گزارش "تجارت" از حضور بی سابقه مسافرکش های شهرستانی در پایتخت

«تهران» بهشت مسافرکشان مهاجر

تجـارت –محمد خادمی: یکی ازدلایل شـلوغ شـدن شـهرتهران ازروزهای نخسـت که به عنوان پایتخت معرفـی شـد تـا کنـون موضـوع مهاجـرت افـراد از شهرسـتان‌های گوناگون است، یکی ازدلایل مهاجرت به کلانشهرتهران مربوط به اشتغال ودرآمد زایی دراین شهر است.به تازگی حضور تاکسی‌های شخصی پلاک شهرستانی درتهران بیش از گذشته افزایش پیدا کرده‌اند. بیکاری درشـهرهای دیگر باعث شـده است تااین افراد برای تامین هزینه زندگی خود وخانواده شـان رهسـپار تهران شوندوبا خودروشان مسافرجابه جا کنند، رانندگان تاکسی‌های شخصی پلاک شهرستانی به شکل حرفه ای مشغول به کار هستند و این روزها برای خود و دیگر همشهریانشـان خط تاکسـی برای مسیرمبدا ومقصد مشـخصی نیزراه‌انـدازی می کنند.شـلوغ بودن تهران کمک بزرگی است تاهیچ نهاد نظارتی نتواند جلو فعالیت آنها رابگیرد وازسوی دیگراین افراد به راحتی می‌توانند دست‌به‌شغلی بزنند که روزانه درآمد مشخصی رابرایشان بـه وجود می‌آورد.اوج این خودروها را می‌توان درمیدان آزادی، ترمینال جنوب،بلواربسیج درشرق تهران ومیدان راه آهن مشـاهده کرد، دراین گزارش بیشـتر به مسافر کشان شهرستانی پرداخته‌ایم:

■ شب‌ها در خودرومی‌خوابیم

درابتـدای ایـن گزارش به سـراغ تعـدادی از رانندگان خودروهـای شـخصی که ازشهرستان‌هایشـان راهی تهران شده‌اند، می‌رویم. « رسول _ احدی» یکی از این افراد اسـت، او که به همراه دیگر دوسـتانش از یکی از شهرهای غربی کشور برای مسافرکشی به تهران آمده اسـت، می‌گوید:« بیش از دو سـال اسـت که در تهران مشـغول به کار هسـتم و خیلی راضی هسـتیم، چرا که اگر به شـکل اساسـی صبح تا شب مشغول به کار باشم و مسافر نیز زیاد باشد و همچنین مسافر دربستی گیرم بیاید، بین ۱۵۰ تا ۲۵۰ هزار تومان در آمد روزانه به دست مـی‌آورم.»او کـه در خط میـدان آزادی تهران _ میدان شهریار مشغول به کار است، می‌افزاید:« به دلیل اینکه در تهران جا و سرپناهی نداریم مجبور هستیم در داخل خودرو بخوابیم.»این راننده تاکسی شهرستانی درپاسخ به سـوال خبرنگار «تجارت» درباره اینکه چرا این شغل را در شهرستان خودتان انجام نمی‌دهید؟ می‌گوید:« در شهرستان‌ها این مقدار در آمد برای مسافر کشی به دست نمی‌آید، از یک سو در شهرستان همه افراد خودرو دارند و به هر نقطه که بخواهند بروند از خودرو خود اسـتفاده می‌کنند، اما در تهران هر کسی از خودرو شخصی برای تردد در شـهر اسـتفاده نمی‌کند و از سوی دیگر جمعیت مسافر در تهران هزار برابر شهرستان است. همچنین در شهرسـتان مردم توان پرداخت کرایه تاکسی ندارند، اما شـهروندان تهرانی برای رفتن به محل کارشان مجبور می‌شوند هزینه کرایه تاکسی را جز مخارج شان در نظر بگیرند و ماهیانه که حقوقشان را دریافت می‌کنند، کرایه تاکسی را کنار بگذارند. البته از دیگر ویژگی‌های راننده تاکسـی در تهران مربوط به بالا بودن کرایه اسـت، به طور مثال ۴تا مسـافر از میدان آزادی تا میدان صادقیه سـوار کنیم ۴هزار تومان می‌شـود، مسافت طی شده نیز یک کیلومتر اسـت و هیچ چراغ قرمز و ترافیکی وجود نـدارد، در صورتـی که برای بدسـت آوردن این مبلغ در شهرستان باید ۸ کیلومتر طی کنیم، همچنین به شکل مداوم در شهرستان مسافر وجود ندارد.»

■ خرج مان هم بالا است

هنـگام تـردد در اطـراف میـدان بـزرگ آزادی اگر به پلاک‌های خودروها توجه کنید، حتما در بین خودروهایی که در حال عبور هستند به تعداد قابل توجهی از پلاکهای شهرسـتانی بر می‌خورید که به لحاظ مشـکل بیکاری و برای درآمد زایی سختی‌های پایتخت را تحمل می‌کنند و بـه کار مسافرکشـی روی آورده‌انـد.از دیگر مسـافر کش‌های شهرسـتانی «محمدرضا رحمتی» اسـت که اهل ایلام است، او که ۳۵ سال دارد و زن و ۲فرزندش را در شهرستان گذاشته است تا برای تامین مخارج زندگی اش به مسافر کشی در تهران مشغول شود، می‌گوید:« در آمد مسافرکشی در تهران خوب است، اما مخارج نیز بالا است، به طوری که هزینه سوخت، استهلاک خودرو وفعالیت دائمی درآلودگی هوا مشکلات رانندگان تاکسی در تهران به حساب می‌آید.»او ادامه می‌دهد:«از ۷صبح تا ۱۰ شـب یک سـره فعالیت می‌کنیم، اگر ماشین مان دو گانه سـوز باشـد شب‌ها مجبور می‌شویم برای تامین سوخت به جایگاه سی ان جی مراجعه کنیم، چرا که در شهر تهران در طول روز به دلیل شلوغی جایگاه‌های سی ان جی باید ۲ساعت در صف انتظار بایستیم که بهترین زمان شب‌هاسـت، اما باید از خواب و اسـتراحت مان نیز بگذریم. برای آن دسته افرادی که خودروشان تک سوز است، سود مسافر کشی برایشان کمتر است.»

■ پاتوق هر شهرستانی فرق می‌کند

بیشـتر که حرف می‌زند، لهجه‌اش واضح‌تر می‌شـود، می‌گویداهل کرمانشاه‌است،بیشتر رانندگان خط شهریار _آزادی کرمانشـاهی هسـتند. تهران را تقسـیم‌بندی کرده‌انـد، عـده ای از آنها در دوربرگردان خیابان محمد علی جناح می‌ایسـتند و مسـافر به سـمت شهریار سوار می‌کنند، عده دیگر در خروج جاده مخصوص می‌ایستند تا مسافران بین شهری به سمت همدان، کرمانشاه و... سـوار کنند، عده دیگر که آذری زبان هسـتند در جنوب میدان آزادی به سـمت مهرآباد ایسـتاده‌اند و مسیرهای جنوب شـهر را مسـافر جابه جا می‌کنند.البته در این بین نیز سربازان راهنمایی رانندگی نیز حضور دارند تا جلوی توقف خودروها برای سـوار کردن مسـافران را بگیرند و باعث ترافیک نشوند، اما گویا آنها نیز خسته شده‌اند و دیگر توان حتی سـوت زدن به نشـانه اعتراض به رانندگان را ندارند. او نیز صحبت با ما را فرصت خوبی برای استراحت می‌داند،می‌گوید:« در اینجا یکی ، دوتا، سه تا و هزار تا خودرو نیسـت که بگویم با آنها برخورد می‌شـود، تنها پلیس می‌تواند آنها را هدایت کند تا روند ترافیک کاهش پیـدا کند.»این افسـر راهنمایـی و رانندگی که به روی لباسـش «محمد _ح» نامش نوشـته شده، می‌گوید:« روزانـه حـدود هـزار خـودرو در میـدان آزادی جریمه می‌شـوند، باز هم هر روز شـاهد آن هستیم که خودروها پلاک شهرستانی برای سوار کردن یک مسافر خودشان را به آب و آتش می‌زنند، گاهی اوقات بین مسافرکش‌های خودرو شخصی در گیری‌های فیزیکی رخ می‌دهد، که جـای تعجب دارد.»او ادامه می‌دهد:« مقصر اصلی این بی نظمی در شهر مسافران هستند، به طوری که سازمان تاکسـی رانی خط تاکسـی مشخصی را در پایانه مسافر بری راه‌اندازی کرده است تا مسافران از تاکسی‌ها تحت پوشش سازمان تاکسی رانی استفاده کنند، اما متاسفانه شـاهد آن هسـتیم که مسافران برای اینکه چند لحظه زود تر به مقصد شـان برسـند در خروجی اطراف میدان می‌ایستند تا سوار خودروهای شخصی شوند، در صورتی که اگر شهروندان سوار این تاکسی‌های شخصی نشوند بازار مسـافرکش‌های شخصی از بین می‌رود.»به گفته وی بیشتر پلاک‌های مسافر کش‌های شخصی متعلق به شهرهای استان کرمانشاه، ایلام ، آذربایجان غربی و شرقی و لرستان است، به طوری که این افراد مسیرشان را نیز تقسیم کرده‌اند و هر یک از شهرستانی‌ها در یک مسیر جداگانه مشغول به کار می‌شوند.از او می‌پرسیم، چه گروه سـنی را مسـافرکش‌های شهرستانی تشکیل می‌هند؟ پاسـخ می‌دهد:«بیشـتر افراد با سـن بین ۲۰ تا ۴۰ ساله هستند، حتی بعضی از آنها به درستی مسیر تردد مقصد و مبدا را نمی‌شناسند و در طول مسیر از مسافران کمک می‌گیرند تا به مقصد برسـند. البته در گذشـته خودرویی از شهرستان به تهران می‌آمد برای اینکه تک سرنشین به شـهر مورد نظر نرود ۲ تا ۳ مسـافر نیز سـوار می‌کرد، اما این روزها شـاهد آن هسـتیم مسـافرکشی با پلاک شهرستانی در مسیرهای داخل شهر صورت می‌گیرد که این نشان دهنده این است که این افراد به مسافر کشی به عنوان یک شـغل پر درآمـد نگاه می‌کنند.»ترافیک سنگین می‌شود و این افسر وظیفه شناس مجبور می‌شود به فعالیت خود ادامه دهد.

■ هرجا شلوغ هست ما هم حضور داریم

«جعفر _ر» یکی از مسافر کش‌های شخصی است که در میدان راه آهن مسـافر کشـی می‌کند، او می‌گوید:« هر کجایی که شلوغ باشد و جای پارک خودرو به راحتی پیدا شـود مسافرکش‌های شخصی نیز حضور دارند، به طوری که در مرکز شهر مانند میدان امام، هفت تیر، ولی عصر(عج) و...حضور تاکسـی‌های شخصی بسیار کمتر از میدان آزادی، ترمینال جنوب، راه آهن و...اسـت این موضوع مربوط به این اسـت که در میدان‌های مرکزی شـهر به دلیل اجرای طرح ترافیک خودروهای مسـافر کش شخصی نمی‌توانند وارد شوند و در این مسیرها حتما تاکسی‌ها باید خدمات رسانی کنند و در محدوده‌های غیر طرح ترافیک این خودروهای شخصی هستند که مسافر جابه جا می‌کنند، یک جوری بین تاکسی‌ها و خودروهای شـخصی قرار داد نانوشـته‌ای آمده که خدمات رسـانی در مرکز شـهر بر عهده تاکسـی‌های تاکسیرانی و خارج از محدود مرکز شـهر با خودروهای شـخصی صورت بگیرد.»او که دل پری از نحوه خدمات رسانی تاکسی‌های سازمان تاکسی رانی دارد، می‌گوید:«اگر تنها یک ساعت خودروهای شخصی اقدام به جابه جایی مسافر در شهر نکنند آن وقت معابر شهر مملو از مسافر می‌شود، چرا که تاکسـی‌های سازمان تاکسی رانی نمی‌توانند جوابگوی مسافران باشند.»این راننده تاکسی که بالهجه شهرستانی صحبت می‌کند، می‌گوید:« بخشی از رانندگان تاکسی که زیر نظر سـازمان تاکسـی رانی مشغول به کار هستند افراد بازنشسته ای هستند که تنها دو تا سه ساعت وقت خود را آن هم برای سرگرمی مشـغول به کار می‌شـوند، عده ای دیگر که به شکل دربستی فعالیت دارند و بخش دیگـر آنهـا در آژانس‌هـا و مجموعه‌های دیگر خدمات رسـانی می‌کنند و حاضر نیسـتند مسافران را در معابر با کرایه یک هزار تومان جابه جا کنند وبرای یک مسـافر پای شان را روی ترمز بگذارند.»

به گفته وی بعضی از افراد سـرمایه دار که بالای شـهر زندگـی می‌کننـد، چند خودرو دارند، یکی از خودروهای آنها تاکسـی نواسـت، این افراد ۲۰ میلیون تومان هزینه خرید یک تاکسی می‌دهند تا بتوانند بدون دغدغه وارد محدود طرح ترافیک شـوند و به هر نقطه ای از شـهر بخواهند سـفر کنند، گاهی این افراد هفته‌ها از خودرو تاکسی شان استفاده نمی‌کنند.»

■ با متخلفان برخورد می‌شود

در ایـن میان رییـس پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ وظیفه خود و همکارانش می‌داند تا با مسافرکشان شهرسـتانی برخورد کند، در این خصوص، می‌گوید:« دوربین‌های کنترل محدوده زوج و فرد و طرح ترافیک نیز نسبت به اعمال قانون و جریمه تاکسی‌های شهرهای دیگر اقدام می‌کند و رانندگان تاکسی با پلاک شهرهای دیگـر نبایـد گمان کنند که مجـوز ورود به محدود زوج و فـرد و طـرح ترافیک را دارنـد، چرا که این مجوز تنها مربـوط بـه پلاک‌های شـهر تهران یعنی ایـران ۱۱، ۲۲، ۳۳، ۴۴، ۵۵، ۶۶، ۷۷، ۸۸ و ۹۹ خواهـد بـود و اگـر پلاک‌هـای بعـدی همچون ایـران ۱۰ تا ایران ۹۰ هم وارد شـود تنها تاکسـی‌های دارای این پلاک‌ها اجازه تـردد در محـدوده زوج و فـرد و طرح ترافیک را خواهند داشت.»سردار «سید تیمور حسینی» با اشاره ممنوعیت مسافربری تاکسی‌های دارای پلاک شهرستان در تهران می‌افزاید:«تاکسی‌های شهرهای دیگر اجازه مسافربری در تهران را ندارند. اما متاسفانه برخی از تاکسی‌های خطی کـه از داخـل تهران به مقاصدی چون کرج، رباط کریم، شـهریار، دماوند، ورامین، پردیس و ... حرکت می‌کنند دارای پلاک آن شـهر هسـتند که این دسته از خودروها نیـز تنهـا مجازند در همان مسـیر حرکت کرده و اجازه مسافربری در دیگر نقاط پایتخت را ندارند.»وی درباره آن دسـته از شـهروندانی که ساکن تهران بوده اما پلاک خودرویشـان مربوط به شـهری دیگر است، می‌گوید:« این افراد باید با مراجعه به مراکز تعویض پلاک، پلاک وسیله نقلیه خود را تعویض کرده و پلاک تهران دریافت کنند.»رییـس پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ درباره اینکه آیا محدودیتی برای تردد خودروهای دارای پلاک شهرستان در تهران وجود دارد یا خیر، می‌گوید:« محدودیت‌ها تنها برای مسـافربری بوده و اگر افرادی با وسـیله شـخصی خود از شهری دیگر به تهران بیایند محدودیتی برای رفت و امدشان در تهران وجود ندارد و تنها باید توجه کنند که در ساعات غیر مجاز وارد محدوده طرح زوج و فرد و ترافیک نشوند.»به گفته رییس پلیس راهنمایی و رانندگی تهران بزرگ در صورت مسافرکشی خودروها شهرستانی در معابر پایتخت همکارانم مجبور می‌شوند، خودروی آنها را ۴۰۰ هزار ریال جریمه کنند، البتـه در صورتـی که ماموران ما بـا خودروهای پلاک شهرسـتان مواجه شـده و پس از استعلام متوجه شوند که این خودرو پیش‌تر نیز به همین دلیل جریمه شـده اسـت، خـودرو مذکور را بـه پارکینگ انتقال می‌دهند و خودرو حداقل تا سه روز در پارکینگ خواهد ماند.او درباره پلاک‌هـای حومـه تهران، همچون ایران ۲۱، ایران ۶۸ و ایران ۷۸ نیز می‌گوید:« این ممنوعیت برای این دسته از پلاک‌ها نیز وجود دارد و در صورت مسافربری جریمه و اعمال قانون خواهند شد».وی همچنین از ممنوعیت بکارگیری خودروهای شـخصی و تاکسـی‌های دارای پلاک شهرسـتان به عنوان آژانس و سـرویس مدارس در تهران خبرمی‌دهد می‌افزاید:« آژانس‌های تهرانی و مسئولان مدارس حق ندارند از خودروها و تاکسی‌های دارای پلاک شهرستان استفاده کنند.»

■ تاکسی‌های شخصی ساماندهی شوند

پیش از این نیز «اسـماعیل دوسـتی» عضو کمیسیون عمران شورای شهر تهران نسبت به خودروهایی که از شهرستان به تهران وارد شده‌اند ابراز نگرانی کرده بود، وی در این خصوص گفته بود متاسفانه شاهد آن هستیم که بسیاری از این خودروها به صورت غیر قانونی و بدون داشتن مشخصه ای در شهر فعالیت می‌کنند که به نظر می‌رسـد شـهرداری تهران باید اقدام جدی تری نسبت بـه این قضیه انجام دهـد. همچنین «مهدی چمران» رییس شورای شهر تهران نیز اعلام کرد که فعالیت هر خودرویی به جز تاکسی‌ها با پلاک تهران و غیر از تهران در شـهر ممنوع اسـت.برای اینکه بدانیم چرا این افراد خودرو تاکسی تهیه نمی‌کنند و بتوانند به شکل قانونی به فعالیت خود ادامه دهند، به سراغ « محمد سالاری» عضو کمیسیون حمل و نقل ترافیک شورای شهر تهران رفته‌ایم، او در این باره می‌گوید:« هر چند وقت یک بار از سـوی شـهرداری تهران و وزارت کشور فراخوان داده می‌شود که هر کس متقاضی دریافت تاکسی است ثبت نام کند، که این اقدام در سال‌های ۸۳ و ۸۸ به اجرا در آمد، اما رفته رفته ثبت نام تاکسی از سوی سازمان تاکسی رانی و وزارت کشور در کلانشهر تهران کمتر شد.»او در پاسخ به سوال خبرنگار «تجارت» درباره اینکه اگر از مسافرکش شخصی شهرتهران نباشند حمل و نقل با کمی دشواری صورت می‌گیرد، به این شکل که تاکسی‌های شهرتهران جواب گوی این تعداد مسـافر نیسـتند؟ پاسخ می‌دهد:« آمار دقیقی از تاکسـی‌های فعال شـهر تهران ندارم، اما اگر همین تعداد تاکسی به شکل مناسبی خدمات رسانی کنند هیچ مشکلی در خصوص جابه جایی مسافر وجود ندارد که نیاز به مسافرکش‌های شخصی باشد.» او ادامه می‌دهد:« تمامی تاکسی‌ها که زیر نظر سازمان تاکسی رانی شـهر تهران فعالیت دارند از بیمه حوادث برخوردار هستند و اگر حادثه ای برای مسافر رخ دهد، بیمه جوابگو اسـت، در صورتی که برخی از مسـافربرهای شـخصی حتی بیمه شـخص ثالث (بیمه خسـارت خودرو) ندارند، چه برسد به اینکه مسافرانش تحت پوشش بیمه باشند؛ همچنین بیشتر زورگیرها، سرقت و آزار و اذیت که از سوی متخلفان صورت می‌گیرد به عنوان مسافر کش شخصی طعمه یشان را به دست می‌آورند.»این عضو شورای شهر تهران در پاسخ به سوال دیگر خبرنگار «تجارت» درباره اینکه به هر حال این خودروهای شهرسـتانی در تهران فعالیت می‌کنند و تعداد آنها نیز بالاسـت، چه راهکاری پشـنهاد می‌کنید تا این افراد سـاماندهی شـوند؟ پاسخ می‌دهد:« به نظر من سازمان تاکسی رانی باید یکسری تسـهیلات تشـویقی را برای این قشـر در نظر بگیرد تا این افراد به نحوی تحت پوشـش سـازمان تاکسی رانی قرار بگیرند.»بیشترین نرخ بیکاری در ۵ استان گزارش مرکز آمار ایران از نرخ بیکاری اسـتان‌های کشـور در سال ۹۳ نشان می‌دهد، استان‌های کرمانشاه، چهارمحال و بختیاری، لرسـتان، کهکیلویه و بویراحمد و خراسـان شمالی، پنج استانی هستند که بالاترین نرخ بیکاری را در کشور دارند. براساس اعلام مرکز آمار ایران، نرخ بیکاری کرمانشاه در سالی که گذشت ۱۵/۷ درصد بود، که نشان می‌دهد جمعیت این اسـتان بالاترین نرخ بیکاری را در کشور دارند. پس از آنها، ساکنان چهارمحال و بختیاری قرار می‌گیرند، نرخ بیکاری در این استان ۱۵ درصد است، لرستان با ۱۴/۹ درصد در جایگاه بعدی است. پس از آن کهگیلویه و بویر احمد با نرخ بیکاری ۱۴/۸ درصدی قرار دارد، استان خراسان شمالی هم نرخ بیکاری بالایی دارد، به طوری که بررسی‌ها نشان داده نرخ بیکاری جمعیت این اسـتان ۱۴/۲ درصد اسـت. نگاهی به همین آمارها حکایت از وضع نامناسـب اشـتغال در این استان‌هاست. استان‌هایی که ساکنان‌اش ماهی یک بار مسیر جاده را طی می‌کنند تا به تهران بیایند، کار کنند، پول درآورند و به شهرشان برگردند.

بیمه

در گفت‌وگو با مدیران ارشد بیمه بررسی شد؛

صعود «بیمه‌های زندگی» در فرود تورم

تکاپو برای توسعه بیمه‌های عمر و زندگی در حالی در سیاسـت‌گذاری‌ها کلان کشـور و اقدامات بیمه‌گران آغاز شده است که موفقیت آن در چالش با تورم پایدار اقتصاد با تردیدهایی روبروست.

به گزارش روزنامه تجارت به نقل از خبرگزاری فارس در تصویب برنامه ششـم توسـعه گام‌های بلندی برای افزایش ضریب نفوذ بیمه در کشور به مدد افزایش سهم بیمه‌های زندگی در پرتفوی شرکت‌های بیمه برداشته شد. بر اساس پیش بینی نمایندگان مجلس ضریب نفوذ بیمه در کشـور باید از دو درصد به ۷ درصد ارتقاء یابد و سـهم بیمه‌های زندگی نیر در سـبد محصول شـرکت‌های بیمه از ۱۱ به ۵۰ درصد برسـد، گام‌هایی که اهالی صنعت بیمه به اتفاق با عباراتی چون «بلند پروازنه»،«خوشـبینانه» و یا «دسـت‌نیافتنی» به آن واکنش نشان دادند.

شاید علت اصلی بدبینی فعالان صنعت بیمه نسبت به افزایش سهم بیمه‌های زندگی در پرتفو شرکت‌ها به مانع همیشگی آن یعنی «تورم» پایدار اقتصاد برگردد که از قضا بخش جذاب بیمه‌نامه‌های عمر یعنی «پس‌انداز و سرمایه‌گذاری» را بی‌اثر کرده است.

اگر چه شـرکت‌های بیمه در تبلیغات خود بازدهی‌های جذابی را برای سـرمایه‌گذاری دراز مدت مشـتریان ترسـیم می‌کنند اما اغلب سـرمایه‌گذاران معتقدند که در نهایت غـول تـورم بازدهـی پس‌اندازشـان در بیمه عمر و زندگـی را خواهد بلعید و چیزی جز زمین سوخته باقی نمی‌گذارد.

در عین حال و علی‌رغم واکنش‌های مایوس کننده‌ای که به هدف‌گذاری‌های قانون ۵ ساله برنامه ششم صورت گرفت،رویکرد صنعت بیمه به سمت بیمه‌های زندگی چندان ناامیدکننده نیست. شرکت بیمه خاورمیانه با فعالیت تخصصی در حوزه بیمه‌های عمر و زندگی اخیرا آغاز به کار کرد، در پی آن رئیس کل بیمه مرکزی از صدور مجوز برای فعالیت تخصصی چند شـرکت دیگر در زمینه عمر و زندگی خبر داد، مدیرعامل بیمه ملت اعلام کرد دومین شرکت بیمه تخصصی عمر و زندگی بنام این شرکت ثبت خواهد شد و تکاپوی بیمه عمر و زندگی در سایر شرکت‌ها نیز قابل توجه است، از جمله بحث ایجاد بخش‌های تخصصی بیمه‌های عمر و زندگی در دل شرکت‌های بیمه است که در اظهار نظرهای اغلب مدیران صنعت بیمه مطرح و مورد تاکید قرار می‌گیرد.

در ایـن رابطـه رئیـس کل بیمه مرکـزی، مدیرعامل بیمه خاورمیانه و مدیرعامل بیمه سرمد به سوال‌های خبرنگار فارس پاسخ دادند، اینکه چشم انداز خیز بیمه‌های زندگی در چالش تورم را چگونه ارزیابی می‌کنند.

■ همتی: آینده بیمه‌های زندگی روشن است

عبدالناصر رئیس کل بیمه مرکزی در گفت‌وگو با خبرنگار اقتصادی فارس در خصوص ابهامات و تردیدهای مطرح درباره توسعه بیمه‌های زندگی به خصوص نقش تورم‌های ساختاری اقتصاد ایران بر توسعه این رشته می‌گوید: شرکت‌های بیمه تمام تلاششان این اسـت که در رشـته عمر و زندگی بیشـترین بازدهی را داشـته باشند، بنابراین نباید نگرانی وجود داشـته باشـد. به اعتقاد همتی بازدهی که شـرکت‌های بیمه از ذخایر بیمه عمرشـان می‌گیرند از بازدهی که مردم بخواهند از فعالیت‌های روزانه اقتصادی بگیرند بهتر خواهد بود. رئیس کل بیمه مرکزی با تاکید بر اینکه شرکت‌های بیمه باید تلاش خود را در توسـعه این رشـته بکنند، در خصوص اثرگذاری تورم بر بازدهی‌های نجومی که شرکت‌ها در پایان دوره ۲۰-۳۰ ساله به بیمه‌گذاران وعده می‌دهند، اظهار داشت: نرخ‌هایی که بیمه‌ها اعلام می‌کنند حداقل نرخ‌های تضمینی است.بسیاری از شـرکت‌های بیمه با شـرکت در پروژه‌ها،بازار مالی و سرمایه‌گذاری‌هایی که کرده‌اند، بالای ۲۴ درصد در ماه بازدهی و سود داشته‌اند.

همتی اضافه کرد: مردم نباید نگران باشند، چون بیمه‌های زندگی سرمایه‌گذاری است کـه یـک نوع پوشـش بیمه عمر دارد و خدای ناکـرده اگر اتفاقی برای بیمه‌گذار بیفتد خانواده‌اش می‌توانند از مزایای آن استفاده کنند.

وی گفت: در مجموع با توجه به اسـتقبالی که می‌شـود و در ۹ ماهه‌امسـال فروش بیمه‌نامه‌های زندگی ۳۸ درصد رشد داشته است، مردم اهمیت بیمه عمر را درک و به آن توجه کرده‌اند و امیدواریم این استقبال در آینده بیشتر شود.

■ حسن‌زاده: امیدواریم

اخیراً نخستین شرکت تخصصی بیمه عمر و زندگی یعنی بیمه خاورمیانه پا به عرصه وجود گذاشـت. خلیل حسـن‌زاده مدیرعامل این شـرکت بیمه به خبرنگار فارس گفت: مـا امیدواریـم. تورم در سـال‌های اخیر در حال کنترل است و امیدواریم این روند ادامه داشته باشد. وی ادامه داد: این به ما کمک خواهد کرد بتوانیم روی جنبه‌های بیمه‌ای بیشـتر فعال شـویم. به اعتقاد مدیرعامل بیمه خاورمیانـه مشـکل افـت ارزش پـول در روند تورم در سـپرده‌های بانکی هم وجود دارد و در مواقعی که نرخ تورم بالا است، جوابگو نیست.

حسـن زاده ادامه داد: باید به پوشـش‌های بیمه‌ای بیمه عمـر و زندگـی بیشـتر بهـا داد. وی در خصـوص بیم وامیدهای شـرکت تازه تاسـیس خاورمیانه هم معتقد اسـت جای فعالیت یک شرکت تخصصی بیمه عمر در صنعت بیمه خالی بوده و می‌تواند تاثیرگذار باشد.

■ دلفراز: موفقیت طرح پایلوت بیمه زندگی در یزد

مدیرعامـل بیمـه سـرمد نیز دربـاره چالش بیمه‌های زندگی در ایران یادآور شـد: در کشـورهای توسـعه یافته، یکـی از دلایل بالا بودن ضریب نفـوذ بیمه بیمه‌های عمر اسـت، ممکن اسـت در کشـور ما مشـکلات اقتصادی وجود داشته باشد و ملموس‌تر هـم باشـد، امـا در ایـن بیمه دو جنبه وجود دارد؛ یکی پوشـش فـوت و دیگری جنبه سرمایه‌گذاری است.

دلفراز افزود: خیلی‌ها بیمه‌های عمر را با سرمایه‌گذاری‌های بانکی مقایسه می‌کنند که صحیح نیسـت، اگر کسـی بیمه عمر بخرد و فوت کند، حتی اگر یک قسـط را پرداخت کرده باشـد، بیمه موظف اسـت سـرمایه‌ای که تعهد کرده را بپردازد. بیمه عمر در واقع پوشـش‌هایی علاوه بر سـرمایه‌گذاری و نرخ سـود دارد و بابت آن هم حق بیمه‌ای پرداخت می‌شـود، ضمن اینکه همه شـرکت‌های بیمه در تمام سرمایه‌گذاری‌هایشان به یک شکل عمل نمی‌کنند. وی با بیان اینکه بیمه سرمد در این رابطه توانسته است نرخ سود ۲۴,۵ درصدی را برای سرمایه‌گذاری بیمه‌های عمر محقق کنند، افزود: چند سالی است که به آن شکل تورمی‌هم نداریم.

دلفراز درباره پرداخت‌های کلانی که در بازاریابی بیمه‌های عمر برای پایان دوره وعده می‌شود و اینکه تحقق آن چقدر امکان‌پذیر است، گفت: بحث پرداخت‌های میلیاردی که برای بازخرید بیمه‌های عمر عنوان می‌شـود، براسـاس محاسـبات اکچوئری است و شـرکت‌ها تعهداتشـان را انجام می‌دهند. اگر غیرقابل پرداخت بود، الان شـرکت‌ها نمی‌توانستند تعهداتشان را عمل کنند، پس تعرفه‌ها و نرخ‌ها منطقی است.

وی در خصوص ظهور شـرکت‌های تخصصی بیمه عمر گفت: این ایده بسـیار خوبی است و به فرهنگسازی و رشد ضریب نفوذ بیمه کمک شایانی خواهد کرد.

مدیرعامل بیمه سـرمد تصریح کرد: پرتفوی اسـتراتژیک ما بیمه‌های عمر و زندگی اسـت، شـخصا به بیمه‌ها عمر اعتقاد دارم زیرا هم ضریب نفود صنعت بیمه را افزایش می‌دهد، هم برخلاف ریسـک‌های بزرگ ریسـک آن قابل شناسـایی است و از طرفی قابل اطمینان‌تر و سود آورتر است.

مدیرعامل بیمه سرمد افزود: ما ظرفیت‌های بزرگی مانند بانک صادرات و بانک شهر را به عنوان سهامداران عمده شرکت در اختیار داریم که می‌توان از فرصت آنها استفاده کرده و وارد بازار بیمه‌های عمر و زندگی شد.

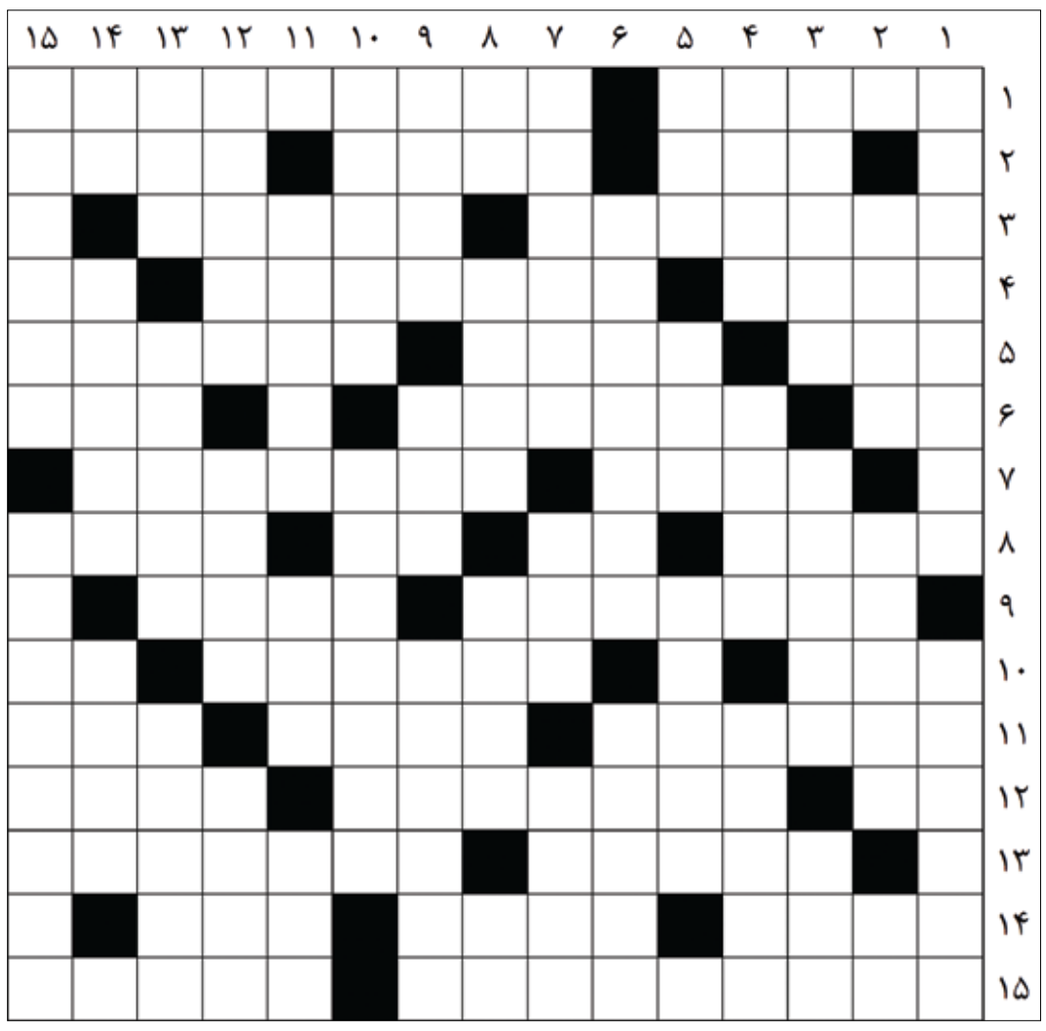
دلفراز با اشـاره به پایلوت عرضه بیمه‌های زندگی از طریق شـعب بانک صادرات در شـهر یزد افزود: این طرح در شـهر یزد امتحان شـد، بدین شـکل که بازاریابان ما در شعب بانک صادرات فعالیت کردند و سبد بیمه‌های عمرو زندگی شرکت در این شهر ۳۰۰ تا ۴۰۰ درصد رشد داشت.

مدیرعامل بیمه سرمد ادامه داد: بنا داریم طرح را در سایر استان به اجرا گذاشته و شبکه فروش شـرکت را در این زمینه فعال کنیم و ارزیابی‌مان این اسـت که دسـتاوردهای خوبی داشـته باشـد. این گزارش حاکی اسـت تکاپوی صنعت بیمه در رشته‌های عمر و زندگی ملموسـتر شـده اسـت، حال این تکاپو در راسـتای اهداف دیده شده در برنامه ششـم شـکل گرفته یا برنامه ششـم براساس پتانسـیل شرکت‌های بیمه هدفگذاری کرده است، چندان مشخص نیست.

در عین حال باید منتظر ماند و دید در روزآزمایی صنعت بیمه با ابزار بیمه‌های عمر و زندگی از یک سو و غول خفته تورم از سوی دیگر برد با چه کسی خواهد بود.

هر چند اگر عمل به تعهدات بیمه عمر و و زندگی با مسئولیت پذیری شرکت‌ها بیمه همراه شده و در مسیر افزایش ضریب نفوذ بیمه در کشور قرین توفیق باشد گام بزرگی در رشد و رفاه جامعه برداشته شده است.

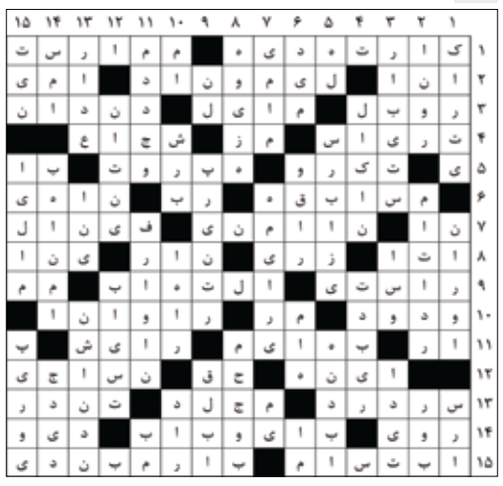
جدول شماره ۴۲۲



افقی :

۱ – وجوهی که افراد در بانک ها به امانت می گذارند تا درموقع لزوم بتوانند از آن استفاده کنند – ناهماهنگی ۲ – پسوند شباهت – محل وصول عوارض مرزی – خطرپذیری ۳ – تاجر سـرمایه از دسـت داده – مروارید دهان ۴ – صحرایی در آفریقا – از جزایر خلیج فارس – راز مگوی خانم ها ۵ – سیال تنفسـی – سـمبل – تبسـم از روی خشـم ۶ – رودی در فرانسه – گوسفند استرالیایی – پول خرد هندوستان ۷ – شهری در بلغارستان – فروشنده سیار ۸ – زاینده – شالوده و بنیاد – مزه دهان جمع کن – خواهر ۹ – از شهرهای بوشهر – دریاچه سوئد ۱۰ – رشد کردن – نوای خواب – نفس خسته ۱۱ – فن ماشـین سـازی – زشـت رو – نوعی پخت برنج ۱۲ – مرتجع لاستیکی – اثری از محمدجعفر محجوب – مرد شمشیر زن ۱۳ – فاقد شایستگی های لازم – از کشورهای اقیانوسیه ۱۴ – ضروری – اشاره کردن – برکت سفره ۱۵ – مبحثی در ریاضیات – شهری در اصفهان

عمودی :

۱ – فیلمی از جمال شورجه – آغشته به نمک ۲ – ازالیاف ابریشم مصنوعی – قاتـل – حـرف نـدا ۳ – فـروغ و تابش – زعیم – ازشـهرهای عراق ۴ – پایتخت بنگلادش – مخلوطی از شـن و ماسـه – فکس ۵ – بریدن شـاخه های اضافه درخت – عصب – گندمگون ۶ – اداره آگاهی سابق – برآمدگی پشت شتر، ذخیره غذایی شتر ۷ – مراقب – از آحاد زمان – مسافر سرزمین عجایب ۸ – رودی در روسـیه – بسـیار مهربان – کمیاب – پیشـوند فعل مضارع ۹ – جایگاه مرشـد زورخانه – عزا – از صفات خداوند ۱۰ – همین زمان – آلبومی از محمدرضا شـجریان ۱۱ – مکرو حیله – نصف – الفت ۱۲ – میـل ورغبـت – ارابـه وچهـار چرخه – کوهان شـتر ۱۳ – اشـاره به نزدیک – بوته خار – تماشایی ۱۴ – خاک سرخ – مرکز کردستان – اشاره به دور ۱۵ – کنایه از آدم لجوج – لباس متحد الشکل

حل جدول شماره قبل