

تحریم، بیمه باربری را به چالش کشیده است

آمار عملکرد صنعت بیمه در ۸ ماهه اول ۱۴۰۱ از رشد ۸۱ درصدی حق بیمه تولیدی رشته باربری حکایت دارد، در حالی که متوسط رشد حق بیمه تولیدی کل صنعت ۵۷ درصد بوده است. این رشد چشمگیر، شاید در نگاه اول بسیار مطلوب به نظر برسد، اما نگاهی تخصصی به ماجرا، از چیز دیگری حکایت دارد.

به گزارش سایت خبری پرسون، خبرنگار این رسانه در این باره و مسائل دیگر حوزه بیمه های باربری، کشتی و هواپیما، با «سهیلا شرفی» مدیر بیمه های باربری، کشتی و هواپیمای شرکت بیمه تعاون به گفت و گو نشسته است؛ جایی که مشخص شد «اعمال تحریم های ظالمانه علیه کشورمان» چه نتایج مشهودی در بر داشته است.

در حالی که کشور با تحریم دست و پنجه نرم می کند و حمل و نقل کالا با مشکلاتی مواجه است، رشد قابل توجه حق بیمه تولیدی رشته باربری در آمار عملکرد صنعت بیمه، ناشی از چیست؟

سه علت را می توان در رشد حق بیمه تولیدی رشته باربری دخیل دانست. بخشی از این رشد، طبیعی و ناشی از عملکرد شرکت ها در فروش بیمه نامه باربری است.

بخش دیگر ناشی از روش آمارگیری مربوط به این رشته در شرکت های مختلف است. برخی شرکت ها، همه آمارهای مربوط به حوزه ترانزیت، باربری، کشتی و هواپیما را در یک فقره متمرکز می کنند، اما در برخی شرکت ها، با قراردادن مدیریت های مجزا، آمار این رشته ها هم تفکیک می شود. از این رو، اختلاف آماری باعث عدم سنجش دقیق حق بیمه تولیدی در این رشته ها می شود.

علت سوم رشد قابل توجه حق بیمه تولیدی این رشته را هم می توان در رشد نرخ ارز جست و جو کرد. کالایی که پیشتر با دلار ۴۲۰۰ تومانی به کشور وارد می شد، اکنون با دلار ۴۰ هزار تومانی وارد می شود و این تغییر در ارزش کالای وارداتی، بر روی حق بیمه آن هم اثر می گذارد.

اگر ارزیابی دقیقی داشته باشیم و این موارد را به درستی تفکیک کنیم، از نظر شما رشد واقعی حق بیمه رشته باربری چقدر بوده است؟ اگر بخش ترانزیت را از آمار خارج کنیم و افزایش نرخ ارز را در نظر بگیریم، حداکثر رشد حق بیمه تولیدی در رشته باربری، ۲۰ درصد است که رقمی معقول و معمول است.

در بیمه های باربری، تعداد بیمه نامه های صادره هم می تواند ملاک قرار بگیرد؟

تعداد بیمه نامه صادره در رشته باربری شاخص مناسبی برای ارزیابی نیست، چون این بیمه نامه مانند بیمه نامه های زمانی نیست که یک سال اعتبار داشته باشد. در رشته باربری، بیمه نامه برای یک ارزش مشخص صادر می شود و پس از پایان عملیات باربری، بیمه نامه هم منقضی می شود. با این حال تعداد پروفرم ها می تواند یک شاخص ارزیابی باشد، اما در نهایت ارزش بیمه نامه های صادره ملاک درستی برای ارزیابی در این رشته است.

آیا برای ایجاد رشد در رشته باربری به نوآوری خاصی نیاز داریم؟

رشته باربری، مادر همه رشته های بیمه ای است و به دلیل قدمت زیاد، همه ابعاد این رشته شناخته و عملیاتی شده است. رشد بیمه نامه های این رشته متأثر از عوامل خارجی و محیطی است. واقعیت این است که تحریم های ظالمانه، شدیداً بر عملکرد این رشته موثر است. عملیات و نحوه انتقال پول بین کشورها روی این رشته موثر است.

وقتی کشتی های خارجی به آبهای ایران و منطقه تحریم وارد می شوند، بیمه نامه خارجی آنها دیگر اثری ندارد و باید از بیمه گران ایرانی بیمه نامه بخرند. در چنین شرایطی، کشتی ترجیح می دهد اساساً وارد آبهای منطقه ای کشور ما نشود. در چنین شرایطی، بیمه نامه ای هم فروخته نمی شود. بنابراین تحریم مساله کوچکی نیست و بر اقتصاد ما تأثیر فراوان گذاشته است. به تبع آن، بیمه باربری هم با چالش مواجه شده است.

در گذشته کریدور شمال به جنوب و شرق به غرب حاکم بود، ولی الان کسی از این مسیرها عبور نمی کند. از سوی دیگر، وقتی طرف خارجی بیمه گران ایرانی را قبول ندارد، طبیعی است که بیمه نامه ای هم از آنها نمی خرد.

در شرایط کنونی که به هر حال با وجود سختی ها، باز هم بیمه نامه های باربری تا حدودی فروخته می شوند، شرکت های دولتی بیشتر در این حوزه موفق بوده اند یا شرکت های خصوصی؟

اگر تحریم وجود نداشت، بدون شک شرکت های خصوصی در این حوزه بسیار موفق بودند. در شرایط کنونی هم البته وضعیت فعالیت شرکت های خصوصی بسیار بهتر از شرکت های دولتی و یا شبه دولتی است، اما به طور کلی شرایط تحریم، همه شرکت ها را تحت تأثیر قرار داده است.

در حوزه بیمه کشتی و هواپیما هم همین شرایط حاکم است؟
بله، مالکان کشتی‌هایی که می‌خواهند به ایران بیایند، وارد محدوده تحریمی می‌شوند. به طور کلی تمایل عمومی برای نقل و انتقالات در سطح بین‌المللی کاهش یافته و بیمه‌نامه‌ها را هم تحت تاثیر قرار داده است.

در بیمه تعاون شرایط چگونه است؟
در بیمه تعاون اقداماتی به منظور بهبود وضعیت انجام داده ایم که به دلیل حفظ استراتژی‌های سازمانی قابل بیان نیست. در حوزه بیمه باربری، کشتی و هواپیما، بازارهای جدیدی اضافه کرده ایم. ما سعی کرده ایم به جای این که به یک محدود کنونی اکتفا کنیم، وارد بازارهای دیگری شویم و از این محل هم درآمد خوبی داریم.
در بخش بین‌المللی هم با وجود همین تحریم‌ها، بیمه تعاون به عنوان یک بیمه‌گر خوشنام شناخته می‌شود. به ویژه در بخش کشتی، اقدامات خوبی انجام داده ایم. بیمه تعاون در این رشته‌ها به دنبال عددهای بزرگ نیست، بلکه به دنبال سودآوری است. رضایت مشتری و پرداخت سریع خسارت برای ما مهم است. همین عوامل هم باعث شده است که رشد حق بیمه تولیدی این رشته‌ها در شرکت بیمه تعاون، نسبت به متوسط صنعت بیشتر بوده است.

آیا سرمایه‌ای در کشور هست که تحت پوشش بیمه کشتی، باربری و هواپیما نباشد؟
بله، خیلی هم زیاد است. ماده ۷۰ قانون بیمه می‌گوید وقتی واردات انجام می‌شود، باید بیمه‌نامه اجباری برای آن تهیه شود، اما واقعیت چیز دیگری است. صادرکنندگان ایرانی عمدتاً تلاش می‌کنند هزینه‌هایشان را کاهش دهند و از این رو اغلب بیمه‌نامه‌ای تهیه نمی‌کنند. در حوزه واردات هم که بیمه‌نامه اجباری وجود دارد، عمدتاً بیمه‌نامه‌ها با ظرفیت حداقلی تهیه می‌شود. این نشان می‌دهد که فرهنگ بیمه در کشور ما نیازمند رشد است.

نرخ وقوع خسارت در رشته باربری چقدر است؟
در مراحل واردات و صادرات، تعداد خسارت کمتر است، ولی شدت آن بالاست. اصل خسارت زمانی رخ می‌دهد که کالا از گمرک خارج شده و وارد چرخه حمل و نقل جاده‌ای می‌شود. مدل و استانداردهای حمل‌کالا در کشتی و هواپیما، بسیار بالا و متفاوت با جاده است، اما در بخش حمل و نقل جاده‌ای، استانداردها ضعیف و نحوه عملکرد هم نامطلوب است، در نتیجه خسارت زیاد است. تنوع و انطباق وسیله حمل با کالا، باید در فرایند حمل رعایت شود که نمی‌شود!
در برخی کشورها، برای حمل کالا، نوسان وزنی تا یک کیلوگرم هم محاسبه و در بیمه‌نامه‌ها لحاظ می‌شود، اما در کشور ما گاه تا اضافه وزن ۲۰ کیلوگرم هم نادیده گرفته می‌شود. همین عوامل باعث بروز خسارت‌هایی می‌شود که در نهایت پرداخت آن بر عهده شرکت بیمه‌گر است. شرکت هم تا جایی که بتواند تلاش می‌کند مطابق بیمه‌نامه و ضوابط آن عمل کند.