابلیت زیادی برای استفاده از خدمات الکترونیکی و نرم‌افزارهای مختلف در راستای ارائه بهینه خدمات به استفاده‌کنندگان این بخش دارد؛ علاوه‌براین به‌منظور اعمال نظارت صحیح و دقیق بر فعالیت نهادهای بیمه‌ای، استفاده از سامانه نظارت هوشمند، از نیازهای اساسی بازار فعلی صنعت بیمه و افزایش کارایی واحدهاست. برخی از مهم‌ترین دلایل نیاز به استفاده از سامانه نظارت هوشمند بر صنعت بیمه به این شرح است:

- تنوع و گستردگی خدماتی که برعهده نهادهای نظارتی صنعت بیمه است؛

- کنترل صحیح و ارائه به موقع خدمات به تعداد زیادی از کاربران مختلف بیمه‌ای؛

- جلوگیری از کلاهبرداری‌های بیمه‌ای و در حقیقت افزایش دقت و سرعت رسیدگی به مشکلاتی که در زمینه فعالیت‌های بیمه‌ای به‌وجود می‌آید؛

- افزایش حجم فعالیت شرکت‌های بیمه؛

- افزایش تعداد شرکت‌های بیمه.

بنابراین به‌منظور فراهم کردن امنیت کاری برای بیمه‌گران (شرکت‌های بیمه و دیگر فعالان بازار بیمه)، یک سامانه نظارتی کارا با استفاده از یک سامانه هوشمند، می‌تواند با دسترسی سریع و تجزیه و تحلیل اطلاعات مالی و عملکرد شرکت‌ها، به موقع هشدارهای لازم را از نظر حد توانگری، میزان نگهداری و عملکرد واقعی به شرکت‌های بیمه ارائه داده و از بروز مشکلات و ورشکستگی آنها جلوگیری کند؛ به‌عنوان مثال در رابطه با بیمه خودرو (شخص ثالث و بدنه) در صورتی که با کمک نهاد ناظر بر صنعت بیمه، یک نظام کنترلی هوشمند و شبکه رایانه‌ای در بین بیمه مرکزی ج.ا. و کلیه شرکت‌های بیمه موجود باشد، می‌توان تا حد زیادی مشکلات این رشته از جمله بالابودن ضریب خسارت آن را حل کرد (جعفرزاده، ۱۳۸۵).

اینترنت به شرکت‌های بیمه تازه‌وارد به بازار امکان می‌دهد که از فرآیند پرهزینه و طولانی راه‌اندازی شبکه‌های سنتی فروش پرهیز کنند و شرکت‌های موجود خدمات مالی و اینترنتی نیز از حضور اینترنتی برای

بخش‌هایی از بازار را که تاکنون تحت پوشش قرار نگرفته‌اند، پوشش می‌دهد (کبیری پرویزی، ۱۳۸۸).

شرکت‌های بیمه، از جمله بنگاه‌های اقتصادی هستند که بیشترین اثربخشی از صنعت حمل‌ونقل را خواهند داشت و مهم‌ترین سرمایه در این گروه بنگاه‌های اطلاعات و دانش نیروی انسانی است. اطلاعات و دانش نیروی انسانی که به‌وسیله اینترنت در حال افزایش و بهبود است می‌تواند برای بنگاه اقتصادی به‌عنوان ارزش ویژه‌ای محسوب شود. اکثر بنگاه‌های اقتصادی بزرگ از جمله شرکت‌های بیمه از طریق تجارت الکترونیکی که به‌سرعت جای تجارت سنتی را خواهد گرفت محصولات متنوع خود را ارائه می‌کنند که به روش آسانی قابل خریداری است. رایانه‌ها و شبکه‌ها نه تنها ابزاری برای انجام معاملات تجاری خواهند بود بلکه بخشی از سرمایه ساختاری محسوب می‌گردند که دانش را در خود ذخیره کرده تا کارکنان بنگاه از آن استفاده کنند. پس امروزه آنچه موجب موفقیت، پیشرفت و نجات بنگاه‌های اقتصادی به‌ویژه شرکت‌های بیمه، خدمات مالی و مدیریتی از رکورد می‌شود، منابع انسانی است که از خلاقیت‌ها، مهارت‌ها، دانش و همکاری شخصی خود فرصتی را برای بنگاه اقتصادی فراهم می‌سازند تا ارزش تجاری به‌دست آورند و این ارزش به وجود نخواهد آمد مگر این که شرایطی برای استفاده از دانش روز دنیا برای تجارت و اصول اساسی مدیریت فراهم شود.

بیمه الکترونیکی^۱ به معنای عام به‌عنوان کاربرد اینترنت و فناوری اطلاعات^۲ در تولید و توزیع خدمات بیمه‌ای اطلاق می‌گردد و در معنای خاص بیمه الکترونیکی را می‌توان به‌عنوان تأمین یک پوشش بیمه‌ای از طریق بیمه‌نامه‌ای دانست که به‌طور آنلاین درخواست، پیشنهاد، مذاکره و قرارداد آن منعقد می‌گردد (همتی، ۱۳۸۸). در این راستا بیمه الکترونیکی، به‌عنوان زیرشاخه‌ای از شاخه‌های تجارت الکترونیکی از پدیده‌هایی است که در دنیای پیشرفته حاضر، تاکنون صرفه‌های کلانی را از کاربرد آن نصیب خود نموده است.

طراحی سامانه نظارت هوشمند حمل‌ونقل در شرایط فعلی بازار بیمه، بسیار مهم است. صنعت بیمه به‌عنوان

1. E-Insurance
2. IT

اضافه کردن کالاهای بیمه‌ای به مجموعه کالاهای موجود خود بهره می‌برند. در این خصوص بیمه خودرو از جمله این موارد است. اغلب شرکت‌های بیمه، به جای بیمه‌گذاران، نمایندگان را مشتری خود می‌دانند. بنابراین پیش‌بینی اینکه خرید مستقیم بیمه از طریق اینترنت جایگزین نمایندگان بشود، مشکل است (عبداللهی، ۱۳۸۳). نهادهای نظارتی باید روش‌های نظارتی بیمه را کنترل کنند تا بتوانند در جهت منافع مصرف‌کنندگان واکنش نشان بدهند. ارتباط اینترنتی ابزار مهمی برای توسعه همکاری‌های نهادهای نظارتی برای بهبود امنیت بازارهای بیمه‌های حمل و نقل است؛ بنابراین، به کارگیری تدریجی اینترنت و با رفع مشکلات مذکور فروش بیمه‌های استاندارد شده بیمه‌های حمل و نقل از طریق اینترنت می‌تواند ابزار مناسبی جهت عرضه انواع بیمه‌های حمل و نقل با خدمات بهتر و قیمت پایین‌تر باشد.

۴. چالش‌ها و توسعه نیافتگی بیمه حمل و نقل

امروزه صنعت بیمه از مهم‌ترین نهادهای اقتصادی و مالی حمل و نقل محسوب می‌شود که از یک طرف در تقویت بنیه اقتصادی حمل و نقل نقش اساسی دارد و از طرف دیگر با ایجاد اطمینان و امنیت و تشکیل پس‌اندازهای ملی، زمینه گسترش فعالیت‌های خدماتی از جمله حمل و نقل را فراهم می‌کند. با وجود اهمیت بیمه متأسفانه هنوز این صنعت نتوانسته است جایگاه واقعی خود را در اقتصاد حمل و نقل نهادینه نماید؛ به طوری که بسیاری از سرمایه‌های مالی و جانی در معرض خطر حمل و نقل در کشور ما از پوشش بیمه‌ای کافی برخوردار نیستند و به تبع آن صنعت بیمه نتوانسته از طریق ارائه خدمات بیمه‌ای موفق، موجب ایجاد پس‌اندازهای کلان و تشکیل سرمایه در حمل و نقل گردد. در این راستا صنعت بیمه به عنوان یکی از زیربخش‌های اقتصادی وظیفه دارد به کاراترین شکل به انباشت سرمایه و تحرک پذیری حمل و نقل کمک کند و با ارزان‌ترین قیمت، هزینه مخاطره (ریسک) فعالیت‌های حمل و نقل را پایین بیاورد. در حال حاضر صنعت بیمه کشور برای پاسخ‌گویی به نیازهای بیمه‌ای در بخش حمل و نقل در حد انتظار ظاهر نشده و از این نظر با سطح اقتصادی موجود هماهنگ نیست.

صنعت حمل و نقل از بسترهای حیاتی چرخه اقتصادی در کشور است که حرکت و پویایی آن، در توسعه جوامع نقش اجتناب‌ناپذیری دارد. این صنعت به عنوان سرمایه‌ای ملی، همواره در معرض خطرات گوناگون طبیعی و انسانی است و خسارت‌های وارده به آن می‌تواند کارکرد صنعت حمل و نقل را دچار اختلال کند که این امر بر برنامه‌های توسعه کشور نیز تأثیر منفی خواهد گذاشت. موقعیت جغرافیایی ایران و قراردادن در نقطه‌ای که از دیرباز به عنوان پل ارتباطی شرق و غرب جهان شناخته شده است از مزیت‌های عمده کشور ما در مقایسه با سایر کشورهای جهان محسوب می‌گردد. وجود مرزهای پهناور آبی در جنوب کشور و ارتباط با دریاهای آزاد و نیز داشتن مرز آبی در شمال کشور بستر مناسبی در چرخه حمل و نقل فراهم نموده؛ به خصوص امکان استثنایی برای ترانزیت کالا به کشورهای آسیایی ایجاد گردیده است که لازمه استفاده بهینه از این فرصت، تجهیز و توسعه زیرساخت‌ها از جمله سامانه‌های حمل و نقل و توسعه سامانه‌های خدمات مالی همانند خدمات بیمه به شکل نوین و الکترونیکی است.

صنعت بیمه در راستای وظایف و مأموریت اصلی مورد انتظار از صنعت حمل و نقل، نقش مجموعه پشتیبان اقتصاد را ایفا می‌کند و در حقیقت یکی از حلقه‌های اصلی توسعه ملی کشور است. بدیهی است این فعالیت اقتصادی در اصل و اساس باید با اصول و سیاست‌های حاکم بر توسعه همه جانبه کشور سازگار بوده و با کارکرد شایسته خود امکان تحقق اهداف مورد انتظار در نظام برنامه‌ریزی کشور را فراهم آورد. بخش حمل و نقل - از بزرگ‌ترین بخش‌های اقتصاد ایران - سهم قابل توجهی در تولید ناخالص ملی دارد. از سوی دیگر صنعت بیمه به عنوان پشتوانه مالی و روانی، از اجزای تشکیل‌دهنده بخش حمل و نقل است. با اینکه نزدیک به یک سده از آغاز فعالیت‌های بیمه‌ای در ایران می‌گذرد و در این مدت صنعت بیمه فراز و نشیب‌های زیادی را طی کرده است، اما هنوز نتوانسته جایگاه واقعی خود را در حمل و نقل پیدا کرده و نقش مورد انتظارش را در نظام اقتصادی کشور ایفا کند. بیمه به عنوان یک تضمین اساسی، وظیفه اطمینان بخشیدن به سرمایه‌گذاری در حمل و نقل را به عهده دارد که البته در انجام این وظیفه

جهت تربیت نیروی انسانی مورد نیاز آشنا با صنعت حمل و نقل؛
- عدم استفاده از فناوری‌های نوین و سامانه‌های

هوشمند در بیمه‌های حمل و نقل؛

- عدم وجود یک نظام جامع آماری و پایگاه اطلاعاتی
جهت تصمیم‌گیران و تصمیم‌سازان صنعت حمل و نقل؛

- طولانی‌بودن فرآیند صدور بیمه‌نامه و پرداخت
خسارت برای بخش حمل و نقل.

۵. راهکارهای توسعه بیمه‌های حمل و نقل

با توجه به مشکلات، چالش‌ها و موانع عمده‌ای که بر
سر راه توسعه بیمه‌های حمل و نقل وجود دارد، مهم‌ترین
راهکارها به‌منظور رفع مشکلات و ایجاد و توسعه محیط
مناسب برای بیمه‌های حمل و نقل به این شرح است:

- ایجاد بانک اطلاعات جامع برای صنعت بیمه‌های
حمل و نقل؛

- تأسیس شرکت یا شرکت‌های بیمه تخصصی
حمل و نقل؛

- اصلاح ساختارهای اداری شرکت‌های بیمه
و سازماندهی مجدد آن به‌منظور توسعه بیمه‌های
حمل و نقل؛

- تمرکز کلیه امور فنی و پشتیبانی بیمه‌های حمل و نقل
از جمله واحدهای صدور، خسارت، مالی، سرمایه‌گذاری،
بازاریابی، امور نمایندگان در یک مدیریت مستقل؛

- تدوین یک برنامه آموزشی فراگیر و گسترده جهت
ارتقای دانش و تخصص نیروی انسانی شاغل در صنعت
بیمه بخش حمل و نقل؛

- تعیین و تبیین راهبردهای کلان صنعت بیمه با توجه
به چشم‌انداز ۲۰ ساله توسعه.

۶. نظارت بیمه‌ای در صنعت حمل و نقل

بنگاه‌های اقتصادی همواره باید تحت برنامه‌های
از پیش تعیین شده و البته قابل انعطاف فعالیت کنند تا
امنیت خاطر بهره‌برداران را فراهم آورند. نظارت و کنترل
به‌عنوان یک ابزار قوی، می‌تواند نقش مؤثری در ارائه
بازخورد برنامه‌ها و عملیات ایفا نموده و در بازگشت
فعالیت‌ها به مسیر اصلی مؤثر واقع شود؛ نظارت دستگاه‌ها
یا مؤسسات بیرونی که به موجب قوانین موجود، توسط
دولت اعمال می‌شود و نظارت و کنترل داخلی که توسط

خیلی موفق نبوده است. بیمه می‌تواند نقش کلیدی در
هماهنگ کردن امور حمل و نقل ایفا کند.

بخش‌های مختلف اقتصادی همانند صنعت حمل و نقل،
با تأثیر متقابل در رشد و توسعه پایدار مؤثرند. در این بین،
بخش بیمه با ارائه خدمات و برقراری ارتباط منطقی با سایر
بخش‌ها از جمله حمل و نقل از راه گردآوری حق بیمه‌های
اندک از بیمه‌گذاران و گروه‌های مختلف اقتصادی و
پرداخت به موقع خسارت می‌تواند ضمن ایجاد تأمین و
نگاهداشت سرمایه‌های خصوصی و عمومی، برقراری
آسایش و امنیت خاطر متصدیان حمل و نقل، نقش مؤثری
در توسعه اقتصادی ایفا کند. در نتیجه فایده اصلی بیمه،
دادن اطمینان به افراد در جهت مقابله با خطرات احتمالی
است که در قاموس بیمه به آن هزینه خطر و ریسک اطلاق
می‌گردد. فارغ از نوع بیمه می‌توان گفت بیمه علاوه بر
ایجاد محیطی امن برای فعالیت‌های اقتصادی، باعث ایجاد
اطمینان برای کار و خدمات و سرمایه‌گذاری و به‌طور کلی
ایجاد فضای امن و آرام برای فعالیت‌های مختلف اقتصادی
است.

با توجه به شرایط موجود، مشکلات و چالش‌های
فراروی بیمه‌های حمل و نقل عبارت‌اند از:

- فقدان زمینه لازم و بستر مناسب جهت توسعه
بیمه‌های حمل و نقل به‌عنوان عامل مهم و تأثیرگذار در
توسعه صنعت بیمه؛

- وجود سامانه تعرفه‌ای حق بیمه که امکان توسعه
طرح‌های بیمه‌ای مختلف برای حمل و نقل را سلب کرده
است؛

- عدم گسترش مطلوب فرهنگ بیمه در صنعت
حمل و نقل؛

- عدم سیاست‌گذاری‌های کلان در صنعت بیمه و
عدم وجود راهبردهای مناسب در جهت توسعه بیمه‌های
حمل و نقل؛

- پایین‌بودن قدرت اقتصادی متصدیان بخش
حمل و نقل؛

- عدم رضایت بیمه‌شدگان از سرویس‌دهی مطلوب
شرکت‌های بیمه به کارگزاران صنعت حمل و نقل؛

- عدم وجود سامانه و برنامه آموزشی مدون و کاربردی

فارغ از نوع بیمه می‌توان

گفت بیمه علاوه بر

ایجاد محیطی امن برای

فعالیت‌های اقتصادی،

باعث ایجاد اطمینان

برای کار و خدمات و

سرمایه‌گذاری و به‌طورکلی

ایجاد فضای امن و آرام

برای فعالیت‌های مختلف

اقتصادی است

خود شرکت‌های بیمه طراحی و به اجرا گذاشته می‌شود؛ به مدیریت، بازخورد عملیات ارائه می‌نماید (اویار حسین، ۱۳۸۶). بنابراین وجود نهادهای نظارتی قوی در راستای رشد و توسعه صنعت بیمه و نظارت هوشمند در شرایط کنونی بازار بیمه حمل‌ونقل در ایران بااهمیت است. همانند سایر بخش‌های اقتصادی، اجتماعی و مؤسسات مالی و اعتباری، نظارت بر مؤسسات بیمه نیز از اهمیت خاصی برخوردار است. واحدهای نظارتی می‌توانند علاوه بر کمک به رعایت حقوق بیمه‌گذاران از طرف بیمه‌گران، نقش مهمی در ایجاد امنیت کاری برای صنعت بیمه فعال در صنعت حمل‌ونقل داشته باشند.

اعمال نظارت تعرفه‌ای در حمل‌ونقل در عین حال که کار مدیران را تسهیل و از پیچیدگی و دشواری فارغ می‌سازد موجب حذف رقابت سازنده از بازار و عدم گسترش فرهنگ بیمه در حمل‌ونقل می‌شود. پی‌آمدهای منفی حذف رقابت از بازار حمل‌ونقل آنقدر بدیهی و به حدی خطیر است که کمتر صاحب‌نظری است که نگران آن نباشد. با اعمال نظارت تعرفه‌ای در بیمه‌های حمل‌ونقل توان کارشناسی شرکت‌های بیمه در محاسبات فنی و تعیین نرخ و شرایط تضعیف می‌شود و قدرت مانور و ایجاد تنوع در پوشش‌های بیمه‌ای از آنان سلب می‌شود. نظارت تعرفه‌ای بر این صنعت، رقابت، کارایی و اثربخشی را از بازار بیمه کشور گرفته و این امر تاکنون مانع تحقق اهداف و سیاست‌های خصوصی‌سازی در عرصه شده است. با توجه به حذف تدریجی نظام تعرفه، افزایش شفافیت و تعریف استانداردهای متناسب با نظارت مالی حمل‌ونقل، ایجاد تحول در سامانه‌های نظارتی در مقایسه با سامانه‌های سنتی، تدوین و استقرار نظام جامع اطلاعاتی و توجه بیش‌ازپیش به اصل مشتری‌مداری و جایگاه متصدیان حمل‌ونقل در این صنعت الزامی است. نظام تعرفه‌ای موجود در حمل‌ونقل، فضای غیررقابتی را در این بازار حاکم کرده است.

۴. نظام نظارت و تنظیم هوشمند، نهادینه و خود تنظیم بازار بیمه حمل‌ونقل

صنعت بیمه، صنعتی است اقتصادی، پایدار، سالم و قابل اعتماد، برخوردار از اخلاق حرفه‌ای و عجین شده با جامعه که از مختل شدن روند طبیعی زندگی شهروندان و چرخه عادی فعالیت‌هایی که در نتیجه حوادث ناشی از عوامل طبیعی و انسانی اتفاق می‌افتد به شیوه‌ای آسان، سریع و با کمترین هزینه و به شکلی همه‌جانبه جلوگیری می‌کند (خسروشاهی، ۱۳۸۸) و همچنین جریان زندگی آحاد خانوارها و شهروندان را با کمترین قیمت ممکن و با بیشترین کیفیت ممکن به گونه‌ای فراهم می‌کند که جنبه‌های گوناگون جامعه را زیر پوشش گیرد و همچنین میزان عرضه آن خدمات، ضمن متناسب بودن با نیازها پایدار بوده و دچار نوسان نشود. استقرار نظام تنظیم و نظارت هوشمند، نهادینه و خود تنظیم در حوزه حاکمیتی، گسترش پوشش‌های بیمه‌ای با قیمت‌های رقابتی و گسترش تعاملات منطقه‌ای و بین‌المللی در حوزه بین‌المللی راهبردهای صنعت بیمه خواهند بود.

نظارت تعرفه‌ای و نظارت مالی بدیل یکدیگر نیستند، بلکه نظارت تعرفه‌ای حداکثر می‌تواند جزء کوچکی از نظارت مالی باشد. نظارت مالی بسیار بااهمیت‌تر از نظارت تعرفه‌ای است؛ زیرا مهم‌ترین وظیفه ناظر، نظارت بر توانایی اجرای درست تعهدات شرکت‌های بیمه در

در این وضعیت، فضای رقابتی بازار از بین می‌رود و فعالیت شرکت‌های بیمه در استفاده بهینه از منابع و سرمایه‌ها در حمل‌ونقل ناکارآمد شده و در نتیجه زمینه کاهش هزینه‌ها و قیمت تمام‌شده حمل‌ونقل به‌منظور

به عدم وجود خلاقیت، تنوع و نوآوری در صنعت بیمه انجامیده است. در چنین نظامی، بستر و فضای مناسب برای رقابت واقعی وجود ندارد و به دلیل وجود تعرفه، تفاوت‌های فنی بین شرکت‌های بیمه آشکار نیست. به خاطر ساده بودن کنترل و نظارت در نظام تعرفه‌ای، در این سامانه نیازی به تخصص‌های بالای حرفه‌ای بیمه‌گری نیست و تنوعی در محصولات بیمه‌ای وجود ندارد. حذف نظام تعرفه‌ای در حمل و نقل نیازمند دو اقدام درون‌سازمانی و برون‌سازمانی بیمه است. نظارت، کنترل‌های داخلی و رعایت اصول، پاسخ‌گو کردن و شفاف کردن فعالیت‌های حمل و نقل بیمه از جمله اقدام‌های درون‌سازمانی بیمه و کنترل استاندارد و توانگری شرکت‌های بیمه و نهادسازی برای حمایت از حقوق بیمه‌گذاران حمل و نقل از جمله اقدامات برونی لازم برای حذف نظام تعرفه‌ای در حمل و نقل است. حذف نظام تعرفه‌ای حمل و نقل در صنعت بیمه ایران پیامدهایی دارد که یکی از آنها آسیب‌پذیر شدن شرکت‌های بیمه کوچک ارائه‌دهنده خدمات به بخش حمل و نقل است که بازار بیمه را تحت تأثیر قرار خواهد داد.

بررسی عملکرد بازار بیمه نشان می‌دهد که اصولاً دو نوع نارسایی بازار منجر به دخالت دولت‌ها و وضع مقررات بیمه شده است. اولین مشکل موضوع اطلاعات در بازار بیمه است؛ زیرا بیمه‌گر و بیمه‌گذار برای تصمیم‌گیری صحیح در معامله بیمه نیازمند اطلاعات‌اند. مشکل دوم در بازار بیمه بحث تضاد منافع بین بیمه‌گر و بیمه‌گذار است. بنابراین مجموعه مشکلات فوق سبب شده تا کشورها با وضع قوانین و مقررات بیمه، ضمن تأسیس یک نهاد ناظر، سازوکارهای نظارت بر عملیات بیمه را طراحی نموده و عملکرد بازار بیمه را بهبود بخشند. در همین راستا کشورها رسالت‌هایی برای نهاد ناظر تعریف کرده‌اند؛ بنابراین شرکت‌های بیمه باید از توان فنی و کارشناسی بالایی برخوردار شوند تا بتوانند قیمت واقعی خدمات بیمه‌ای حمل و نقل را محاسبه کنند؛ زیرا اگر قیمت را بالاتر از قیمت واقعی محاسبه کنند از بازار رقابتی کنار خواهند رفت و اگر پایین‌تر از قیمت واقعی برآورد کنند در پرداخت خسارت و انجام تعهداتی که به عهده گرفته‌اند دچار ورشکستگی خواهند شد. در کنار نظارت تعرفه‌ای

مقابل بیمه‌گذاران است و این ابزار با نظارت تعرفه‌ای به‌دست‌نمی‌آید (مثنوی، ۱۳۸۷). بنابراین در این نظام، شورای عالی بیمه تعرفه‌هایی را برای هر یک از رشته‌های بیمه تعیین می‌کند که از طریق بیمه مرکزی ابلاغ شده و شرکت‌های بیمه نیز موظف به اعمال و اجرای آن هستند. در این وضعیت فضای رقابتی بازار از بین می‌رود و فعالیت شرکت‌های بیمه در استفاده بهینه از منابع و سرمایه‌ها ناکارآمد شده و در نتیجه زمینه کاهش هزینه‌ها و قیمت تمام‌شده محصول به‌منظور جذب مشتری، بسیار محدود می‌گردد. در جهان کنونی نظارت تعرفه‌ای جای خود را به نظارت مالی داده است و دولت‌های توسعه‌یافته به جای نظارت تعرفه‌ای در صدد سیاست‌گذاری و هدایت شرکت‌های بیمه به سوی بهبود مستمر فعالیت‌ها در این صنعت مهم که بستری برای توسعه اقتصاد ملی به‌شمار می‌آید، هستند. در این راستا راهبرد استقرار نظام نظارت هوشمند، نهادینه و خودتنظیم یکی از راهبردهای اصلی پیش‌بینی‌شده در برنامه تحول در صنعت بیمه کشورمان به‌منظور دستیابی به اهداف کلان است.

در حالی که برخی خدمات بیمه‌ای زیان‌ده به‌شمار می‌روند، اگر قیمت‌گذاری تعرفه‌های بیمه‌ای در حمل و نقل از حیطة قیمت‌گذاری خارج شود، این شرکت‌ها می‌توانند با ارائه خدمات متنوع در حمل و نقل سودآور شوند. با این اقدام شرکت‌های بیمه می‌توانند خدمات متنوع با نرخ‌های آزاد در بازار رقابتی حمل و نقل ارائه کنند و به سود برسند. آزادسازی نرخ‌ها در حمل و نقل یک امر اجتناب‌ناپذیر برای صنعت بیمه کشور است. با توجه به اینکه صنعت بیمه ایران سال‌ها از نظام تعرفه‌ای پیروی کرده است، آزادسازی تعرفه‌ها در حمل و نقل الزاماتی هم دارد. چنانچه رقابت مفید جای خود را به رقابت مضر بدهد، ورشکستگی، فرجام چالشی خواهد بود که برخی از شرکت‌های بیمه با آن مواجه خواهند شد. از این رو به‌نظر می‌رسد آزادسازی یکباره تعرفه‌های بیمه، به دلیل آماده‌نبودن ساختارهای زیربنایی موجود می‌تواند باعث بروز مشکلاتی در صنعت بیمه شود.

در نظام تعرفه‌ای کنونی توانایی‌های فنی و مالی شرکت‌های بیمه در نظر گرفته‌نمی‌شود و به‌همین دلیل

در نظام تعرفه‌ای کنونی
توانایی‌های فنی و
مالی شرکت‌های بیمه
در نظر گرفته‌نمی‌شود
و به‌همین دلیل به
عدم وجود خلاقیت، تنوع
و نوآوری در صنعت بیمه
انجامیده است

باید نظارت غیر تعرفه‌ای هم با شاخص‌هایی از قبیل نظارت مالی و نظارت بر صلاحیت فنی و تخصصی کسانی که قرار است در شرکت‌های بیمه با پست‌های حساس و تعیین‌کننده کار کنند، وجود داشته باشد.

همچنین باید نظارت بر پوشش‌های اتکایی وجود داشته باشد. نظام تعرفه‌ای در دنیا منسوخ شده است و جایگزین این نظام یعنی تعرفه مشورتی را در نظام خود جاری ساخته‌اند. با حذف نظام تعرفه‌ای حمل و نقل، نظارت مالی قدرتمندی جایگزین آن خواهد شد. در نظارت مالی ارگان نظارتی شاخص‌هایی را به بازار معرفی می‌کند و براساس آن نظارت کاملی بر تمام بخش‌های بیمه به‌ویژه بیمه‌های حمل و نقل خواهد داشت. در صنعت بیمه نظام مالی و فنی مناسب‌ترین جایگزین برای حذف نظام تعرفه‌ای کنونی است. ازسوی دیگر کاهش نرخ حق بیمه در حمل و نقل می‌تواند موجب افزایش تعداد مشتریان شرکت‌های بیمه و در نهایت توسعه بازار بیمه حمل و نقل شود. هنر شرکت‌های بیمه این است که نظم و وقوع حوادث به‌ویژه حوادث جاده‌ای را به‌دست آورند و محاسبه کنند که از هزار ریسک بیمه‌شده، چند مورد ممکن است با خسارت مواجه شود و حتی برآورد کنند که میزان خسارت وارده در حمل و نقل در چه حدودی خواهد بود، تا بتوانند براساس آن میزان حق بیمه را که در واقع سهم هر یک از بیمه‌گذاران از خسارات پرداختی توسط بیمه‌گر و هزینه‌های بیمه‌گری است به‌صورت منطقی و منصفانه تعیین و دریافت کنند. تعرفه‌های وضع‌شده در این راستا بوده که شرکت‌های بیمه وارد رقابت‌های غیرمنطقی و غیراصولی که می‌تواند منجر به ورشکستگی شرکت‌های بیمه شود، نگردند.

نظارت مالی به معنی نظارت بر حد توانگری شرکت‌های بیمه جهت ایفای تعهدات آنهاست و برای این منظور لازم است تمام فعالیت‌ها و عملیات شرکت‌های بیمه اعم از ضریب خسارت، وضعیت بیمه‌های اتکایی اخذشده، کفایت ذخایر فنی، میزان و نحوه سرمایه‌گذاری مالی و بسیاری از نسبت‌های مالی مورد توجه و کنترل قرار گیرد. امروزه در اغلب کشورهای دنیا نظارت‌های مالی و فنی جایگزین نظارت تعرفه‌ای شده است (طهماسبی، ۱۳۸۸).

برهمن مینا با حذف نظام تعرفه‌ای شرکت‌های بیمه ابتکار مدیریتی خود را عرضه خواهند کرد و این کار با کنترل هزینه‌های اضافی شرکت‌های بیمه میسر خواهد شد و فضای رقابتی را بر بازار بیمه حاکم خواهد کرد. بازار سرمایه کشور ما پویا نیست، تنوع سرمایه‌گذاری پایین آمده، امکانات سرمایه‌گذاری شرکت‌های بیمه پایین است و شرکت‌های بیمه در بازار سرمایه فعلی توان مانوردهی کمتری دارند. سود در صنعت بیمه کنترل شده است و با توجه به خصلت تعاونی بیمه که در حمایت از اقتصاد ملی و سرمایه ملی است در مقایسه با سایر سرمایه‌گذاری‌ها سود بالا مطرح نبوده است.

نظام تعرفه‌ای در حمل و نقل به این معناست که گاهی تمام موارد مشابه در خصوص یک خطر و یا حادثه حمل و نقلی را برابر می‌پندارد و یک تعرفه کلی برای آن در نظر می‌گیرد و گاه با توجه به ریسک هر رخ‌دادی، تعرفه و هزینه خاصی در نظر می‌گیرد. با توجه به ریسک‌های متفاوت در اتفاقات اگر تعیین نرخ بیمه حمل و نقل به‌عهد بیمه‌گر باشد، شرکت بیمه با اختیارات بیشتر توانایی کارشناسی برای تعیین نرخ را خواهد داشت. در این راستا حذف نظام تعرفه حمل و نقل فضای بازار را رقابتی می‌کند و در بازار رقابتی بیمه‌گذار می‌تواند بیمه‌ای با قیمت پایین‌تر و کیفیت بالاتر خریداری کند. حذف تدریجی نظام تعرفه‌ای ضروری است و باید با ملاحظات همراه باشد تا عرضه بیمه در بازار به‌صورت شفاف و واقعی صورت گرفته و بیمه‌گذار دچار سردرگمی نشود. این کار باید به‌صورت برنامه‌ریزی‌شده انجام شود تا آثار مثبتی بر بازار داشته باشد و فضای رقابتی را به نفع مشتری رقم بزند؛ در غیر این صورت پیامدهای ناگواری را برای صنعت بیمه حمل و نقل رقم خواهد زد. بنابراین صنعت بیمه حمل و نقل به‌عنوان یکی از بازوی کنترلی و مدیریتی در برنامه‌های اقتصادی حمل و نقل محسوب می‌شود. به‌گونه‌ای که عملکرد مناسب آن می‌تواند متضمن رشد متوازن و حرکت آرام اقتصادی حمل و نقل باشد. گذشته از رویکردهای تأثیرگذار اقتصادی، با استقرار نظام تنظیم و نظارت هوشمند، نهادینه و خودتنظیم در حوزه حاکمیتی، گسترش پوشش‌های بیمه‌ای با قیمت‌های

رقابتی و گسترش تعاملات منطقه‌ای و بین‌المللی در حوزه بین‌المللی راهبردهای صنعت بیمه خواهند بود.

۸. نتیجه‌گیری

عامل ریسک و عدم اطمینان و یا احتمال وقوع خسارت همیشه در ذات هر فعالیتی وجود داشته و دارد. به همین خاطر بشر از همان اوایل زیستن به فکر کنترل یا تعدیل این عامل بوده است. امروزه نقش و جایگاه بالای صنعت بیمه در اقتصاد مدرن، حیاتی و اجتناب‌ناپذیر است. هیچ فعالیت اقتصادی بدون متغیر بیمه ماهیت عملیاتی پیدا نمی‌کند. همراه با ارتقا و پیچیدگی بیشتر زندگی انسان امروز، بیمه‌ها نیز از زوایای مختلف و با شتاب توسعه یافته‌اند. امروز دیگر تصور این که گونه‌ای از فعالیت انسان بدون وجود بیمه شکل پذیرد، مشکل است. به‌ویژه اینکه در سده بیستم تحولات حمل و نقل با سرعت و وسعت شگفت‌آوری انجام گرفته است. بنابراین افزایش روزافزون سوانح و حوادث حمل و نقل جاده‌ای و خسارات مالی و جانی ناشی از آنها در زمره مهم‌ترین چالش‌هایی است که توجه و تعمق تحلیلگران این صنعت را بیش از پیش می‌طلبد. در راستای بررسی و تحلیل این معضل، سازمان‌های مختلفی از سطح‌های مختلف در افزایش ایمنی نقش داشته‌اند که در این میان شرکت‌های بیمه از توانایی و نقش بسزایی در کاهش سوانح و حوادث برخوردار هستند و اغلب نقش آنها به صورت غیرمستقیم است. بیمه حمل و نقل، پوششی است که بیمه‌گر در مقابل دریافت حق بیمه متناسب با پوشش بیمه‌ای از بیمه‌گذار، تعهد می‌کند چنانچه مسافران در جریان جابه‌جایی و حمل کالاهای مورد بیمه از مبدأ به مقصد دچار خسارت شدند، زیان وارده را جبران کند.

در جهان کنونی نظارت تعرفه‌ای جای خود را به نظارت مالی داده است و به جای نظارت تعرفه‌ای در صدد سیاست‌گذاری و هدایت شرکت‌های بیمه به سوی بهبود مستمر فعالیت‌ها در این صنعت مهم که بستری برای توسعه اقتصاد ملی است، هستند. در نتیجه، پیشرفت و توسعه بیمه حمل و نقل با توسعه اقتصادی صنعت حمل و نقل متقارن است و بهبود وضعیت اقتصادی بخش حمل و نقل موجب پیشرفت و توسعه بیمه خواهد شد؛ به‌طور متقابل پیشرفت و اشاعه بیمه نیز در بهبود وضع معیشت متصدیان و کارگزاران

بخش حمل و نقل و توسعه اقتصادی صنعت حمل و نقل مؤثر خواهد بود. از آثار اقتصادی بیمه در صنعت حمل و نقل، حفظ ثروت ملی، توسعه سرمایه‌گذاری‌ها و ایجاد ارزش افزوده در بخش حمل و نقل است. نظارت و کنترل در صنعت بیمه حمل و نقل به‌عنوان یک ابزار قوی، می‌تواند نقش مؤثری در ارائه بازخورد برنامه‌ها و عملیات‌ها به مدیران حمل و نقل داشته باشد و در بازگشت فعالیت‌ها به مسیر اصلی مؤثر واقع شود. بنابراین صنعت بیمه حمل و نقل، یکی از بازوهای کنترلی و مدیریتی برنامه‌های اقتصادی حمل و نقل است. به گونه‌ای که عملکرد مناسب آن می‌تواند متضمن رشد متوازن و حرکت آرام اقتصادی حمل و نقل باشد. گذشته از رویکردهای تأثیرگذار اقتصادی، صنعت بیمه از نظر اجتماعی نیز از جایگاه بااهمیت و مهمی برخوردار است و توسعه مناسب آن می‌تواند زمینه‌ساز توسعه پایدار در صنعت حمل و نقل کشورمان باشد. این در حالی است که صنعت بیمه ایران تاکنون به جایگاه واقعی و کلیدی خود در اقتصاد نرسیده و هنوز نتوانسته اطمینان خاطر فعالان اقتصادی را جلب نماید که در این راستا راهبرد استقرار نظام نظارت هوشمند، نهادینه و خودتنظیم یکی از راهبردهای اصلی پیش‌بینی‌شده در برنامه تحول در بیمه حمل و نقل به‌منظور دستیابی به اهداف بلندمدت و کلان صنعت حمل و نقل است.

منابع

۱. اکبرپور، لیلیا ۱۳۸۸، بررسی شرایط بازار بیمه ایران برای ورود بیمه‌گران خارجی، *روزنامه دنیای اقتصاد*، ش ۱۸۹۴، ۲۱ شهریور، ص ۱۲.
۲. اویارحسین، هادی ۱۳۸۶، 'نظارت در صنعت بیمه'، *همایش مدیریت بر چالش‌های صنعت بیمه*.
۳. پایگاه اطلاع‌رسانی اکچوئری؛ جایگاه نهاد ناظر و اصلاح سیستم نظارتی در صنعت بیمه کشور، Viewed 24 May 2008 <<http://javanemrooz.com/articles/print.aspx?id=1861>>.
۴. تاریخچه پیدایش و تحول صنعت بیمه ایران، هفته‌نامه جهان صنعت، Viewed 8 June 2008 <<http://www.iraninsuranc.ir/index.php?module=cdk&func=>

از آثار اقتصادی بیمه

در صنعت حمل و نقل،

مفاد ثروت ملی، توسعه

سرمایه‌گذاری‌ها و ایجاد

ارزش افزوده در بخش

حمل و نقل است

- الکترونیکی، هفته‌نامه عصر ارتباط، سال اول، ش ۳۲.
۱۸. کرباسیان، مهدی ۱۳۸۵، 'نقش بیمه در اقتصاد'، روزنامه شرق، دوشنبه ۲۷ شهریور.
۱۹. کاتوزیان، ناصر ۱۳۶۹، حقوق مدنی (ضمنان قهری - مسئولیت مدنی)، دانشگاه تهران، چ ۲، صص ۷-۲۴۶.
۲۰. کیسری پرویزی، بهمن ۱۳۸۸، 'نقش فناوری اطلاعات و ارتباطات (TCI) در توسعه بیمه‌های عمر'، روزنامه دنیای اقتصاد، پنجشنبه ۳۰ مهر، ش ۱۹۲۵.
۲۱. مجله ایرانشهر ۱۳۶۳، ماده ۱ قانون بیمه مصوب ۷ اردیبهشت ماه ۱۳۶۱، انتشارات اقبال، چ ۲، ص ۱۹۶۰.
۲۲. مصدق، رحیم، کریمی، آیت و سهامیان مقدم، جواد ۱۳۸۸، 'ضرورت تغییر در نظام تعرفه‌ای بیمه‌ها'، روزنامه اطلاعات، دوشنبه ۴۱ اردیبهشت، ش ۲۴۴۵۹.
۲۳. مؤمنی، اسکندر ۱۳۸۸، 'کارنامه رانندگی وسایل نقلیه در سال ۷۸۳۱'، ماهنامه بیک بیمه، ش ۲۹، ۲۹۰.
۲۴. مهراندار، محمدرضا ۱۳۸۴، 'بررسی روند رسیدگی به تصادفات در ایران و مشکلات حاکم بر آن'، اولین کنفرانس بین‌المللی حوادث رانندگی و جاده‌ای.
۲۵. مثنوی، غلام‌رضا ۱۳۸۷، 'نظارت مالی و نظارت تعرفه‌ای در صنعت بیمه'، روزنامه دنیای اقتصاد، پنجشنبه ۱۵ اسفند، ش ۱۷۵۱.
۲۶. مصدق، رحیم ۱۳۸۸، 'حذف تدریجی نظام تعرفه‌ای'، خبرگزاری فارس، ۱۳۸۸/۰۴/۲۷.
۲۷. نجارزاده، رضا ۱۳۷۲، اقتصاد نقش و جایگاه بیمه حمل و نقل کالا در اقتصاد ایران، پایان‌نامه کارشناسی ارشد، دانشگاه امام صادق (ع).
۲۸. همتی، عبدالناصر ۱۳۸۸، 'نقش بیمه در تجارت الکترونیکی'، فصلنامه بیمه و توسعه، سال پنجم، ش ۱۹، ص ۱۰.
- loadmodule&system=cdk&sismodule=user/content_view.php&cnt_id=3164&ctp_id=6&id=98&sisOp=view>.
۵. ثبات، غلامی ۱۳۸۵، 'ساختار صنعت بیمه در ایران'، روزنامه شرق، ۲۰ تیر، ش ۸۰۵، ص ۱۳.
۶. جواهردشتی، فرانک، خلیلی عراقی، مریم و یقین‌لو، مهرانگیز ۱۳۸۳، 'بررسی صنعت بیمه کشور از گذشته تا امروز'، ماهنامه تدبیر، ش ۱۴۷.
۷. جعفرزاده، علی ۱۳۸۵، 'اهمیت نهادهای نظارتی در توسعه پایدار صنعت بیمه'، روزنامه دنیای اقتصاد، ش ۱۰۲۱ و ۱ مرداد، ص ۱۲.
۸. خرمی، فرهاد ۱۳۸۵، 'تحلیلی اقتصادی از تأثیر اینترنت و فناوری اطلاعات بر بازارها و مؤسسات بیمه'، روزنامه دنیای اقتصاد، ۳۱ شهریور.
۹. خسروشاهی، پرویز ۱۳۸۸، 'تغییرات و تحولات وارد عرصه بیمه‌گری شد'، روزنامه دنیای اقتصاد، ۲ آبان، ش ۱۹۲۶.
۱۰. روزنامه اقتصاد پویا ۱۳۸۵، 'نقش پررنگ بیمه‌های باربری در تولید ناخالص ملی'، ۳ تیر.
۱۱. سلطانی، علی‌رضا ۱۳۸۵، 'جایگاه واقعی صنعت بیمه'، Viewed 23 September 2008 <www.parsian-ins.com>.
۱۲. صالحیان، فرهاد ۱۳۸۰، 'بیمه وسایل نقلیه و نقش آن در ایمنی جاده'، دومین کنفرانس منطقه‌ای مدیریت ترافیک.
۱۳. ضمیری، معصوم ۱۳۸۶، 'امور مالی و سرمایه‌گذاری در صنعت بیمه'، همایش مدیریت برچالش‌های صنعت بیمه.
۱۴. طهماسبی، نصرالله... ۱۳۸۸، 'آزادسازی نرخ حق بیمه'، جایگزین نظام تعرفه‌ای'، روزنامه ابتکار، دوشنبه ۱ تیر، ش ۱۵۰۳.
۱۵. عبدی، سارا، نیکوفکر، محمدهادی و مهریاری، فرهاد ۱۳۸۴، 'بررسی روند رسیدگی به تصادفات در ایران و مشکلات حاکم بر آن'، اولین کنفرانس بین‌المللی حوادث رانندگی و جاده‌ای.
۱۶. عظیمی تبریزی، مهدی ۱۳۸۰، 'نقش آموزش رانندگی رفع مشکلات رانندگی و روش‌های ارائه آن'، دومین کنفرانس منطقه‌ای مدیریت ترافیک.
۱۷. عبدالمهدی، حسین ۱۳۸۲، 'بیمه در تجارت