www.tejaratonline.ir

«تجارت»وضعیت حمل ونقل عمومی پایتخت را بررسی می کند؛

اتوبوس‌های دوطبقه؛ظرفیت فراموش شده

تجارت- محمدخادمی: حمل ونقل عمومی برای کلانشهری مانند تهران که روزانه بیش از چند میلیون نفر درآن تردد دارند اولویت کار مدیریت شهری است، به طوری که در چهار دهه اخیر پایتخت پذیرای جمعیت بیشتر شده ومدیران گوناگونی که درمسند امورشهری قرار گرفته‌اند به دنبال راهکار جدید برای حمل و نقل عمومی بر آمده اند، برخی ازاین راهکارها به ثمر رسیده وهنوزازآن می‌شود استفاده کرد و برخی دیگر از طرح‌ها به مرحله اجرا نرسیده است. در دهه ۵۰ اتوبوس‌های برقی در برخی از معابر شهر راه اندازی شد، در دهه ۷۰ با روی کار آمدن «کرباسچی» به عنوان شهردار تهران اتوبوس‌ها با طول بیشتر وارد خطوط حمل و نقل شده تا این اتوبوس‌های بزرگ جمعیت بیشتری را جابه جا کنند، البته در این دوران کلنگ توسعه مترو زده شد؛ تا اینکه در ابتدای دهه ۸۰ موضوع راه اندازی مونوریل در مدیریت «محمود احمدی نژاد» به عنوان شهردار تهران سرزبان‌ها آمد و بخشی از فعالیت عمرانی این طرح نیز در میدان صادقیه درغرب تهران به اجرا رسید، با روی کار آمدن «محمد باقر قالیباف» سکان دار جدید تهران ستون‌های بتنی طرح مونوریل از بین برده شد، چرا که او معتقد بود مونوریل در کلانشهر تهران مورد نیاز نیست و باید اتوبوس‌های بی آر تی (خط ویژه) راه اندازی شود و در برخی معابر مهم شهر این طرح به اجرا رسید و مورد استقبال شهرنشینان قرار گرفت، تا اینکه در مدیریت جدید شهر تهران که ازسوی «محمد علی نجفی» اداره می‌شود طرح ال آر تی مطرح شد این نوع حمل و نقل عمومی به طوری است که به شکل ریلی و با برق اقدام به جابه جایی مسافر می‌کنند، که بخشی از این نوع طرح حمل و نقل تنها ظاهر زیبا را در بر دارد و آن طور که باید خدمات رسانی ندارد، در این میان برخی از کارشناسان معتقدند که چرا مدیریت شهر نزدیک به ۳دهه از اتوبوس‌های دو طبقه که ظرفیت حمل مسافر بیشتر دارد و از سوی دیگر به اندازه یک اتوبوس عادی است استفاده نمی‌کند، که در این گزارش نگاهی انداخته‌ایم به نقش اتوبوس‌های دو طبقه در حمل و نقل شهری که در ادامه می‌خوانید:

■ آمارها چه می‌گویند

اتوبوسرانی در کنار توسعه مترو، توسعه یافته به نوعی که هم اکنون روزانه ۱۵ میلیون سفر و به عبارتی ۱۹ میلیون جابه جایی در شهر تهران صورت می‌گیرد که با فعالیت ۶هزار دستگاه اتوبوس روزانه تنها ۴میلیون جابه جایی و یا ۲میلیون و ۵۰۰هزار سفر با این وسیله نقلیه عمومی صورت می‌گیرد و در واقع سهم اتوبوسرانی از حمل‌ونقل همگانی شهر تهران تنها ۱۷ درصد است. این درحالیست که در افق ۱۴۰۴، سهم این وسیله همگانی باید به ۲۵ درصد برسد که این با توجه به افزایش جمعیت تا آن سال نیازمند رساندن تعداد اتوبوس‌ها به ۱۱هزار دستگاه است اما کمبود اعتبارات و عدم اولویت در برخی از دوره‌های مدیریت شهری اجازه توسعه به میزان کامل را نداده است.سن اتوبوس‌های تهران ۸ سال است و در چند سال اخیر هیچ اتوبوس فرسوده‌ای در تهران تعویض نشده است.

■ اتوبوس‌های دو طبقه از کجا آمده اند

در سال ۱۳۳۸ نخستین اتوبوس دوطبقه در ایران مونتاژ شد و به ناوگان عمومی پیوست؛ اما عمر این نوع اتوبوس‌ها خیلی طولانی نبود و در ابتدای دهه ۷۰ تمامی اتوبوس‌های دو طبقه در تهران بدون هیچ دلیلی جمع آوری شد؛ اتوبوس‌های غول پیکر آهنی که با رنگ آبی و قرمز خیابان‌های شهر را زیر پا می‌گذاشتند به یک باره از زندگی شهرنشینان تهران جدا شدند و این روزها افرادی که تجربه استفاده کردن از این اتوبوس‌ها را داشته‌اند زمانی که نام آن را می‌شنوند احساسات ویژه و شور و حال نوستالژیک برای شان به وجود می‌آید.

■ شهرداری‌ها کارشناسانه عمل کنند

برای بررسی بیشتراین موضوع به سراغ «مهرداد بائوج لاهوتی» رییس فراکسیون مدیریت شهری و روستایی مجلس رفته ایم، او نیز در این باره می‌گوید: «اتوبوس‌های دو طبقه کمک بزرگی به جابه جایی مسافران درون شهری می‌کرد، که متاسفانه این اتوبوس‌ها در دو دهه اخیر از شهر تهران جمع آوری شده است و دیگر مدیریت‌های قبلی شهر تهران به سراغ این وسیله پر ظرفیت نرفته اند.» او ادامه می‌دهد: «البته سوخت اتوبوس‌های دو طبقه گازوئیلی بوده و یکی از دلایل از رده خارج کردن این اتوبوس‌ها فرسودگی و مشکلات زیست محیطی آن بوده و تعداد آنها در تهران زیاد نبوده است، با این وجود این اتوبوس‌ها با مدل‌های جدید و نداشتن مشکلات زیست محیطی می‌توانند به عنوان وسیله حمل و نقل عمومی وارد ناوگان اتوبوسرانی شهرها شوند و شهرداری‌ها از این وسیله استفاده کنند، اما جا دارد این نکته را بگوییم که شهرداری‌ها قبل از اجرای هر نوع طرحی تحقیقات انجام دهند و نظر کارشناسان مربوط را جویا شوند تا طرح‌های شان با شکست مواجه نشود.» این نماینده مجلس شورای اسلامی می‌افزاید: «نمایندگان در تلاش هستند اعتبار مناسبی برای تعویض اتوبوس‌های فرسوده شهر تهران و شهرهای بزرگ را در بودجه سال آینده در نظر بگیرند تا در یک بازده زمانی مشخص شاهد کاهش آلودگی هوای کلانشهرها با ورود اتوبوس‌های جدید باشیم.» رییس فراکسیون مدیریت شهری و روستایی مجلس، با اشاره به اینکه تردد اتوبوس‌های فرسوده یکی از مهم‌ترین عوامل آلودگی هوا در تهران است، می‌گوید: «این اتوبوس‌ها به دلیل عمر طولانی حتی آلودگی صوتی نیز ایجاد می‌کنند.»

■ اتوبوسرانی به فراموشی رفته است

برای اینکه این موضوع را بررسی کنیم، به سراغ «قادر جلیلی» کارشناس حوزه حمل و نقل رفته ایم، او در این باره می‌گوید: «متاسفانه از زمانی که شهرداری توجه ویژه برای ساخت و سازمترو را در دستور کار قرار داده، توجه کمتری به حوزه اتوبوسرانی صورت گرفت، به طور نمونه در ابتدای دهه ۷۰ که مترو مورد توجه مدیریت شهری قرار گرفت، اتوبوس‌های دو طبقه که سالیان سال مسافران درون شهری را جابه جا می‌کرد، جمع آوری شد.» او ادامه می‌دهد: «سالیان گذشته شرکت واحد به این شکل نبود، این شرکت متشکل از چند شرکت اتوبوسرانی بود و شهرداری تهران نیز اندکی از سهام این شرکت را در اختیار داشت، اما رفته رفته تمامی خدمات رسانی شرکت واحد زیر نظر شهرداری تهران صورت می‌گیرد و حتی مدیرعامل این شرکت را شهرداری انتخاب می‌کند و این مجموعه کامل دولتی شده، اما این روزها شرکت واحد مجددا خدمات خود را از طریق بخش خصوصی تامین می‌کند و دیگر شرکت واحد نقش ساماندهی دارد.» «جلیلی» می‌افزاید: «هریک از مدیران شهری تمایل دارند به شکل سلیقه‌ای حمل و نقل عمومی را اداره کنند و حتی برخی از این مدیران به شهرهای پیشرفته دنیا نگاه می‌اندازند و می‌خواهند با وسیله خاصی حمل و نقل شهری را انجام دهند، اما توجهی به موقعیت جغرافیایی، فرهنگ، تراکم جمعیت و... ندارند، یکی از این طرح‌ها مربوط به راه اندازی اتوبوس‌های بی آر تی است، که در برخی مسیرهای شهر که تراکم جمعیت و معابر مناسبی وجود دارد بسیار کار درخشان و ارزشمندی است، در حالیکه در برخی از مسیرها ارزش راه اندازی این طرح وجو.د ندارد؛ چرا که حجم مسافر بسیار پایین است و ارزش جابه جایی اندک مسافر را ندارد، از سوی دیگر معابر جوابگوی راه اندازی خط ویژه نیست و ترافیک برای تردد دیگر خودروها را به دنبال می‌آورد.» او انتقاد دیگر خود را به شرکت‌های عجیب وغریب به شکل بخش خصوصی وارد می‌کند، می‌گوید: «متاسفانه شرکت‌ها به شکل سوری و بدون تجربه به شکل بخش خصوصی زیر مجموعه شرکت واحد مشغول به فعالیت اند و جا دارد شهرداری تهران و شورای شهر نظارت بیشتر به این مجموعه‌ها داشته باشند.» این کارشناس حمل و نقل در پاسخ به سوال خبرنگار «تجارت» درباره اینکه اتوبوس‌های دو طبقه به چه سرنوشتی دچار شده اند؟ پاسخ می‌دهد: «بخشی از این اتوبوس‌ها در اختیار نمایشگاه‌ها و فعالیت‌های گردشگری و توریستی قرار گرفته اند، بخش دیگر در همان زمان فرسوده بودند و مورد اسقاط قرار گرفتند و بخش دیگر بازسازی شدند و همان زمان به کشورهایی مانند پاکستان و افغانستان فروخته شدند.» وی در پاسخ به سوال دیگر خبرنگار «تجارت» درباره اینکه درحال حاضر چه تعداد اتوبوس در شهر تهران خدمات رسانی می‌کنند؟ می‌گوید: «متاسفانه در برخی از نقاط شهر تهران هیچ زیرساختی برای حمل و نقل عمومی طراحی نشده و بهترین گزینه توسعه اتوبوس در سطح شهر است؛ در حال حاضر در شهر تهران ۶هزار اتوبوس خدمات رسانی می‌کنند که نیاز این کلانشهر ۱۲ هزار اتوبوس است که در حال حاضر ۷هزاراتوبوس کمتر از میزان استاندارد در شهر تهران وجود دارد، در صورتی که ۳هزار اتوبوس دو طبقه وارد خطوط خدمات دهی اتوبوسرانی شود کمبود اتوبوس در شهر تهران برطرف می‌شود.»

■ ۴۰ درصد از اتوبوس‌ها فرسوده اند

«اسماعیل کاویانی» مشاور اجرایی اتحادیه اتوبوسرانی شهری کشور می‌گوید: «در حال حاضر ۲۳ هزار اتوبوس شهری و ۱۷۰ هزار مینی بوس شهری و بین شهری در کشور وجود دارد که ۳۰ تا ۴۰ درصد این وسایل نقلیه نیاز به نوسازی دارند، اما به دلیل نبود منابع و عدم تخصیص اعتبارات لازم نوسازی آنها انجام نگرفته است.» «کاویانی» می‌افزاید: «البته در راستای جبران این کمبود به سمت ارائه تسهیلات ارزان قیمت در تعامل با بانکهای عامل گامی برداشتیم و در سال ۹۵ حدود ۴۰۰ اتوبوس به این روش به ناوگان حمل و نقل عمومی اضافه شد و بنا داریم در سال ۹۶ نیز اقداماتی در این راستا انجام دهیم این مسئله در نمایشگاه شهر ایده‌آل و دومین نمایشگاه صنعت حمل و نقل شهری کشور مورد توجه قرار گرفته است.»

■ اتوبوس‌های دوطبقه در لندن

لندن پایتخت کشور انگلستان است، کلانشهر لندن بزرگ‌ترین شهر در اتحادیه اروپا است. مرکز لندن را منطقه لندن سیتی می‌دانند اما شهر لندن به همراه حومه آن را لندن بزرگ می‌نامند. لندن بزرگ در مجموع از ۳۲ منطقه شهری تشکیل شده است. اتوبوس‌های دو طبقه ۷۰ سال پیش در شهر لندن کشور انگلستان ساخته و مورد استفاده قرار گرفت و این روزها این اتوبوس‌ها با ظاهر زیبا تر همچنان مسافران درون شهری اروپایی را جابه جا می‌کنند.اتوبوس‌های دو طبقه در لندن به عنوان یکی از محبوب‌ترین وسایل حمل و نقل عمومی بین ساکنان این شهر و گردشکرن قرار دارد.شهرداری لندن تمامی تلاش خود را انجام می‌دهد تا این اتوبوس‌های دو طبقه در شهرشان سرپا به ایستند، در تازه‌ترین اقدامات اتوبوسهایی با طراحی جدید وارد خدمات رسانی شدند و همچنین قرار شده این اتوبوس‌ها به زودی با سوخت زیستی که حاصل از پسماند و ضایعات قهوه است؛ تردد کنند. شاید مدیریت شهری با راه اندازی مجدد اتوبوس‌های دو طبقه بتواند گام بلندی در تشویق شهرنشینان برای استفاده از حمل و نقل عمومی را انجام دهد.

پیشخوان

حمل ونقل عمومی، گره کورمدیریت شهری

تهران پایتختی با جمعیتی بالغ بر ۱۳ میلیون نفر است، این آمار بر حسب نتیجه سرشماری نفوس و مسکن در سال ۹۵ است، بیش از دو سوم این تعداد در شهر تهران تمرکز دارند که با مشکلات جدی و عدیده‌ای در سیستم حمل ونقل خود مواجه هستند. متاسفانه طی ۱۰ ساله اخیر با افزایش مالکیت خودرو و افزایش رفاه نسبی، نرخ سفرهای درون شهری فراتر رفته است اما مردم همچنان با معضلاتی چون ترافیک و آلودگی هوا که ۸۰درصد آن به دلیل آلاینده‌های وسایل متحرک است، دست و پنجه نرم می‌کنند.بر این اساس مدیران شهری از سال‌های دور بر استفاده از وسایل حمل و نقل عمومی به ویژه وسایل حمل و نقل عمومی پاک تاکید داشتند اما روند توسعه این وسایل با فراز و فرودهای بسیار مواجه بود به نوعی که این وسایل اعم از اتوبوس، مترو و غیره هنوز نتوانستند به میزان تراکم جمعیت و نیاز مردم توسعه پیدا کنند.سابقه بحث و گفتگو درباره احداث قطار شهری در تهران به ۱۱۰ سال قبل باز می‌گردد. زمانی که تاسیس تراموای شهری از جمله نکات پیش بینی شده در امتیاز نامه‌ای بود که در عهد ناصرالدین شاه با بارون ژولیوس دو رویتر روی کاغذ آمد. طی همین سال‌ها یک خط آهن روزمینی که به «واگن اسبی» معروف شد، بین دروازه شهر ری (حضرت عبدالعظیم) و میدان باغ شاه احداث گردید. خدمات اتوبوسرانی در تهران نیز از زمان سرویس واگن اسبی دوران قاجار و سرویس اتوبوسرانی موسوم به «خط کمربندی» در دهه ۳۰ در تهران دایر شد.نخستین برنامه‌ریزی‌ها برای بنیان گذاری مترو (قطار زیرزمینی) به ۱۳۵۰ بازمی‌گردد.اتوبوسرانی نیز در کنار توسعه مترو، توسعه یافته به نوعی که هم اکنون روزانه ۱۵ میلیون سفر و به عبارتی ۱۹ میلیون جابه‌جایی در شهر تهران صورت می‌گیرد که با فعالیت ۶۰۵۰دستگاه اتوبوس روزانه تنها ۳۸۷۰۰۰۰ جابه‌جایی و یا ۲۵۸۰۰۰۰ سفر با این وسیله نقلیه عمومی صورت می‌گیرد و در واقع سهم اتوبوسرانی از حمل‌ونقل همگانی شهر تهران تنها ۱۷ درصد است. این درحالیست که در افق ۱۴۰۴، سهم این وسیله همگانی باید به ۲۵ درصد برسد که این با توجه به افزایش جمعیت تا آن سال نیازمند رساندن تعداد اتوبوس‌ها به ۱۱۰۰۰ دستگاه است اما کمبود اعتبارات و عدم اولویت در برخی از دوره‌های مدیریت شهری اجازه توسعه به میزان کامل را نداده است.علاوه بر اتوبوسرانی و مترو در سال ۱۳۸۶نخستین خط سامانه تندرو- BRT (خط یک) در تهران حد فاصل چهارراه تهرانپارس در شرق تهران تا میدان آزادی در غرب تهران نیز به عنوان یکی دیگر از وسایل حمل و نقل عمومی راه‌اندازی گردید که سپس به تدریج کامل شد. به نوعی که هم اکنون در طول ۱۸۷۰۰ متر این مسیر ۲۶ایستگاه وجود دارد، این اتوبوس‌ها در وسط خیابان قرار گرفته و از این جهت دربرخی خطوط بر میزات ترافیک افزوده است. مدیران شهری خوشبختانه یا متاسفانه به این وسایل حمل و نقل عمومی اکتفا نکرده و درسال ۱۳۸۲ دوره مدیریت شهرداری محمود احمدی نژاد احداث مونوریل برای کاهش ترافیک تهران مطرح شد، اقداماتی در جهت آغاز عملیاتی این ایده نیز انجام گرفت اما این پروژه در دوران شهرداری محمد باقر قالیباف متوقف شد، در حقیقت در سال ۸۴ شورای اسلامی شهر تهران تصویب کرد که این پروژه متوقف شود اما عملیات برچیده شدن ستون‌های مونوریل صادقیه در همین سالهای اخیرانجام گرفت.

اخبار بیمه

برگزاری اولین همایش بیمه‌های عمر و تأمین آتیه توسط بیمه پاسارگاد

اولین همایش بیمه‌های عمر و تأمین آتیه با هدف بررسی تجارب، چالش‌ها و راهکارهای توسعه بیمه‌های زندگی توسط بیمه پاسارگاد برگزار شد.

اولین همایش بیمه‌های عمر و تأمین آتیه به همت شرکت بیمه پاسارگاد با حضور دکتر عبدالناصر همتی رئیس کل بیمه مرکزی ، حبیب میرزایی معاون نظارت و رحیم مصدق معاون طرح و توسعه بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران، مدیران عامل شرکت‌های بیمه، دکتر مجید قاسمی رئیس هیأت مدیره، معصوم ضمیری مدیر عامل ، معاونان ، مدیران کل، مدیران مناطق و روسای شعب و نمایندگان شرکت بیمه پاسارگاد در روز سه شنبه ۲۶ دی ماه برگزار شد.

مدیرعامل بیمه پاسارگاد در اولین همایش بیمه‌های عمر و تأمین آتیه که با هدف بررسی تجارب، چالش‌ها و راهکارهای توسعه بیمه‌های زندگی برپا شد، از بیمه مرکزی خواست تا با سه اقدام مهم ، گام بزرگی برای توسعه بیمه‌های عمر در کشور بردارد. اولین درخواست معصوم ضمیری اصلاح شرایط عمومی بیمه‌های زندگی و پوشش تکمیلی بیمه‌های عمر بود. وی تهیه استاندارد حسابداری بیمه‌های عمر و تهیه صورت‌های مالی اختصاصی برای این رشته بیمه‌ای را دومین درخواست خود عنوان کرد و ادامه داد : تشکیل سازمان فروش اختصاصی بیمه‌های عمر نیز درخواست دیگری است که می‌تواند تأثیر مثبتی برروند توسعه بیمه‌های عمر داشته باشد.

معصوم ضمیری با بیان این که یکی از اهداف اصلی بیمه پاسارگاد در زمان تأسیس توسعه بیمه‌های عمر بود ، یادآور شد : از ده سال پیش فعالیت خود را در صدور بیمه‌های عمر و زندگی آغاز کردیم و آمارهای امروز نشان می‌دهد تمامی برنامه‌های بیمه پاسارگاد در راستای بیمه‌های عمر و تأمین آتیه محقق شده است.

مدیر عامل بیمه پاسارگاد با اشاره به تجربه خوب بیمه پاسارگاد از تأسیس سازمان تخصصی فروش بیمه‌های عمر، حق بیمه تولیدی بیمه‌های عمر و تأمین آتیه پاسارگاد از سال ۱۳۸۶ تا پایان آذر ۱۳۹۶ را مبلغ ۶۳۰ میلیارد تومان اعلام کرد و گفت: این رقم در پایان امسال به بیش از ۹۳۰ میلیارد تومان می‌رسد.

ضمیری با بیان این که سهم بیمه‌های عمر از کل پرتفوی بیمه پاسارگاد ۵۸ درصد است، خاطرنشان کرد: یکی از ویژگی‌های بیمه‌های عمر تشکیل ذخایر ریاضی است و بیمه پاسارگاد در دوره یاد شده بالغ بر یک هزار و ۵۰۰ میلیارد تومان ذخیره ریاضی دارد که انتظار می‌رود این رقم تا پایان سال ۱۳۹۶ به حدود یک هزار و ۷۰۰ میلیارد تومان بالغ شود. در حال حاضر بیمه پاسارگاد به بیمه گذاران عمر و تأمین آتیه خود از محل ذخایر ریاضی نزدیک به ۱۷۰ میلیارد تومان وام داده است .

رئیس هیأت مدیره بیمه پاسارگاد در این همایش بر مدیریت سرمایه فکری تأکید داشت و بیان کرد: مدیریت سرمایه فکری بحث مهم مدیریتی است و این مبحث در سطح بین المللی شامل موضوعاتی است که در شرکت بیمه پاسارگاد به آن توجه شده است. ولی باید در این زمینه باز هم مطالعات گسترده تری صورت پذیرد. توجه و اعتماد بیمه مرکزی نسبت به شرکت بیمه پاسارگاد، عملکرد سرمایه انسانی و موارد گسترده دیگر نمونه‌ای از مدیریت سرمایه فکری در شرکت بیمه پاسارگاد است.

توسعه صنعت بیمه با مشارکت شرکت‌های بیمه

صنعت بیمه با مشارکت شرکت‌های بیمه و هدایت و نظارت بیمه مرکزی به‌عنوان نهاد حاکمیتی توسعه می‌یابد.

به گزارش روزنامه تجارت به نقل از روابط عمومی شرکت بیمه کوثر؛ مشاور وزیر راه‌وشهرسازی در چهارمین همایش مدیریت ریسک و بیمه با رویکرد ریسک‌های مالی ضمن بیان مطلب فوق، تصریح کرد: کاهش ریسک‌ها در صنعت بیمه در گرو افزایش سرمایه، ادغام و بزرگ شدن شرکت‌های بیمه، تنوع در محصولات بیمه‌ای، شفافیت صورت‌های مالی و اجرای استانداردهای حسابداری، کاهش شرکت‌داری و گرایش به دارایی‌های مالی است.

حسین عبده تبریزی کاهش ریسک‌ها را عامل ایجاد امنیت مادی و فکری عموم جامعه برشمرد و گفت: با بهره‌مندی از مدیریت ریسک، دانش و بینش حرفه‌ای، نظریه احتمالات، قانون اعداد بزرگ و اکچوئری می‌توانیم در راستای حل مشکلات صنعت بیمه گام برداریم.

عضو شورای عالی سازمان بورس نرخ رشد اقتصادی در دهه‌های اخیر را بسیار نازل دانست و افزود: ایجاد سبد سرمایه‌گذاری، ترکیب مناسب پرتفو و مشارکت در بازارهای مالی و همچنین حضور پررنگ در حوزه‌های بیمه‌ای از قبیل مسئولیت، زندگی و اتکایی توسط شرکت‌های بیمه از دیگر فعالیت‌های شرکت‌های بیمه است که می‌تواند بسترهای توسعه اقتصادی را فراهم کند.

عبده تبریری با اشاره به اینکه درامد سرانه، نرخ تورم و تضمین مالی از جمله شاخص‌های رشد اقتصادی و صنعت بیمه است، خاطرنشان کرد: رابطه مثبتی میان توسعه اقتصادی و بیمه وجود دارد و همچنین بیمه و بانک مکمل یکدیگر هستند.

وی یادآور شد: نبود فرهنگ بیمه در میان اقشار جامعه، تورم، کوچک بودن حجم بازار، تعداد شرکت‌های بیمه، خصوصی بودن شرکت‌های بیمه، بنگاه‌داری و آرایش مالی صورت‌های مالی بدون ذخایر فنی کافی از جمله چالش‌های موجود در صنعت بیمه است.

ارائه بیمه نامه‌های ۲۴ ساعته در داخل و خارج از کشور

زهرا زندی مدیر بیمه‌های درمان، عمر و حوادث بیمه معلم گفت: معمولا نگرانی انسان ناشی از حوادثی است که ممکن است بدون اراده وی و به صورت ناگهانی برای خود و بستگان نزدیک وی پیش آید. در این بیمه نامه در ازاء دریافت یک حق بیمه اندک، می‌توان آرامش خاطر بیمه شدگان را هنگام وقوع حوادث، جهت جبران هزینه‌ها فراهم نمود.

با توجه به فعالیت‌های روزانه و شغل هر فرد ، می‌توان بیمه‌های گوناگونی را ارائه نمود از جمله :

• بیمه حوادث انفرادی • بیمه حوادث دفترچه‌ای همراه با پوشش خانواده • بیمه حوادث مسافرتی • بیمه حوادث دانشجویی • بیمه حوادث دانش آموزی • بیمه حوادث مهد کودک‌ها

از مزایای بیمه نامه های فوق می‌توان به این نکته اشاره نمود که در ۲۴ ساعت شبانه روز، در تمام نقاطی که بیمه شده حضور و فعالیت دارد "داخل و خارج از کشور" از پوشش بیمه‌ای برخوردار است.

پرداخت خسارت پنج میلیاردی آتش سوزی از سوی بیمه "ما"

بیمه "ما" بابت آتش سوزی در شرکت سیمان شاهرود، بیش از پنج میلیارد ریال به بیمه گذار خود خسارت پرداخت کرد.

به گزارش روزنامه تجارت به نقل از روابط عمومی بیمه "ما"، به دنبال وقوع حادثه آتش سوزی در شرکت سیمان شاهرود، کارشناسان این مجموعه به محل مراجعه و خسارت وارده را بررسی کردند.

در ادامه و پس ازبررسی‌های انجام شده، میزان خسارت به این شرکت، پنج میلیارد و چهارصد و بیست و سه میلیون وپانصد و سه هزار و ششصدو پنجاه و دو ریال تعیین و طی مراسمی به زیان دیده پرداخت شد.

در این مراسم که با حضور حجت بهاری فر مدیرعامل بیمه "ما"، امیرحسین قربانی معاون فنی و سید مهران انوری مدیر بیمه‌های آتش سوزی برگزار شد، گرشاسبی مدیرعامل شرکت سیمان شاهرود هنگام دریافت این خسارت، ارائه خدمات مناسب از سوی بیمه "ما" درزمان وقوع حادثه را از ویژگی‌های مطلوب این مجموعه عنوان کرد.

کارت اعتباری، جایگزینی مناسب برای چک تضمین در خریدهای اقساطی

کارت اعتباری یکی از ابزارهای مهم مالی و از محصولات جدید بیمه‌ملت است که به مشتریان ارائه می‌شود. این محصول نوعی بیمه اعتباری است که در معاملات خُرد، بازپرداخت اقساط خریداران به فروشندگان را بیمه می کند و ب مشتریان این فرصت را می‌دهد که مبلغ خرید خود را به صورت اقساطی پرداخت کنند. به منظور دریافت اطلاعات بیشتر با معاون بازاریابی و فروش بیمه ملت به گفت‌وگو نشستیم که ماحصل آن را در پی می‌خوانید:

به گزارش روزنامه تجارت به نقل از روابط عمومی بیمه ملت؛ کیومرث سلیمانی‌نژاد معاون بازاریابی و فروش این شرکت، کارت اعتباری بیمه‌ملت را محصول نوین صنعت بیمه و جایگزینی مناسب برای چک تضمین در خریدهای اقساطی دانست و گفت: دارندگان کارت پس از مراجعه به شبکه فروشگاهی طرف قرارداد کارت اعتباری و انتخاب کالا یا خدمات موردنیاز، خرید خود را در برخی موارد درصدی را به عنوان پیش پرداخت نقدی انجام می‌دهند و مبلغ باقی‌مانده را از طریق کشیدن کارت اعتباری در دستگاه کارت‌خوان ویژهِ نصب شده در فروشگاه و یا با روش‌های غیرحضوری پرداخت می‌کنند. وی طریقه پرداخت اقساط را به صورت کسر از حقوق دارنده کارت توسط سازمان متبوع اعلام کرد ،نکته قابل توجه این که پس از پرداخت هر قسط، اعتبار کارت به میزان قسط پرداخت شده شارژ خواهد شد.

سلیمانی‌نژاد با اشاره به صدور اولیه کارت به صورت رایگان و بدون نیاز به پرداخت هرگونه هزینه یا کارمزد؛ افزود: ایجاد اعتبار خرید اقساطی بدون نیاز به معرفی ضامن، ارائه چک، افتتاح حساب یا هرگونه وثیقه برای سازمان‌ها و مراکز دولتی برخی از مزایای کارت اعتباری بیمه ملت است.

وی شروع پرداخت اولین قسط، در حدود یک ماه پس از انجام خرید را نیز دیگر مزیت این کارت اعلام کرد .

معاون بازاریابی و فروش با تأکید بر شارژ اعتبار کارت به میزان هر قسط پرداختی به صورت سیستمی‌ادامه داد: ارائه قیمت مشابه با خرید نقدی در بیش از ۶۰ درصد فروشگاه‌ها و مراکز طرف قرارداد و نیز انتخاب تعداد اقساط با توجه به سقف تعیین شده برای تمامی‌فروشگاه‌ها و یا مراکز از دیگر مزایای کارت اعتباری بیمه ملت است.

معاون بازاریابی و فروش به نحوه دریافت کارت اعتباری بیمه ملت اشاره کرد و گفت: سازمان‌ها، مؤسسات و شرکت‌های دولتی و خصوصی معتبر برای ارائه خدمات کارت اعتباری به کارکنان تحت پوشش خود می‌توانند در کنار سایر رشته‌های بیمه‌ای مورد نیاز، نسبت به عقد قرارداد با بیمه ملت اقدام کنند.

پیام هیأت مدیره به مجمع فوق العاده صاحبان سهام شرکت بیمه سامان

همانگونه که مستحضرید پیرو مصوبه هیأت وزیران مورخ ۰۱/۰۵/۱۳۹۱، حداقل سرمایه شرکتهای بیمه مستقیم فعال در رشته‌های زندگی و غیر زندگی (شرکت‌های بیمه مختلط)، به مبلغ ۲,۵۰۰ میلیارد ریال افزایش یافت. این مصوبه در جلسه هیأت وزیران مورخ ۳۰/۱۱/۱۳۹۵ مورد بازنگری قرار گرفت و رقم حداقل سرمایه شرکت‌های بیمه مختلط مبلغ ۱,۵۰۰ میلیارد ریال تعیین گردید. بر این اساس شرکت‌های بیمه ملزم گردیدند تا پایان سال ۱۳۹۶ سرمایه خود را با حداقل‌های تعیین شده منطبق کنند. شرکت بیمه سامان نیز بر اساس مصوبه مورخ ۲۵/۰۴/۱۳۹۶ شورایعالی بیمه موظف به افزایش سرمایه خود تا مبلغ ۱,۵۰۰ میلیارد ریال شده است.

در راستای حفظ توانگری مالی شرکت و همچنین انطباق با مقررات مذکور شرکت در چند نوبت نسبت به افزایش سرمایه خود اقدام نمود. افزایش سرمایه از مبلغ ۲۰۰ میلیارد ریال به ۲۸۰ میلیارد ریال در سال ۱۳۸۹، ۲۸۰ میلیارد ریال به ۴۰۰ میلیارد ریال در سال ۱۳۹۲، ۴۰۰ میلیارد ریال به ۶۱۸ میلیارد ریال در سال ۱۳۹۵، و ۶۱۸ میلیارد ریال به ۸۰۳/۴ میلیارد ریال در سال ۱۳۹۶ انجام و ثبت شده که با توجه به سودآوری شرکت بخش اصلی افزایش سرمایه از محل سود انباشته و مطالبات سهامداران تأمین شده است. شرکت در برنامه راهبردی خود تا پایان سال ۱۴۰۰، روند افزایشی میزان سهم از بازار و درآمد حق بیمه را برنامه‌ریزی کرده است. همچنین قصد داریم نسبت توانگری مالی شرکت را همواره بالاتر از ۱۲۰ درصد حفظ و این نسبت را هر سال به هدف ۱۸۰ درصد نزدیک تر کنیم.

توسعه فعالیت و رشد سودآوری شرکت صرفاً با تمرکز بر تأمین رضایت مشتریان حاصل می‌شود که در این مسیر ارتقاء توان فنی و تخصصی همکاران و انضباط مالی شرکت از اهمیت بسیار زیادی برخوردار بوده است. بازار بیمه کشور بیش از پیش رقابتی است و ما اعتقاد داریم اصلی ترین ابزار رقابت ما ارتقاء کیفیت خدماتی است که به بیمه گذاران، بیمه شدگان و خسارت دیدگان ارائه می کنیم. انضباط مالی، بهبود روش‌های وصول حق بیمه و افزایش هر چه بیشتر سرمایه گذاری‌های شرکت موضوعات پر اهمیت دیگری هستند که همواره دغدغه همکاران ما در حوزه مالی و سرمایه گذاری می‌باشند.

در پایان از کلیه همکاران دلسوز و زحمتکش ستاد، مناطق، شعب و نمایندگان شرکت و همچنین کارگزاران رسمی بیمه تشکر و قدردانی کنیم. اگر برای شرکتمان در این چهارده سال فعالیت توفیقی حاصل شده است این را مدیون زحمات، پشتکار، تخصص و دلسوزی همه این عزیزان هستیم.

برگزاری دوره آموزشی دستورالعمل صدور و خسارت بیمه‌های مهندسی

دوره آموزشی دو روزه دستورالعمل صدور و خسارت بیمه¬های مهندسی در مجتمع مرکز بیمه سینا برگزار شد.

به گزارش روزنامه تجارت به نقل از روابط عمومی بیمه سینا، این شرکت با توجه به اهمیت بیمه‌های مهندسی یک کلاس آموزشی دوروزه¬ را جهت ارتقاء سطح دانش فنی کارشناسان شعب سراسر کشور بر اساس دستورالعمل صدور و خسارت بیمه¬های مهندسی توسط زانیار عباسی و فاطمه رجبی برگزار کرد.

پس از پایان این دوره آموزشی دو روزه نیز یک آزمون تستی و تشریحی از شرکت ¬کنندگان به عمل آمد و به افرادی که موفق به کسب حدنصاب لازم شدند، با تایید مدیر بیمه¬های مهندسی گواهینامه آموزشی پایان دوره اعطاء شد.

ساختمان‌های شرکت پدیده شاندیز تحت پوشش بیمه سرمد قرار گرفت

تمامی ساختمان‌های متعلق به شرکت پدیده شاندیز تحت پوشش بیمه سرمد قرار گرفت .

به گزارش روزنامه تجارت به نقل از روابط عمومی بیمه سرمد، کلیه فعالیت‌های عمرانی و ساختمان‌های اداری، بازار و پروژه‌های در حال احداث شرکت ساختمان و ابنیه شاندیز در شهر رویایی پدیده تحت پوشش بیمه‌های تمام‌خطر اموال و مسئولیت و تمام‌خطر پیمانکاری این شرکت قرار گرفت .

بر اساس این گزارش، این قرارداد، همزمان با ارائه تسهیلات بانک صادرات ایران به این پروژه به منظور تکمیل و بهره‌برداری کامل آن، به همت شعبه رضوی بیمه سرمد منعقد شده است.

لازم به ذکر است، این قرارداد در قالب کنسرسیوم و از طریق اخذ پوشش‌های اتکایی منعقد شده است که بیمه سرمد به عنوان «راهبر» حضور خواهد داشت؛ همچنین بنا به درخواست بیمه‌گذار، انواع بیمه‌نامه‌های مورد نیاز شامل تمام‌خطر اموال، تمام‌خطر پیمانکاران، سازه‌های تکمیل‌شده، ماشین‌آلات پیمانکاری، مسئولیت کارفرما در قبال کارکنان و اشخاص ثالث در شعبه رضوی صادر شد

بازدید مدیر بنیاد شهید بیرجند از شعبه جبران بیمه دی استان

مدیرکل بنیاد شهید و امور ایثارگران خراسان جنوبی به اتفاق معاونین خود با حضور در بیمه دی شعبه بیرجند با شریعتی فر مشاور مدیرعامل و مدیر بیمه دی استان خراسان جنوبی دیدار و گفتگو کردند. به گزارش روزنامه تجارت به نقل از روابط عمومی و امور بین الملل؛ در این دیدار حجه الاسلام عزیزی مدیر کل بنیاد و هیئت همراه از ساختمان طرح جبران بازدید کردند و با روند خدمت رسانی به خانواده شهدا و جانبازان آشنا شدند. مدیرکل بنیاد شهید در این دیدار از خدمات شرکت بیمه دی نسبت به جامعه ایثارگران تشکر کرد و اظهار داشت: خوشبختانه با برنامه‌ریزی شعبه بیرجند رضایتمندی خانواده‌های معزز ایثارگران مطلوب است و ما از مجموعه بیمه دی قدردانی می کنیم .