

ایران کشوری چهار فصل است که همین امر باعث شده از جهت تولید محصولات کشاورزی از موقعیت و جایگاه مطلوبی نسبت به سایر کشورها برخوردار باشد. این در حالی است که در بهره وری از این موهبت الهی آن طور که باید و شاید اقدامات موثری صورت نگرفته است. وی شک کشورمان می‌تواند با بهره گیری از تکنولوژی و علوم جدید از جمله صنایع تبدیلی و فرآوری در همین میزان سطح زیر کشت و کمبود محصول آب، تولید را افزایش دهد و ارزش افزوده قابل توجهی از کشاورزی به دست آورد، اما متأسفانه تا به امروز در خصوص استفاده بهینه از تولیدات کشاورزی و صنایع تبدیلی و فرآوری مربوط به آن، فقط شمار داده‌اند به طوریکه اعتبارات خاص و متمرکزى در بودجه‌های سالیانه کشور برای صنایع تبدیلی اختصاص داده شده است. صنایع تبدیلی و فرآوری با حجم سرمایه‌گذاری کمتر نسبت به سایر صنایع علاوه بر اشتغال زایی پایدار و نیز ارزش افزوده بیشتر می‌تواند زمینه را برای توسعه صادرات کشور فراهم کند. کارخانجات آمیوه کشور هر چند اغلب در دهه ۷۰ شمسی تأسیس شده و از نظر ماشین آلات در وضعیت مناسبی قرار دارند، اما حضور حتى یک رقیب گمنام هم چون رانی توانسته بازار داخلی را به دست بگیرد.

■ **آمیوه‌هایی مساله دار**

اما یک باره خبری منتشر می‌شود که همه چیز را زیر سوال می‌برد. به نوعی که معاون خانه صنعت، معدن و تجارت ایران می‌واردت آمیوه‌های به ایران که متعلق به یکی از وابستگان آل سعود است خبر داد و اعلام کرد: این محصولات وارداتی، تولید شرکتی است که تحت نام موهوم «الخلیج» فعالیت می‌کنند.بیزین پناهی زاده در گفتگو با ایسنا، تأکید بر اینکه آمیوه‌های بسیار با کیفیتی در داخل کشور تولید می‌شوند، اظهار کرد: طی چندسال گذشته برخی افراد با واردات محصولات از کشور عربستان این محصولات وارداتی را در داخل کشور مورد استفاده قرار می‌دهند که به طور ویژه یکی از این محصولات مربوط به شرکتی است که حتی نام آن هم دارای اشکال است.

وی ادامه داد: گفته می‌شود این شرکت متعلق به یکی از وابستگان آل سعود بوده و حال پرسش بنده این است که آیا واردات کالا از کشور عربستان با توجه به مشکلاتی که آنها طی چند سال گذشته ایجاد کرده‌اند، درست است یا خیر؟ علاوه بر این مسئولان باید با پاسخگو باشند که چه افرادی از چه ظرفی می‌توانند چنین محصولاتی آن هم به میزان بسیار زیاد به داخل کشور وارد کنند؟ معاون خانه صنعت، معدن و تجارت ایران با طرح این پرسش که آیا نظارتی بر واردات چنین محصولاتی به کشور انجام می‌شود یا خیر، بیان کرد: آیا اگر این محصول به

آمیوه‌های آل سعود در ایران!

ساز ناکوک اقتصاد با دیپلماسی



شیوه رسمی به کشور وارد می‌شود باید در ارتباط با آن بازنگری شود. علاوه بر این اگر محصول مورد نظر به صورت قاچاق به کشور وارد شده، مسئولان ذی‌صلاح باید هر چه سریع‌تر در ارتباط با آن تصمیم‌گیری کنند.پناهی زاده افزود: پرسش بنده این است که آیا از راهی که به سختی وارد کشور می‌شود، برده است که به این راحتی تقدیم به کشورهای نظیر عربستان و حایمان آن‌ها شود؟ به گفته معاون خانه صنعت، معدن و تجارت ایران، این آمیوه وارد شده به ایران از کشور عربستان مربوط به شرکتی به نام اتحاد خلیج لائغذیه است که تحت عنوان موهوم الخلیج فعالیت می‌کند.

■ **وضعیت چگونه است**

صنعت آمیوه و کنسانتره کشور در سال‌های پس از پیروزی انقلاب رشد قابل توجه و چشم‌گیری داشته است. در روزهای انقلاب تنها یک کارخانه که آن هم در جهت تولید شراب پایه گذاری شده بود، شروع به تولید آمیوه در کشور کرد اما امروز تعداد فعالان این صنعت به عدد صد نزدیک شده است. در مطالبات اخیر با وجود رشد آمار و ارقام تولیدات این صنعت حضور رقیای خارجی، باعث شده تا بخش قابل توجهی از بازار داخلی آمیوه در زیر سیطره آن‌ها قرار گیرد. این در حالی است که تولید آمیوه به عنوان نمونه‌ای از صنایع تبدیلی می‌تواند موجب توسعه صادرات غیرنفتی کشور شود. ایران یک در صد

سختگوی انجمن صنفی صنعت تابر ایران انتقاد کرد:

پرداخت پول لاستیک، چهار ماه پس از فروش خودرو

است. وی با تأکید بر اینکه که متأسفانه خودروسازان مطالبات موقق بالای ۱۲۰ روز را در جریان پرداخت‌ها محاسبه می‌کنند ، گفت : نکته ای که همگی نسبت به آن گلابه دارند محاسبه پرداخت برخی خودروها با بیش از ۱۲۰ روز قطعه سازان و پرداخت آن پس از ۴ ماه از تحویل خودرو است در حالی که دلیلی ندارد زمانی که خودروسازان با پیش فروش و دریافت قیمت خودرو ، پول قطعه سازان را برای خودشان آزاد بدارند و ۴ ماه پس از تحویل، زمان آزادی برای پرداخت بدهی. وی گفت : مطمئنا این جریان تولیدکنندگان را دچار فشار مالی و نقدینگی و تأمین خواهد

از جمعیت دنیا را دارد و ۴ در صد میوه‌های جهان را تولید می‌کند اما نه فقط جز صادر کنندگان بزرگ آمیوه نیست بلکه دچار قیامت منفی شده به طوری که اکنون واردات آمیوه را به کشور شاهد هستیم.

در کشور سالیانه حدود ۲۰ تا ۳۰ درصد از محصولات میوه به علت کمبود شرایط نگهداری مناسب و نیز نبود صنایع تبدیلی مطلوب جهت تبدیل این میوه‌ها به آمیوه به ضایعات تبدیل می‌شوند. البته باید پذیرفت که صنایع تبدیلی تولید آمیوه کشور بسیار ضعیف است. بیشتر کشورهای دنیا به تولیدات IMFC آمیوه دسترسی پیدا کرده‌اند به طوری که در این کشورها استفاده از کنسانتره ای که دارای مواد افزودنی نظیر ماده غلیظ کننده و بتا کاروتن و قند و شکر مصنوعی است ممنوع شده و به جای آن تولیدات طبیعی و پاستوریزه که مستقیم از طبیعت گرفته شده تولید می‌شود و این در حالی است که متأسفانه در کشور ما شرکت‌های تولیدکننده آب میوه بجای استفاده صد در صدی از محصولات طبیعی با بکارگیری از اسانس‌های گوناگون و شیمیایی بجای تولید آب میوه شربت تولید می‌کنند.

دبیر انجمن صنایع تولید و صادر کنندگان کنسانتره و آمیوه ایران با اعلام اینکه مصرف سرانه آب میوه در ایران، ۱۱ لیتر برای هر نفر در سال تخمین زده می‌شود گفت: در حالی که

این عدد برای کشورهای پیشرفته بین ۲۵ تا ۴۰ لیتر است. ولی‌الله داوودآبادی افزود: هر صنعتی مشققات خاص خود را دارد اما صنعت آمیوه به دلیل ارتباط تنگاتنگ با میزان تولید میوه، با نوسانات زیادی همراه بوده است. مشکل دیگر، کمبود نقدینگی است. در حال حاضر این صنعت از رکود رنج می‌برد و وام‌های بانکی می‌تواند کمک‌کننده باشد. وی افزود: طبق معمول قوانین و بوروکراسی‌های طول و دراز، وامیانی است که پروسه را به تعویق می‌اندازد. به‌عنوان مثال، تا صاحب کارخانه وام قبلی را تسویه نکرده باشد، برای وام جدید نمی‌تواند اقدام کند. شاید در وهله اول این یک قانون کاملاً منطقی باشد اما باید فصل به ثمر رسیدن میوه‌ها را هم در نظر داشت. مثلاً اکنون فصل آلبالو است و صاحبان کارخانه‌ها تا دیر نشده باید برای خرید عمده این محصول دست به کار شوند. بنابراین، مبلغ زیادی نقدینگی احتیاج دارند. اگر بانک در چنین زمانی به داد تولیدکننده نرسد، دست او از بازار کوتاه خواهد ماند. دبیر انجمن صنایع تولید و صادر کنندگان کنسانتره و آمیوه ایران گفت: در چند سال اخیر تعداد کارخانه‌های پیش از اندازه شده و گویا قبل از صدور موافقت‌اصولی، هیچ حساب و کتابی برای تولید شده است. از طرفی هم برخی از فعالان چشم‌و

هم‌چشمی‌های بی‌موردی با هم دارند که دیگر نمی‌شود نامش را رقابت گذاشت، اجازه دهید بیش از این جلو نروم! داوود آبادی با تأکید بر اینکه در این صنعت، تولید زیرپله‌ای نداریم گفت: خیلی جالب است که دبیر برنده‌های جدیدی به چشم می‌خورد که تا آن روز نامش را نشنیده‌ایم. البته هستند کارخانه‌هایی که محصولاتشان را انتها در محدوده منطقه خودشان توزیع می‌کنند. به‌رحال واحدهای تولیدی کنسانتره، تا یکی، دو سال اخیر به ۲۵ عدد می‌رسید اما به خاطر مشکلاتی که پیش از این اشاری کردم، متأسفانه اکنون حدود ۱۰ تا از آنها تعطیل شده و تولید کنسانتره برتقال، فقط به دو کارخانه محدود شده است. وی با اعلام اینکه حدود ۱۲۰ هزار تن ظرفیت تولید با بیش از ۲۰ کارخانه فعال داریم گفت: به دلیل مشکلات و حمایت نکردن نمی‌توان از تمام ظرفیت استفاده کرد. بسیاری از کارخانه‌ها به خاطر کمبود میوه تعطیل شدند. واردات میوه اگر ممنوع نباشد، تجارت آن برای آلبگیری توجیه اقتصادی ندارد. بنابراین فقط از میوه‌های داخلی استفاده می‌شود. البته واردات کنسانتره در برخی میوه‌های گرمسیری مانند آناناس، انبه، موز و بلوبری و دارد دارد که متأسفانه باز هم آمار دقیقی از مقدار آن در دسترس نیست. به‌طور کلی اگر مشکلی در تهیه مواد اولیه یعنی میوه نداشته باشیم، می‌توانیم یکی از صادر کنندگان کنسانتره در جهان باشیم.



خوبی در نحوه پرداخت مطالبات صنعت تابر صورت گرفته روند همکاری خودروسازان در پرداخت مطالبات موقق قطعه سازان و همچنین صنعت تابر روز به روز در حال بهبود است.

اخبار بیمه

را در حمایت و توسعه از این مزیت رقابتی ایفا می‌نماید. به همین دلیل مصاحبه‌ای

ترتیب داده‌ام با مجید رحمتی، مدیر بیمه‌های باربری این شرکت که در ادامه بحثی

از آن را ملاحظه می‌کنید.

■ **به عنوان پرسش نخست می‌خواهیم نظر شما را در باره جایگاه بیمه حمل و نقل کالا در رونق تجارت داخلی و خارجی جویا بشویم؟**

قدیمی‌ترین نوع بیمه که ساختار آموزشی یافته و بر پایه محاسبات آماری استوار گردید

و همچنین با آن سندی به نام بیمه نامه صادر شد بیمه کالا می‌باشد .

تجارت در گذشته در مقایسه با امروز بسیار ساده تر بود. غالباً خریدار و فروشنده با هم روبرو می‌شدند و در بسیاری موارد فروشنده خود، تولیدکننده کالا بود و خریدار مصرف‌کننده نهایی. به‌اندازه‌یالات پایاپای خریدار و فروشنده کالاهای خود را معاوضه می‌نمودند و با خریدار با مراجعه مستقیم به فروشنده مایحتاج خود را در ازای پرداخت هزینه کالا از فروشنده دریافت می‌نمود. امروزه سازمان تجارت در همه جای دنیا به صورت پیچیده‌ای در آمده است و عوامل مختلف تقهشای متفاوت، ولی مکملی را در پهنه تجارت بین المللی ایجاد می‌کنند. عوامل ساده خریدار و فروشنده قدیم، جای خود را به سازندگان کالا، فروشنده، بانک بازکننده اعتبار، بانک کارگزار، بازرس مستقل، فروراور، حمل‌کنندگان، بیمه گران، بنادر و گمرکات مبداء و مقصد، تحویل گیرنده و ترخیص کار، خریدار، توزیع کننده گان و مصرف کنندگان داده است.

حضور این تعدد عوامل مختلف در یک معامله تجاری خودبخود موجب پیچیدگی بازرگانی می‌گردد و به همین دلیل است که امروزه قوانین و ضوابط بین المللی بسیار، تدوین شده و وظایف و مسئولیتهای مشخصی را برای هر یک از عوامل تجارت و به خصوص خریدار و فروشنده معین کرده‌اند.

امروزه نظام واردات تجاری شکل پیچیده‌ای به خود گرفته و فرآیند تولید محصول و رساندن آن به دست مصرف‌کننده نهایی ساز و کارهای خاص خود را می‌طلبد. در این بین صنعتگران، تجار و تولیدکنندگان نیاز دارند اطمینان حاصل کنند که سرمایه‌های ایشان در شکل محصول تولیدشده، در اثر خطرات به وجود آمده در حین جابجایی دچار خسارت نشده و یا از این نبرد اگر هم گسرتی وارد شد، جبران شود. در اینجااست که بیمه‌های حمل کالا به کمک ایشان می‌آید.

صاحبان صنایع وبنگاه‌های اقتصادی برای تولیدات خود احتیاج دارند تاموارد اولیه محصولات خود را تهیه نمایند. این مواد اولیه می‌توانند در داخل کشور وجود داشته باشد و یا از خارج از کشور وارد شود. در نقطه مقابل پس از طی فرآیند تولید، محصولات نهایی باید به دست مصرف‌کنندگان خود برسد که این مصرف‌کنندگان هم می‌توانند



در داخل کشور باشند یا در خارج از کشور، در هر دو حالت کلیه محصولات بنگاه‌های اقتصادی از لحظه شروع بارگیری در مبداء تا رسیدن محصولات به مقصد نهایی و تخلیه آنها می‌باید تحت پوشش بیمه حمل کالا قرار داشته و در مقابل خطرات پیش آمده طی مسیر حمل که این خطرات در بیمه نامه دقیقاً بیان می‌شوند، تحت پوشش بیمه در آیند.

در این بین برخی مواقع که کشتی و کالا در معرض خطر قرار گرفته و هزینه‌هایی از این بابت صورت می‌پذیرد ممکن است اعلام‌زبان همگانی شده تا رسیدگی به‌امور مربوطه کالاهای موجود بر روی کشتی تا تعیین تکلیف نهایی توقیف گردند. در اینجااست که اعتبار بین المللی یک شرکت بیمه به کمک بیمه گزاران آمده و می‌توان با مهیا نمودن مدارک مورد درخواست و کالای مالکان کشتی در اسرع وقت کالای تحت پوشش را از توقیف خارج کرده و به مقصد نهایی ارسال نمایند. بدیهی است هزینه‌های اضافی مرتب تر بیمه گزاران وفق شرایط بیمه نامه قابل پرداخت خواهد بود.

■ **چالشهای فروش بیمه حمل کالا در ایران را در چه مواردی می‌بینید؟**

از جمله مهمترین چالشهای فروش بیمه حمل کالا می‌توان به این موارد اشاره کرد:
– عدم رعایت استانداردهای لازم در ارزیابی ریسک و محاسبه نرخ فنی در شرکت‌های بیمه

بیمه مرکزی ابلاغ کرد؛

بخشودگی ۱۰۰ درصدی جریمه موتور سیکلکتهای فاقد بیمه نامه

۱۰۰درصد مبلغ جریمه موضوع بند (ب)ساده۳۴ قانون بیمه اجباری خسارات وارد شده به شخص ثالث در اثر حوادث ناشی از وسایل نقلیه مصوب سال۱۳۹۵ برای موتور سیکلکتهای فاقد بیمه نامه شخص ثالث(مرحله دوم) بخشوده شد.

به گزارش روزنامه تجارت به نقل از

اداره کل روابط عمومی و امور بین المللی بیمه مرکزی، شرکت‌های بیمه مکلفند برای موتور سیکلکتهای فاقد بیمه نامه که تا تاریخ ۱۳۹۶/۱۴/۱ نهایت ۱۳۹۶/۳/۱۶ اقدام به خرید بیمه نامه شخص ثالث می‌نمایند. ۱۰۰درصد مبلغ جریمه ناشنستن بیمه نامه مذکور را دریافت کنند.

مراسم تودیع و معارفه رییس شعبه مرکزی بیمه "ما" بر گزار شد



عمومی بیمه "ما" امیر شفیعی مدیر امور شعب ضمن تشکر از زحمات خانم آتنا احمدی رییس شعبه مرکزی از ایشان تقدیر و برای جانشینی ایشان آقای فرامرزی بیانی آرزوی توفیق نمود.

در ادامه مراسم امیرحسین قربانی معاون فنی شرکت بیمه "ما" در رابطه با عملکرد مناسب به بهبود یافتن مرتبه شرکت در میان سازمان‌های بیمه‌ای دیگر مواردی را ذکر و از جهت شناخته شدن جایگاه شرکت سپه‌ای بیمه "ما" در میان مردم ابراز خرسندی نمود.

از طرفی مهندس صفدری مدیرعامل بیمه "ما" به دریافت لوح تقدیر روز محیط زیست از معاون اول رییس جمهوری دکتر اسحاق جهانگیری و دکتر معصومه ابتکار رییس سازمان حفاظت محیط زیست ایران اشاره و خاطر نشان کرد:از بیمه "ما" به عنوان حافظ محیط زیست نام برده می‌شود و از اینکه صنعت بیمه توانسته به جایگاهی برسد که داوطلبانه در بخش CSR و مسئولیتهای اجتماعی ورود کند، بسیار خوشنود هستیم.

در این مراسم مهندس صفدری از زحمات و تلاش‌های آتنا احمدی رییس پیشین شعبه مرکز تقدیر و قدردانی نمود. همچنین تأکید کرد: امیدوارم با استعانت از درگاه خلدوند منان و مشارکت همه پرسنل شعبه و نمایندگان محترم شبکه فروش ، شاهد موفقیت روز افزون فرامرزی بیانی به عنوان رییس شعبه جدید باشیم و در خدمات رسانی بیمه گری به سه اصل سرعت، دقت و شفافیت همواره پایبند و اصل رعایت حقوق مشتریان و تکمیر ارباب رجوع سرلوحه کارمان باشد تا نشانالله شاهد رشد شگمگیر و ارتقا جایگاه بیمه "ما" در جامعه باشیم و در گسترش فرهنگ بیمه و ایجاد اطمینان و آسایش جهت فعالیت‌های اقتصادی اثر گذار باشیم.

مدیر بیمه‌های با ریوری بیمه ایران:

الزام گمرک نمی‌باشد، بازار کاتان بیمه با ریوری نمی‌خرند!

بخش قابل توجهی از کالاهای وارداتی تا قبل از بنادر ایران بدون پوشش بیمه‌ای حمل شده و فقط به دلیل الزام گمرک به ارائه بیمه نامه، بازار کاتان نسبت به خرید بیمه نامه ای با حداقل تعهدات و حداقل هزینه قبل از ورود کالا به گمرک اقدام می‌نمایند. به گزارش روزنامه تجارت به نقل از اخیرپولی مالی -موقعیت راهبردی جمهوری اسلامه ایران- در حوزه حمل و نقل به عنوان یکی ارتباطی منطقه‌ای یکی از واقعیت‌های نپایه‌نشین در کشور ساختار کلان اقتصادی کشور است. از این رو حفاظت از این موقعیت و تقویت آن همواره سرلوحه رویکردهای سیاست گذاران قرار داشته است. در این باره بیمه ایران به عنوان بزرگ‌ترین شرکت بیمه کشور نقش بی بدلی

تجارت

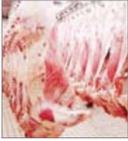
یکشنبه ۲۸ خرداد ۱۳۹۶ ■ شماره ۱۰۵۶

Sun • 18 Jun • 2017

اصناف و کشاورزی

پیشخوان

صادرات روزانه ۹۰ تن گوشت به قطر



رئیس مجمع ملی صادرکنندگان دام زنده گفت: روزانه ۱۲۰ تن گوشت برای مصارف داخلی و تنظیم بازار به کشور وارد می‌شود.منصور پوریان در گفتگو با باشگاه خبرنگاران، افزود: لاشه‌های وارداتی در اختیار شرکت پشتیبانی امور دام قرار می‌گیرد که

در نهایت سالنخ ۳۱ هزار و ۵۰۰ تومن به مصرف‌کنندگان عرضه می‌شود.پوریان از کاهش تقاضا برای گوشت داخلی خبر داد و گفت: با توجه به کاهش تقاضا برای گوشت داخلی انتظار می‌رود که وضعیت قیمت تا پایان ماه متعادل شود.وی گفت: نرخ بالای گوشت در برخی مزارع‌ها متعلق به قضایانی است که خوداقدام به کشتار و عرضه لاشه به بازار می‌نمایند از این رو دستگاه‌های مربوطه با نظارت دقیق باید از گران فروشی‌ها جلوگیری نمایند.رئیس مجمع ملی صادرکنندگان دام زنده با اشاره به آخرین وضعیت صادرات به قطر ادامه داد: روزانه ۹۰ تن لاشه به قطر صادر می‌شود که این لاشه‌ها به هیچ عنوان داخلی نیست بلکه به اسم ایران صادر می‌شود.

لغو ممنوعیت استفاده از خمیر مرغ

بر اساس اصلاحیه شماره ۲ استاندارد ملی ایران، استفاده از گوشت مرغ جلدسازی شده به روش مکانیکی (خمیر مرغ) در سوسیس و کالباس مجاز شد.به گزارش ایسنا، بر اساس این اصلاحیه، برای بسته بندی سوسیس و کالباس حاوی خمیر مرغ، باید از پوشش رنگی متمایز (رزد رنگ) استفاده شده و عبارت «حاوی خمیر مرغ» در نشانه گذاری آن درج گردد. استفاده از خمیر مرغ فقط در سوسیس و کالباس است. درصدد کشت مجاز خواهد بود. پس از ۲ سال مذاکره بین رؤسا و کارشناسان سازمان ملی استاندارد، سازمان غذا و دارو و سازمان دامپزشکی در مورد مقررات و چگونگی استفاده از گوشت مرغ جلدسازی شده مکانیکی (خمیر مرغ) در سوسیس و کالباس، سرانجام اصلاحیه استاندارد ملی سوسیس و کالباس در مورد شرایط فنی و بهداشتی تولید سوسیس و کالباس با استفاده از خمیر مرغ، سرانجام این اصلاحیه به دبیری «مازیا تقوی» کارشناس مسئول پژوهشگاه استاندارد، در کمیته ملی مورخ ۹۶/۲/۲۰ به تصویب رسید و با پیگیری‌های انجام شده در تاریخ ۹۶/۲/۲۱ به صورت رسمی منتشر و بر روی سایت سازمان ملی استاندارد بارگذاری گردید.

واردات ۴میلیارد دلار روغن و کنجاله

مدیر برنامه ملی دانه‌های روغنی از واردات سالانه افزون بر سه میلیون تن کنجاله دانه‌های روغنی از خارج به کشور خبر داد، و گفت: سالانه بیش از چهار میلیارد دلار از به منظور واردات روغن خام، دانه‌های روغنی و کنجاله از کشور خارج می‌شود.به گزارش تسنیم، علیرضا مهاجر با اشاره به اینکه کنجاله سویا یا از مواد غذایی مورد مصرف در پرورش طیور است، افزود: ایران بیشترین وابستگی را در زمینه محصولات کشاورزی به روغن خام، دانه‌های روغنی و کنجاله دارد.وی با بیان اینکه در حال حاضر افزون بر ۹۵ درصد روغن گیاهی کشور از خارج آیمین می‌شود، اظهار داشت: روغن خوراکی مورد نیاز مملکت سالانه ۵.۱ میلیون تن است.

ثبت افزایش سرما یه شرکت بیمه کوثر



افزایش سرمایه شرکت بیمه کوثر از هزار و ۴۰۰ میلیارد دو هزار و ۰۰ میلیارد ریال در اداره ثبت شرکت‌ها به ثبت رسید.

ثبت گزارش روزنامه

تجارت به نقل از روابط عمومی و اعلام مدیر سرمایه‌گذاری بیمه کوثر؛ بر اساس تصمیمات مجمع عمومی فوق‌العاده مورخ ۹۵/۱۳/۲۰ افزایش سرمایه شرکت در تاریخ ۱۳۹۶/۲/۲۴ در مرجع ثبت شرکت‌ها به ثبت رسیده است. نوید خاندوزی گفت: نحوه دریافت اوراق جدید افزایش سرمایه و دریافت مبالغ واریزی حق تقدم استفاده نشده از طریق تار نامی شرکت و سایت کدال به زودی به اطلاع سهام‌داران خواهد رسید.

بررسی جایگاه حق بیمه در سبب هزینه خانوار ایرانی

طرح پژوهشی "جایگاه حق بیمه در سبب هزینه خانوار ایرانی" در باز زمانی چهار بهار ۹۶ توسط گروه پژوهشی اقتصادی و مالی پژوهشکده بیمه انجام به گردید.

به گزارش روزنامه تجارت به نقل از روابط عمومی پژوهشکده بیمه، در این پژوهش با روش‌کافی و بررسی دقیق داده‌های خام هزینه و هزینه‌های صرف‌فشد در خانوارهای مختلف، سهم هزینه‌ها و شناخت عوامل مؤثر بر تصمیم‌گیری آنان برای خرید حق بیمه در رشته‌های مختلف پرداخته شده و سهم هر گروه از حق بیمه‌ها و عوامل مؤثر بر تقاضای آنان شناسایی شده است.

بر پایه این گزارش ابتدا اتوری موضوع با استفاده از مدل مطلوبیت انتظاری ارائه و سپس اثر تغییرات ثروت اولیه، احتمال وقوع خسارت، میزان خسارت و نرخ حق بیمه بر تقاضای بیمه بررسی شد که نتایج نشان از رابطه مثبت تقاضای بیمه با احتمال وقوع خسارت و میزان خسارت و رابطه منفی آن با نرخ حق بیمه دارد. در ادامه و برای دستیابی به اهداف اصلی تحقیق از داده‌های هزینه و درآمد خانوار از مرکز آمار کشور در سال‌های ۱۳۸۷ تا ۱۳۹۳ استفاده شده و اطلاعاتی نظیر بعد خانوار، سن، تحصیلات و فعالیت سرپرست خانوار، محل زندگی خانوار، هزینه‌های صرف‌فشد در گروه‌های مختلف توسط خانوار، اطلاعات مربوطه به خرید حق بیمه، انواع درآمد‌های آنها و ... و نقل اختصاص شده و مورد تحلیل قرار گرفتند.

سپس متوسط سهم بیمه‌های مختلف در سبب خانوار بر اساس تقسیم انواع حق بیمه در داده‌های مرکز آمار (بخش‌های غیردرمانی) (بازنشستگی و ...) مسکن (خدمات)، بهداشت و درمان، حمل و نقل و سایر)، مورد بررسی قرار گرفت که حدود ۲٪ از هزینه‌های کل خانوارها مربوط به خدمات بیمه و از بین هزینه‌های صرف‌فشد برای حق بیمه، بیش از نیمی از آن مربوط به حق بیمه غیر درمانی، حدود ۲۰٪ آن مربوط به حق بیمه مرتبط با بهداشت و درمان و قسمت عمده‌ای از بقیه سهم آن نیز به بیمه‌های مرتبط با حمل و نقل اختصاص داشت.

در ادامه به بررسی عوامل مؤثر بر تقاضای بیمه در حوزه‌های غیر درمانی، بهداشت و درمان و حمل و نقل پرداخته شد و اثر گذاری ویژگی‌های مختلف خانوارها بر تقاضای حق بیمه بررسی شد.

نتایج به دست آمده از این تحقیق حاکی از آن است که از بین این متغیرها با فرض ثابت بودن سایر متغیرها، تقاضای حق بیمه با سطح تحصیلات و درآمد خانوار رابطه مستقیم و با بعد خانوار و سن سرپرست خانوار رابطه معکوس دارد. همچنین با آلبودن عواملی نظیر هزینه‌های درمانی و حمل و نقل شخصی نیز رابطه مستقیمی با تقاضای حق بیمه در رشته‌های درمان و حمل و نقل دارند.