

نشریه الکترونیکی

نازدهای بیمه ایران و جهان

دو هفته‌نامه
علمی، حرفه‌ای
اطلاع‌رسانی

شماره ۴۲ / نیمه اول آذرماه ۹۶

مدیر مسئول:

علیرضا محمدعلی

شورای سردبیری:

گروه‌های پژوهشی

دبیر اجرایی:

مهدی ملانی



www.irc.ac.ir
tazehayebimeh@irc.ac.ir

روابط عمومی و امور بین‌الملل پژوهشگاه بیمه

فهرست

۱. گزارش ایشانشورنس ریویو از بیست و چهارمین همایش بیمه و توسعه ۲
۲. صندوق‌های بازنشتگی ایران در بحران بسر می برند ۴
۳. زلزله در ایران ۲۰۰ میلیون دلار خسارت به بخش کشاورزی وارد آورده است ۶
۴. در ترکیه، صندوق بیمه انرژی هسته‌ای راه‌اندازی می‌شود ۷
۵. دیدگاه: آینده فن‌آوری بیمه ۸
۶. در سال ۲۰۳۰، بازار بیمه سایبری جهان چهاربرابر خواهد شد ۱۱
۷. رویکرد بیمه نسبت به خودرو، هواپیما و کشتی‌های بدون سرنشین ۱۳

۱. گزارش ایشانشورنس ریویو از بیست و چهارمین همایش بیمه و توسعه

رئیس کمیسیون اقتصادی مجلس، محمدرضا پورابراهیمی ناظر بیمه ایران را تشویق به استخدام مدیران جوان در بخش‌های اجرایی نمود.

ایشانشور ریویو به نقل از فایننشال تریبیون با اعلام این خبر افزود: پورابراهیمی از دکتر همتی، رئیس بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران خواست تا مدیران اجرایی قدیمی که باید چندین سال پیش بازنشسته می‌شدند، را با مدیران جوان جایگزین نماید و تحولی در صنعت بیمه ایران ایجاد نماید.

پورابراهیمی که در بیست و چهارمین همایش بیمه و توسعه در تهران روز دوشنبه، ۴ دسامبر (۱۳ آذر) صحبت می‌کرد، گفت: «بیشتر قوانین و مقررات گذشته آنچنان که انتظار می‌رفت، اجرا نشده است و نتیجه اینکه امروز، صنعت بیمه ایران نیاز به یک پوست‌اندازی دارد. سه سال است که در صنعت بیمه، انسجام وجود نداشته است.»

خصوصی‌سازی

درعین‌حال، وزیر اقتصاد و دارایی، مسعود کرباسیان در سخنرانی خود اظهار داشت: شرکت بیمه ایران که ۶۰ درصد از بازار بیمه ایران را در دست دارد در وضعیت دولتی خود باقی خواهد ماند، اما دولت با جدیت به دنبال واگذاری سهام خود در سه شرکت آسیا، البرز و دانا است. کرباسیان در ادامه تبیین کرد که خصوصی‌سازی شرکت‌های بیمه «یک باید است» و بیمه مرکزی ج.ا.ایران به عنوان تنها ناظر و سیاست‌گذار صنعت، باقی خواهد ماند.

وزیر اقتصاد همچنین به تلاش‌ها برای افزایش نفوذ بیمه در ایران اشاره کرد و افزود که هم‌اکنون، سهم بیمه زندگی، بسیار ناچیز است و باید به ۵۰ درصد براساس پیش‌بینی برنامه پنج‌ساله ششم توسعه افزایش یابد. «نرخ نفوذ بیمه هم‌اکنون ۲/۲ درصد است که براساس این برنامه، باید ۷ درصد رشد داشته باشد.» دکتر همتی نیز اعلام کرد که نرخ نفوذ بیمه ایران از ۰/۳۴ درصد طی دو دهه گذشته، به ۲/۲ درصد رسیده است.

همچنین، همتی اظهار داشت که یک واحد مدیریتی ویژه در درون ساختار بیمه مرکزی ج.ا.ایران تشکیل شده است که وظیفه آن، رصد شرکت‌های بیمه زندگی است. ناظر بیمه ایران به دنبال جداسازی فعالیت‌های بیمه زندگی و غیرزندگی است و تأسیس بیمه‌گران زندگی را ترویج و تشویق می‌کند.

صندوق بیمه حوادث

با تلفات بیش از ۵۰۰ نفر و میلیون‌ها دلار خسارت در روز ۱۲ نوامبر (۲۱ آبان) بر اثر زلزله‌ای که کرمانشاه و دیگر مناطق غربی ایران را لرزاند، سخنرانان همایش بیمه و توسعه بر تأسیس صندوق بیمه حوادث طبیعی تأکید داشتند.

هم‌اکنون لایحه‌ای در مجلس شورای اسلامی به منظور راه‌اندازی این صندوق وجود دارد. پورا‌براهیمی در این زمینه اظهار داشت: شورای نگهبان، این لایحه را برای بازبینی به قانون‌گذاران عودت داده است. وی گفت: «ما اعلام کرده‌ایم که این مسئله اهمیت بسیار بالایی دارد و اگر دولت بار مالی تأسیس این صندوق را متقبل شود، ما آماده تأیید این لایحه هستیم.» برای دسترسی به منبع خبر، [اینجا](#) را کلیک نمایید.

منبع: ایشا اینشورنس ریویو، دسامبر ۲۰۱۷

نکته:

همایش بیمه و توسعه محفلی برای تجمع دست‌اندرکاران صنعت بیمه است و به این بهانه بحث‌ها و تبادل نظرات بسیار زیاد و مناسبی در میان بیمه‌گران و افراد مرتبط با این صنعت صورت می‌گیرد. از زمانی که رسانه‌های اجتماعی مختلف پا به عرصه‌ی حیات گذاشته‌اند، اهمیت ملاقات‌های رو در رو تا حدی فراموش شده‌اند. فعال بودن و شرکت در جلسات و همایش‌های تخصصی مزایای بی‌شماری دارد؛ مثلاً فرصت‌های مناسبی برای شبکه‌سازی فراهم می‌کنند. هم‌چنین حضور شرکت‌های مختلف و رقیب از نقاط مختلف کشور منابع ارزشمندی برای کسب و کارهای مختلف به وجود می‌آورد. آنچه بدیهی است این است که تنها حضور در رویدادها کافی نیست، بلکه برای این که بتوان بازدهی خوبی از این رویدادها کسب کرد، ضروریست که با افراد دیگر در ارتباط بوده و هم‌چنین از فرصت‌هایی که پیش رو قرار خواهد گرفت نهایت استفاده را نمود.

۲. صندوق‌های بازنشستگی ایران در بحران بسر می‌برند

به دلیل کمبود سرمایه و تعهدات انجام‌نشده، صندوق‌های بازنشستگی ایران، به کانون بحث و گفتگو تبدیل شده‌اند.

در سخنرانی خود با عنوان نگاهی به صندوق‌های بازنشستگی، محسن ایزدخواه اظهار داشت: «دخالت دولت، بسیار روشن و طی دهه گذشته کم‌نظیر بوده است. دخالت‌ها شامل اعمال تعهدات مالی توسط مدیران اجرایی و نیز تصویب قوانین پاپولیستی توسط اعضای پارلمان در دولت قبلی بوده است.»

به گزارش ایشانشورنس ریویو به نقل از فایننشال تریبون، ایزدخواه اضافه کرد: در سال مالی منتهی به ۲۰ مارس ۲۰۱۷، حق‌بیمه‌ها تنها ۲۱ درصد از عواید صندوق‌های بازنشستگی را رقم زد. این درحالی است که سود به دست آمده از طریق سرمایه‌گذاری در صندوق‌ها و فروش دارایی‌ها تنها ۸ درصد بوده است و این سبب می‌شود تا بیشتر هزینه‌های صندوق‌ها بر دوش دولت قرار بگیرد.

هم‌اکنون، ۲۴ صندوق بازنشستگی در کشور وجود دارد که به صندوق‌های بازنشستگی دولتی مانند سازمان تأمین اجتماعی، صندوق نیروهای مسلح، صندوق بازنشستگی کشوری و صندوق بیمه روستاییان و عشایر و صندوق‌های انحصاری مانند صندوق بازنشستگی صدا و سیمای ج.ا. ایران، صنعت نفت، بانک‌ها، بیمه مرکزی، شهرداری‌ها و غیره تقسیم می‌شوند.

سازمان تأمین اجتماعی، دارای ۱۳ میلیون بیمه‌شده است که ۷۳ درصد از کل ۲۴ صندوق بازنشستگی را دربرمی‌گیرد. این صندوق دارای بیش از ۳ میلیون بازنشسته است؛ نسبت کارگران بیمه‌شده به افراد بازنشسته، ۴/۲۵ است. دیگر صندوق عمده ایران، یعنی صندوق بازنشستگی کشوری بیش از یک میلیون بیمه‌شده دارد که تعداد افراد بازنشسته آن از مرز ۱/۲ میلیون نفر گذشته که این به معنای آن است که بازنشستگان از جمعیت کارمندان بیمه‌شده بیشتر هستند.

همچنین، ایزدخواه افزود: آمار کلیدی که وضعیت صندوق‌های بازنشستگی را توصیف کند، نرخ کارگران به افراد بازنشسته است که به «نسبت پشتیبانی» شناخته می‌شود. یعنی بررسی اینکه چه تعداد از افراد حق بیمه پرداخت می‌کنند و چه تعدادی مستمری دریافت می‌کنند. رقم شش برای این نسبت، نشانه هشدار است. اگر این نسبت به زیر ۵ سقوط کند، صندوق باید به دنبال دریافت مساعده از دولت یا فروش دارایی‌های خود باشد. نسبت پشتیبانی در سازمان تأمین اجتماعی هم‌اکنون چهار است و صندوق بازنشستگی کشوری، کمتر از یک است که این یک فاجعه است.

صندوق‌های بازنشستگی باید با یک مشکل عمده دیگر دست‌وپنجه نرم کنند و آن بازنشستگی پیش‌از‌م‌و‌ع‌د است. مسئولان با این تصور غلط که اگر قوانین بازنشستگی پیش‌از‌م‌و‌ع‌د را تصویب کنند، می‌توانند برای جوانان شغل ایجاد کنند، بسیار در اشتباه هستند.

هم‌اکنون، مزایای پرداختی توسط سازمان تأمین اجتماعی و صندوق بازنشستگی کشوری به ترتیب ۴۸ درصد و ۵۲ درصد از مخارج مورد نیاز برای یک زندگی معمولی را تأمین می‌کند. به‌همین دلیل است که نیمی از جمعیت بازنشسته کشور به شغل خود باز می‌گردند. علاوه بر این، تقریباً، ۳۰ درصد جمعیت ایران هیچ نوع بیمه‌ای ندارند.

برای دسترسی به منبع خبر، [اینجا](#) را کلیک نمایید.

منبع: ایشا اینشورنس ریویو، نوامبر ۲۰۱۷

نکته:

در طول سال‌های اخیر موضوع شرایط نامناسب صندوق‌های بازنشستگی یکی از چالش‌های بزرگ دولت بوده و کارشناسان و اقتصاددانان همواره هشدار می‌دهند که بحران مالی در صندوق‌های بازنشستگی می‌تواند اقتصاد ایران را با چالش بزرگی مواجه کند. در حال حاضر، ۲۴ صندوق بازنشستگی در کشور وجود دارد که اغلب به موسسات و نهادهای بزرگ دولتی یا بنگاه‌های متعلق به دولت متصل هستند. هم‌اکنون دولت پرداخت مستمری بسیاری از اعضای صندوق‌های بازنشستگی را خود به عهده گرفته است و صندوق‌ها به دلایل گوناگونی که ریشه در مشکلات قانونی و شیوه مدیریت صندوق‌ها دارد، نه تنها سرمایه‌گذاری قابل توجهی از سوی آنان صورت نمی‌گیرد، بلکه توان پرداخت مستمری‌بگیران امروز را ندارند. در چنین شرایطی، بازنشستگی پیش‌از‌م‌و‌ع‌د می‌تواند به مشکلات عدیده دیگری منجر شود. لذا تأمین منابع مالی برای بازنشستگی زودتر از موعد کارکنان موضوع اساسی دیگری است که باید در مورد آن تصمیم‌گیری شود.

۳. زلزله در ایران ۲۰۰ میلیون دلار خسارت به بخش کشاورزی وارد آورده است

زلزله ۷/۳ ریشتری که غرب استان کرمانشاه را در اوایل ماه جاری لرزاند، خسارتی بالغ بر ۸ تریلیون ریال (۲۰۰ میلیون دلار) را در بخش کشاورزی این استان، رقم زد. این مطلب را ایشانشورنس ریویو به نقل از سازمان جهاد کشاورزی کرمانشاه عنوان نمود.

خسرو شهبازی، در این زمینه اظهار داشت: «خسارت وارده به مزارع حافظت از دام، انبارهای خوراکی و صنایع پردازش محصولات کشاورزی، ۳ تریلیون ریال از کل خسارت‌ها را شامل می‌شود.» به گزارش فایننشال تریبیون، بیش از ۳/۳ تریلیون ریال خسارت به زیرساخت‌های آبی و خاکی شامل ایستگاه‌های پمپاژ، چاه‌های آب و استخرهای ذخیره آب وارد آمده است.

شهبازی همچنین گفت: «شیلات، احشام، کندوهای زنبورعسل و مرغداری‌های نیز دچار آسیب شده‌اند.» خسارت آسیب‌های وارده به ساختمان اداری این سازمان نیز به ۱۷۰ میلیارد ریال می‌رسد.

معاون استاندار کرمانشاه، مجتبی نیک‌کردار نیز پیش‌تر عنوان کرده بود که زلزله ۲۱ آبان یکی از مرگ‌بارترین حوادث در سال جاری در جهان بوده است و کل خسارت‌های تخمین‌زده شده بالغ بر ۶۴۱ میلیون دلار می‌باشد. طی این حادثه بیش از ۵۰۰ نفر کشته و هزاران نفر زخمی شدند.

ابراهیم حمیدی، عضو شورای راهبردی شرکت بیمه ایران نیز گفت: «تنها ۲-۳ درصد از اموال در مناطق حادثه‌دیده، بیمه شده‌اند.»

برای دسترسی به منبع خبر، [اینجا](#) را کلیک نمایید.

منبع: ایشانشورنس ریویو، نوامبر ۲۰۱۷

نکته:

براساس سایت سازمان جهاد دانشگاهی استان کرمانشاه، بخش عمده فعالیت‌های سازمان جهاد کشاورزی در چند روز اول، پس از وقوع زلزله؛ کمک‌رسانی به مردم بود که در این راستا تمام ماشین‌آلات سنگین و سبک سازمان جهاد کشاورزی و پیمانکاران طرف قرارداد سازمان برای کمک به مردم زلزله زده اختصاص یافت.

اولویت دوم، دفن بهداشتی دام‌های تلف شده در مناطق زلزله زده با هدف جلوگیری از انتقال بیماری‌ها بود که پرسنل دامپزشکی و جهاد کشاورزی بصورت شبانه روزی مشغول دفن بهداشتی دام‌های تلف شده در روستاهای زلزله زده و ضدعفونی مناطق بودند که این امر اهمیت بسیار زیادی داشت.

۴. در ترکیه، صندوق بیمه انرژی هسته‌ای راه‌اندازی می‌شود

یک صندوق بیمه انرژی هسته‌ای در ترکیه در حال راه‌اندازی است که قرار است اولین نیروگاه‌های هسته‌ای این کشور در شهرهای آکیو و سینوپ، را بیمه کند.

بر اساس گزارش ایشا اینشورنس ریویو به نقل از حریت، این صندوق توسط DASK^۱ یا همان صندوق بیمه حوادث طبیعی ترکیه راه‌اندازی شده و بیست و هشتمین صندوق انرژی هسته‌ای در جهان خواهد بود. برای هر نیروگاه هسته‌ای، پوشش بیمه‌ای بالغ بر ۷۰۰ میلیون یورو (۸۲۹ میلیون دلار) در نظر گرفته شده است.

برات البایراک^۲، وزیر انرژی و منابع طبیعی ترکیه در این زمینه اظهار داشت: ترکیه تا سال ۲۰۳۰ سه نیروگاه هسته‌ای خواهد داشت. مطالعه امکان‌سنجی برای تأسیس سومین نیروگاه هسته‌ای در شهر اگنیدا در حال انجام است.

اولین نیروگاه هسته‌ای ترکیه، نیروگاه هسته‌ای آکیو است که تخمین هزینه ساخت آن، ۲۲ میلیارد دلار است که در انتهای سال جاری میلادی آغاز و تا سال ۲۰۳۰ به پایان خواهد رسید. دومین نیروگاه هسته‌ای در شهر سینوپ ساخته خواهد شد که اولین راکتور آن در سال ۲۰۲۳ به بهره‌برداری خواهد رسید. هم‌اکنون، ۲۷ صندوق بیمه انرژی هسته‌ای در جهان وجود دارد که ۴۴۰ نیروگاه هسته‌ای را در ۳۱ کشور پوشش می‌دهند.

برای دسترسی به منبع خبر، [اینجا](#) را کلیک نمایید.

منبع: ایشا اینشورنس ریویو، نوامبر ۲۰۱۷

نکته:

برخی ریسک‌هایی که در ابتدا توسط بخش خصوصی بیمه‌ناپذیر تلقی می‌شوند، می‌توانند از طریق مشارکت بخش خصوصی و دولتی، به‌طور کامل یا جزئی بیمه شوند. مثلاً، فجایع کارخانه‌های انرژی هسته‌ای که می‌توانند منجر به خسارات عظیمی شوند، برای توانگری بیمه‌گران بخش خصوصی بسیار تهدیدکننده است.

در سال ۱۹۵۴، مجلس آمریکا اجازه مالکیت خصوصی را به تسهیلات تولیدکننده اتمی داد. شرکت‌های سازنده رآکتورهای اتمی، به دنبال بیمه مسئولیت با محدودیتی بین ۵۰ تا ۱۰۰ میلیون دلار آمریکا بودند.

1. Turkish Natural Catastrophe Insurance Pool
2. Berat Albayrak

ریسک‌های اتمی، مشکلات فراوانی را برای بیمه‌گران به وجود می‌آوردند: ظرفیت صنعت کافی نبود، اندازه‌گیری ریسک مشکل بود، شدت زیاد و تواتر کم آن بیمه‌پذیری را مشکل می‌کرد و بیمه‌جبران خسارت برای کارخانه‌های خصوصی که راکتورهای اتمی تولید می‌کردند، خطر بالقوه اخلاقی را افزایش می‌داد.

کمیسیون انرژی اتمی، رهبران صنعت بیمه را که از تسهیلات اتمی آن‌ها دیدن کرده و از وضعیت فعلی آن آگاهی داشتند، در یک گروه مامور بررسی کرد. گروه به این نتیجه رسید که تنها راه چاره ایجاد صندوق بیمه‌ای است. شرکت‌های سهامدار، «شرکت بیمه مسئولیت انرژی اتمی» را به منظور پوشش دادن مسئولیت شخص ثالث و «شرکت بیمه اموال انرژی اتمی» را به منظور پوشش دادن صدمات بدنی تشکیل دادند. بیمه‌گران، متقابلاً یک صندوق بیمه‌ای برای بیمه کردن هر دو نوع پوشش تاسیس کردند. این صندوق‌های بیمه‌ای ترکیبی از پوشش‌ها را برای هر ریسکی تا حدود ۶۵ میلیون دلار آمریکا فراهم نمودند.

در واقع این صندوق‌ها، هم به منظور برآوردن الزامات معاهده بین‌المللی انرژی اتمی و هم نیازهای صنعت برق، تشکیل شدند و عملاً در همه دولت‌هایی که از تاسیسات انرژی اتمی بهره‌برداری می‌کنند، فعال هستند.

۵. دیدگاه: آینده فن آوری بیمه

نقد صنعت بیمه به دلیل ناکارآمدی در بهره‌گیری سریع از فن آوری، آسان است اما درعین حال، جالب نیز هست. بیمه‌گران اساساً، محافظه‌کار و بسیار منظم هستند و کسب و کارشان با چشم‌اندازهای بلندمدت می‌چرخد. تغییر در این صنعت، حاصل می‌شود اما به آهستگی.

در یک گزارش جامع که توسط اولیور وایمن^۱ و پولیسن دیرکت^۲ تهیه شده، چشم‌انداز بخش فن آوری بیمه (اینشورتک)^۳ تشریح شده است. این گزارش نشان می‌دهد که حجم نوآوری در صنعت بیمه، در سطح بسیار پایینی قرار دارد و بیشتر فعالیت‌ها در حوزه‌های کم‌جذابیت حاصل می‌شود.

دیتمار کوتمن^۱، شریک بخش بیمه منطقه امی^۲ شرکت اولیور وایمن در این زمینه اظهار می‌دارد: «اولین موج فن آوری‌های بیمه، فعالیت‌های بسیاری را ایجاد نمود اما تحول چندانی را سبب نشد. موج دوم

1. Oliver Wyman
2. Policen Direkt
3. InsurTech

فن‌آوری‌های بیمه، چابک‌تر، خلاقانه‌تر و با اشتیاق بیشتری همراه است و توان تغییر روش پوشش ریسک توسط بیمه‌گران را دارد. پرسش اینجاست که بازخورد صنعت بیمه چگونه خواهد بود؟»

یک مسئله است که بیمه‌گران باید به آن پردازند و آن تحلیل جهت و مسیر صنعت و اینکه چگونه فن‌آوری می‌تواند هم‌اکنون و در آینده، برای آنان، تفاوت ایجاد نماید - و چه کسی، شایستگی بهره‌برداری بهینه از این فرصت‌ها را خواهد داشت: شرکت‌های اختصاصی اینشورتک، شرکت‌های فن‌آوری، شرکت‌های بیرونی اما از حوزه‌های مرتبط یا بیمه‌گران فعلی.

گزارش اینشورتک رادار^۳ چارچوبی برای این مسئله ارائه می‌دهد و به ارزیابی چرخه ارزش صنعت بیمه در سه سطح: پیشنهاد، توزیع و عملیات می‌پردازد. در این سه بخش، ۱۹ نوع الگوی کسب و کار فن‌آوری بیمه شناسایی می‌شود و توان بازاری و احتمال موفقیت هر کدام بررسی می‌گردد.

بخش پیشنهاد شامل کسب و کارهایی می‌گردد که محصولات و خدمات بیمه‌ای نوآورانه چه به صورت مستقل یا به عنوان بخشی از یک پیشنهاد گسترده‌تر را ارائه می‌دهد. توزیع، کاربرد بسترهای دیجیتالی نوآورانه برای دسترسی به مشتریان است. این درحالی‌است که، بخش عملیات بر استفاده از سیستم دیجیتالی برای بهبود روندهای جاری در خلق محصولات پوشش ریسک تمرکز دارد.

درحالی که فرصت‌ها در این بخش‌ها، متغیر بوده، روشن است که فعالیت فن‌آوری بیمه در این بخش‌ها، همواره به‌مانند جذابیت آن نیست و حتی در سطوح بسیار جذاب نیز، شرکت‌های فن‌آوری‌های بیمه، برندگان واقعی نیستند. همچنان، حوزه‌های توسعه‌نیافته‌ای وجود دارد که نوآوری می‌تواند آنان را دچار تحول کند.

در این گزارش می‌خوانیم: «یکی از دلایل عمده نقصان عجیب در چشم‌انداز سرمایه‌گذاری، بیشتر مربوط به موج اول سرمایه‌گذاری‌های دیجیتالی بوده است که از بخش عرضه نشأت گرفته است. می‌توان فرصت‌های فن‌آوری بیمه را در دیجیتال‌سازی زنجیره ارزش محصولات بیمه فعالی یا در تلاش برای اجرای ایده تجارت الکترونیک^۴ در صنعت بیمه مشاهده کرد.»

1. Dietmar Kottmann
2. EMEA
3. InsurTech Caught on Radar
- 4 E-commerce

بر اساس این گزارش، این روش‌ها در برخی زمینه‌ها کارآمد بوده‌اند اما تصویر بزرگ‌تر را از دست داده است. برای دستیابی به فرصت‌های طلایی نیاز است تا تحولی بنیادین در رویکرد صنعت و کسب‌وکار ایجاد شود.

برای دسترسی به کل گزارش اولیور وایمن [اینجا](#) را کلیک نمایید.

برای دسترسی به منبع خبر، [اینجا](#) را کلیک نمایید.

منبع: انشورنس ایشا نیوز، نوامبر ۲۰۱۷

نکته:

بررسی‌ها نشان می‌دهد که در حال حاضر، حجم نوآوری در صنعت بیمه در سطح پایینی قرار دارد و بیشتر فعالیت‌ها در حوزه‌های کم‌جاذبیتی که از گذشته در این صنعت وجود داشته است، انجام می‌شود. با این وجود بسیاری از فعالان اقتصادی بر این باورند که صنعت بیمه دارای ظرفیت‌های بالقوه زیادی است که می‌توان از آنها جهت ایجاد تحول‌های اساسی در این صنعت بهره گرفت، همانگونه که اولین موج فناوری‌های بیمه فعالیت‌های بسیاری را ایجاد نمود ولی با این وجود تحول‌چندانی را سبب نشد. مسئله‌ای که بیمه‌گران باید به آن اهتمام بورزند، تحلیل جهت و مسیر صنعت بیمه است و اینکه چگونه فن‌آوری می‌تواند هم‌اکنون و در آینده برای آنان تفاوت ایجاد نماید و چه کسی شایستگی بهره‌برداری بهینه از این فرصت‌ها را خواهد داشت.

گزارش اینشورتک رادار چارچوبی برای این مسئله ارائه می‌دهد و به ارزیابی چرخه ارزش صنعت بیمه در سه سطح پیشنهاد، توزیع و عملیات می‌پردازد و این گزارش نیز به این نکته اشاره می‌کند که درحالی که فرصت‌ها در این بخش متغیر بوده روشن است که فعالیت فناوری بیمه در این بخش‌ها همواره به مانند جذابیت آن نیست و حتی در سطوح بسیار جذاب نیز شرکت‌های فن‌آوری بیمه، برندگان واقعی نیستند و همچنان حوزه‌های توسعه نیافته‌ای وجود دارد که نوآوری می‌تواند آنان را دچار تحول کند و شرکت‌های بیمه ایرانی نیز باید این نقاط را شناسایی و تا حد امکان از ظرفیت‌های آن استفاده کنند.

برخی از فعالان اقتصادی بر این باورند که در آینده به دو دلیل شرکت‌های بیمه به لبه ورشکستگی خواهند رسید. اول به خاطر کاهش فعالیت‌های فیزیکی به خصوص در حمل و نقل و دوم پیش‌بینی بسیار دقیق سیستم‌های هوش مصنوعی از آینده، نیاز ما را به بیمه کمتر خواهد کرد. در چنین شرایطی شاید بتوان گفت تنها کسب و کار فیزیکی که در آینده رشد خواهد کرد، گردشگری است. انسانها کارهای

خود را به سیستم‌های اطلاعاتی واگذار خواهند کرد و تفریح را برای خود نگه خواهند داشت. بنابراین می‌توان گفت، یکی از زمینه‌هایی که ظرفیت‌های بسیاری برای رشد و ایجاد تحول در صنعت بیمه وجود دارد، بیمه‌های گردشگری است و شرکت‌های بیمه ایرانی نیز می‌توانند با انجام برنامه‌ریزی‌های لازم در این زمینه، از ظرفیت‌های این بخش بهره به‌خوبی استفاده کنند.

۶. در سال ۲۰۳۰، بازار بیمه سایبری جهان چهاربرابر خواهد شد

در سال گذشته میلادی، بازار بیمه سایبری ارزشی معادل ۳/۴ میلیارد دلار تولید کرد اما تا سال ۲۰۲۳ این رقم چهاربرابر و به ۱۶/۹ میلیارد دلار خواهد رسید. این مطلب را مرکز تحقیقات بازار P&S^۱ اعلام کرد و افزود: رهبران صنعت معتقدند که ازدست‌دادن اعتبار نام‌تجاری، مهم‌ترین دلیل برای خرید پوشش سایبری است و صنعت بانکداری، خدمات مالی و بیمه (BFSI)^۲ بزرگ‌ترین مشتری آن خواهند بود. این گزارش درحالی منتشر شده است که برخی حملات وسیع سایبری به شرکت‌هایی مانند دلویت^۳ و تسکو بانک^۴ سبب خسارت‌های عظیمی به ارزش شرکتی شده است. این گزارش نشان می‌دهد که صنعت BFSI بیش از ۳۵ درصد از کل سهم بازار جهانی بیمه سایبری را در سال گذشته به خود اختصاص داده است و این نشان‌دهنده آسیب‌پذیری این بخش‌ها به هک‌ها است. اما در عین حال، پیش‌بینی می‌شود صنایع تولیدی و خرده‌فروشی، رشد بیشتری طی پنج سال آتی داشته باشند. تاکنون، ایالات متحده با تولید ۹۰ درصد عواید در جهان، بالاترین سهم بازار در سال ۲۰۱۶ را داشته است و رشد فروش در مابقی کشورها از هم‌اکنون تا سال ۲۰۲۳ افزایش فزاینده‌ای خواهد داشت. این گزارش می‌افزاید، صنعت بیمه سایبری به طور متوسط رقابتی است و این نشان می‌دهد که چطور شرکت‌ها در راه‌اندازی محصولات جدید سرمایه‌گذاری می‌کنند تا به بهترین و بهینه‌ترین نحوی به مشتریان خود دست پیدا کنند. اما بیشتر مشتریان، شرکت‌های بزرگی هستند که قدرت خرید بالا و سرمایه کافی برای خرید بیمه ریسک را دارند و شرکت‌های کوچک و متوسط (SME) ناتوان از خرید پوشش‌های گران‌قیمت هستند.

-
1. P&S Market Research
 2. Banking, financial services and insurance
 3. Deloitte
 4. Tesco Bank

در همین گزارش می‌خوانیم: «یکی از عمده‌ترین چالش‌های رشد بازار، قیمت‌گذاری و مدل‌سازی تجمیع ریسک حوادث سایبری است که سبب آسیب فیزیکی در سال‌های گذشته شده است. فقدان آموزش کافی نیز مانعی برای رشد بازار بیمه سایبری بوده و این موضوع، سبب تصمیم‌گیری‌های سست از طرف مدیریت و عملیات‌های شرکت‌های کوچک تا بزرگ شده است.»

برای دسترسی به خلاصه‌ای از گزارش مرکز تحقیقات بازار P&S [اینجا](#) را کلیک نمایید.

برای دسترسی به منبع خبر، [اینجا](#) را کلیک نمایید.

منبع: اکچواری، نوامبر ۲۰۱۷

نکته:

فضای سایبری عبارت است از فضایی به معنای شبکه جهانی بهم پیوسته، متشکل از زیر ساخت‌های فنی رایانه‌ای و مخابراتی، که در سطح جهان با همدیگر وابسته و مرتبط هستند. آنچه خطرات سایبری نامیده می‌شود، شرکت‌های جهان را با چالش‌های متعددی رو به رو کرده است، زیرا فضای سایبری همیشه با مخاطراتی از جمله هک و سرقت اینترنتی همراه بوده است. بازار بیمه سایبر به عنوان یکی از راهکارهای مدیریت و مقابله با این ریسک، به سرعت رو به رشد است، چرا که موسسه‌های خدمات مالی و سازمان‌های مخابراتی و ارتباطی به دنبال پوششی برای مقابله با تهدیدهای دنیای دیجیتال هستند. تهدید در مورد سرمایه‌های دیجیتالی و ریسک عدم موفقیت کسب و کار از طریق سانحه‌های سایبری در حال افزایش می‌باشد. همچنین بازار خدمات جبران خسارت ناشی از ریسک‌های سایبری، در حال تجربه رشد بسیار سریعی در بین خدمات بیمه سایبری می‌باشد. این رشد سریع ناشی از ریسک‌های تکنولوژی‌های جدید و تبعات مرتبط با آن می‌باشد.

در سال گذشته میلادی، بازار بیمه سایبری ارزشی معادل ۳/۴ میلیارد دلار تولید کرد اما تا سال ۲۰۲۳ این رقم چهاربرابر و به ۱۶/۹ میلیارد دلار خواهد رسید. این مطلب را مرکز تحقیقات بازار P&S^۱ اعلام کرد و افزود: رهبران صنعت معتقدند که ازدست‌دادن اعتبار نام‌تجاری، مهم‌ترین دلیل برای خرید پوشش سایبری است و صنعت بانکداری، خدمات مالی و بیمه (BFSI)^۲ بزرگ‌ترین مشتری آن خواهند بود. بیشتر مشتریان، شرکت‌های بزرگی هستند که قدرت خرید بالا و سرمایه کافی برای خرید بیمه ریسک را

^۱ P&S Market Research

^۲ Banking, financial services and insurance

دارند و شرکت‌های کوچک و متوسط (SME) ناتوان از خرید پوشش‌های گران‌قیمت هستند. این گزارش می‌افزاید، صنعت بیمه سایبری به طور متوسط رقابتی است و این نشان می‌دهد که چطور شرکت‌ها در راه‌اندازی محصولات جدید سرمایه‌گذاری می‌کنند تا به بهترین و بهینه‌ترین نحوی به مشتریان خود دست پیدا کنند. در حالی که بعضی از بازیگران جهانی در این زمینه در حال حاضر از امتیازهای خاص انحصاری جهت ارائه خدمات در این زمینه بهره می‌برند. انتظار رشد بالقوه ای برای بازار خدمات مشاوره ریسک در این زمینه نیز در سال‌های پیش رو نیز پیش بینی می‌شود.

در نهایت، ایجاد و ارتقای زیرساخت‌های لازم جهت پیاده‌سازی بیمه سایبر در صنعت بیمه کشور، به عنوان یکی از بازیگران اصلی این حوزه و انطباق‌پذیری با دستاوردهای نوین جهانی ضروری می‌نماید. یکی از عمده‌ترین چالش‌های رشد بازار در این زمینه براساس گزارش مرکز تحقیقات بازار P&S قیمت‌گذاری و مدل‌سازی تجمیع ریسک حوادث سایبری است که سبب آسیب فیزیکی در سال‌های گذشته شده است. فقدان آموزش کافی نیز مانعی برای رشد بازار بیمه سایبری بوده و این موضوع، سبب تصمیم‌گیری‌های سست از طرف مدیریت و عملیات‌های شرکت‌های کوچک تا بزرگ شده است.

۷. رویکرد بیمه نسبت به خودرو، هواپیما و کشتی‌های بدون سرنشین

پوشش خودروهای بدون سرنشین

برخی کشورهای اروپایی مانند انگلستان، حمایت کامل خود را از بهره‌برداری از وسایل نقلیه کاملاً خودکار^۱ تا سال ۲۰۲۱ اعلام کرده‌اند، به طوری که وسایل نقلیه خودکار و الکترونیکی نیز به پوشش بیمه اجباری خودرو اضافه شده است. در لایحه مربوط به این نوع بیمه در انگلستان، از الگوی بیمه‌گر واحد استفاده شده است، به طوری که یک بیمه‌گر خودرو، کاربرد راننده از وسیله نقلیه و نیز فن‌آوری وسیله نقلیه خودکار را پوشش می‌دهد و این سبب می‌شود تا بیمه‌گران حق جبران از طریق تولیدکننده را هنگامی که وسیله نقلیه دچار اشکال شد، را خواهند داشت. انتظار می‌رود این لایحه در سال ۲۰۱۸ به اجرا درآید.

مارک همستد^۲، شریک شرکت کلایداند کو^۳، در این زمینه اظهار می‌دارد: «به منظور اجرای یک سیستم بیمه کاملاً کارآمد برای وسایل نقلیه خودکار، تعریف روشنی از وسایل نقلیه خودکار نیاز است. این

1. Autonomous vehicle
2. Mark Hemsted
3. Clyde & Co

لایحه، یک تعریف کارآمد ارائه می‌دهد اگرچه این هراس وجود دارد که شاید این تعریف کمی کلی باشد.»

کلایداندکو هشدار داده است: در صورتی که تعریف ارائه شده در این لایحه، محدود به خودروهای کاملاً خودکار و بدون دخالت راننده، نشود، رانندگان قادر خواهند بود تا حد زیادی به وسایل نقلیه غیر خودکار، اعتماد کنند و این سبب افزایش تناوب تصادفات جاده‌ای خواهد شد. به دلیل اینکه داده‌ها برای درک ریسک‌های مرتبط با این وسایل بسیار اهمیت دارد، این شرکت اعلام کرده است که انتظار دارد تا مقررات بیشتری نسبت به این نوع داده‌ها برای ارائه به بیمه‌گران قبل و بعد از وقوع یک حادثه، نیاز است.

هواپیماهای بدون سرنشین، ابزار کار بیمه‌گران

هواپیماهای بدون سرنشین^۱ نیز در بسیاری از صنایع به کار گرفته می‌شوند و از آن جمله می‌توان به صنعت بیمه اشاره نمود. با پیش‌بینی شرکت PWC در سال گذشته که کاربرد تجاری هواپیماهای بدون سرنشین را بیش از ۱۲۷ میلیارد دلار تخمین زده بود، انتظار فروش یک میلیون فروند از این نوع هواپیماها می‌رفت. در عین حال، شرکت‌های بیمه نیز از این فن‌آوری بهره‌برداری نموده‌اند.

با وجود آنکه، هواپیماهای بدون سرنشین به صورت نظری، می‌تواند برای وجوه مختلف عملیات‌های بیمه مزیت داشته باشد، تاکنون بیشترین کاربری آن در بازرسی از سقف ساختمان‌ها توسط برخی ارزیابان، براساس خسارت‌های مربوط به آسیب‌های ناشی از طوفان و تگرگ، بوده است. به طور سنتی، ارزیابان از نردبان برای بررسی سقف‌ها استفاده می‌کرده‌اند و در مورد سقف‌های بلند یا با شیب بالا این مسئله بسیار سخت می‌نمود و گاه، این بررسی نیم روز طول می‌کشیده است. اما با ۲۰ دقیقه پرواز یک هواپیمای بدون سرنشین، می‌توان ۳۵۰ عکس برای بررسی اموال خسارت‌دیده استفاده نمود.

بیمه‌گر فرانسوی، آگزا^۲ در [گزارش](#) سال گذشته خود، بهره‌برداری از هواپیماهای بدون سرنشین برای کاربردهای مختلف در فرانسه، سوئیس، بلژیک، مکزیک و ترکیه را عنوان نموده است. مسئله بسیار ساده است، برای ارزیابی خسارت، هواپیماهای بدون سرنشین جاهایی می‌توانند بروند که برای انسان بسیار خطرناک است، مانند ساختمان‌های آسیب‌دیده از حریق، مکان‌هایی که گازهای سمی وجود دارد و پالایشگاه‌های تولیدی آسیب‌دیده یا دیگر مناطقی که دچار حوادث طبیعی و غیره شده است. آگزا از

1. Drone
2. AXA

ابزارها و بسترهای فن آوری دیگر برای بررسی عکس‌های هوایی در روندهای ارزیابی خسارت نیز بهره می‌برد.

بنابراین، پیش‌بینی می‌شود که از هواپیماهای بدون سرنشین بیشتر در بخش اموال و حوادث استفاده شود اگرچه دیگر بخش‌ها نیز از آن بهره خواهند برد.

کشتی‌های بدون سرنشین، بدون بیمه مانده‌اند

مدیران اجرایی بیمه کشتی‌رانی در جهان درباره بیمه کشتی‌های بدون سرنشین ابراز نگرانی کرده‌اند. در پیمایش اخیر شرکت کلایداندکو، ۲۲۰ مدیر صنعت بیمه کشتی‌رانی شرکت نمودند که از این میان، ۸۰ درصد متفق‌القول بودند که بیمه‌گران نسبت به رویکرد خود برای این فن آوری جدید، کاملاً نامطمئن هستند.

شریک شرکت کلایداندکو، پاتریک مورفی^۱، در اظهارنظر خود اعلام کرد که همواره، نوعی لحظه اقدام بدون محاسبه، وجود دارد اما پوشش مناسب بیمه می‌تواند رویکردی بسیار حساب‌شده برای موارد نامعین داشته باشد.

علاوه بر این، اتحادیه بین‌المللی بیمه کشتی‌رانی^۲، پیامدهای فن آوری جدید را مورد بحث و گفتگو قرار داده‌اند اما به هیچ نوع نتیجه متقنی نرسیده‌اند.

نگرانی‌ها درباره ریسک سایبری، یکی دیگر از ملاحظات پاسخ‌دهندگان به این پیمایش بوده است. بیش از دوسوم آنان (۶۸ درصد) از اینکه کشتی‌های بدون سرنشین، ریسک امنیت سایبری بسیار بالایی نسبت به کشتی‌های سنتی دارند، ابراز نگرانی نموده‌اند.

برای دسترسی به منابع گزارش خبری، [اینجا](#) و [اینجا](#) و [اینجا](#) را کلیک نمایید.

منبع: ری‌انشورنس، اکسنچور و انشورنس ایشا نیوز، نوامبر ۲۰۱۷

نکته:

پوشش خودروهای بدون سرنشین

اتومبیل‌های بدون سرنشین به دلایلی از جمله کاهش بسیار زیاد حوادث رانندگی و ایمن شدن جاده‌ها بوجود آمده‌اند. استفاده از کامپیوتر به جای انسان و مجموعه عظیمی از حس‌گرها، احتمال اشتباه را در آن‌ها نسبت به انسان به شدت پایین می‌آورد. از طرفی این نوع خودروها در زمان حادثه به دلیل عدم

1. Patrick Murphy

2. International Union of Marine Insurance

شوکه شدن و مسائل روان‌شناختی دارای زمان عکس‌العمل بسیار پایینی می‌باشند که این نیز خود به کاهش حوادث بسیار کمک می‌کند. لذا همه‌گیر شدن استفاده از اتومبیل‌های بدون سرنشین تاثیر قابل توجهی بر صنعت بیمه خواهد داشت و خبر نسبتاً بدی برای فعالان صنعت بیمه خواهد بود چرا که وقتی احتمال وقوع تصادف کمتر باشد، به تبع آن حق بیمه‌ها نیز کاهش خواهد یافت. گرچه وفاق همگانی در مورد این مساله، انقباض صنعت بیمه خودرو در آینده است اما بیمه‌گران خودرو می‌توانند با تغییر سریع در محصولات خود شرایط حاضر را به فرصت تبدیل نمایند چرا که به هر حال این نوع خودروها نیز به بیمه احتیاج خواهند داشت لذا بیمه‌گران باید در خط مقدم ایجاد محصولات جدید و نوآورانه برای مشتریان این گونه اتومبیل‌ها باشند. از طرفی احتمال دارد در این شرایط ادعاهای تقلب کمتری وجود داشته باشد، زیرا که بیمه‌گران قادر خواهند بود به اطلاعات خودرو دسترسی پیدا کنند تا اعتبار ادعاها را بررسی کنند.

هواپیماهای بدون سرنشین، ابزار کار بیمه‌گران

بیمه‌گران نیز برای بقا و حضور قدرتمند در عرصه رقابت، ناگزیر از دگرگونی و استفاده از تازه‌ترین دستاوردهای فناوری برای دستیابی به بالاترین سطح بهبود و توانایی خود می‌باشند. تاثیر هواپیماهای بدون سرنشین بر صنعت بیمه در دنیای کنونی غیرقابل انکار می‌باشد. هواپیماهای بدون سرنشین در حال حاضر نقش مهمی در بررسی روند ادعاهای بیمه ایفا می‌کنند. مدیریت ریسک دقیق‌تر و قیمت‌گذاری مناسب، یکی دیگر از کاربردهای هواپیماهای بدون سرنشین می‌باشد. تصاویر هوایی که توسط هواپیماهای بدون سرنشین دریافت می‌شود، مقادیر بالاتری را ارائه می‌دهد و کیفیت داده‌ها را نیز افزایش می‌دهد که از آنها برای توسعه مدل‌های فاجعه‌بار و تجزیه و تحلیل دقیق‌تر در این حوزه استفاده می‌شود.

کشتی‌های بدون سرنشین، بدون بیمه مانده‌اند

تکنولوژی اتوماتیکی پتانسیل ایجاد یک انقلاب در جابجایی کالا را دارد، انقلابی که از ۵۰ سال قبل زمانی که کانتینر در صنعت کشتیرانی معرفی شد تا به امروز دیده نشده است. هم‌اکنون شاهد حضور ماشین‌های اتوماتیکی در خیابان‌ها هستیم که به طور آزمایشی رانش می‌کنند، در آینده نیز شاهد تردد کشتی‌های بدون خدمه در آب خواهیم بود. به طور قطع، تکنولوژی پشت چنین شناورهایی با سرعت در حال گسترش است، تکنولوژی‌هایی که این امکان را برای کشتی‌ها فراهم می‌کند که از راه دور کنترل شوند یا به صورت اتوماتیکی فعالیت کنند، علاوه بر این، کشتی‌ها را قادر به مانیتور کردن سلامت خود،

محیط اطراف خود و هم چنین تصمیم‌گیری بر اساس اطلاعات خواهد ساخت. صنعت کشتیرانی اتوماتیکی منافع بسیار زیادی را به ارمغان خواهد آورد. خطای انسانی اغلب یک نقش اصلی در ایجاد حوادث دریایی برعهده دارد، به گونه‌ای که برآورد می‌شود بخش عمده‌ای از حوادث دریایی می‌تواند به خطای انسانی مرتبط باشد. اتوماتیکی شدن منجر به کاهش حوادث دزدی دریایی نیز خواهد شد، چرا که دیگر خدمه‌ای وجود ندارد که بتوان از آن به عنوان اهرمی برای باج‌گیری استفاده کرد.

با توجه به نقش خطای انسانی در حوادث دریایی، این فرض استوار می‌شود که شناورهای بدون سرنشین می‌توانند امن‌تر باشند، در عین حال، ریسک مرتبط با وجود خدمه مانند صدمه جانی یا بدنی، به طور چشم‌گیری کاهش یا حتی حذف خواهد شد. از طریق حفظ جان خدمه و هزینه‌های سوختی، می‌توان هر دو مقوله کارآمدی و سودآوری را بهبود بخشید. اما از طرفی چنین سیستمی یک چالش برای طراحان به همراه دارد و آن عبارت است از متقاعد کردن کاربران، سهام‌داران، قانونگذاران و بیمه‌کنندگان به پایداری ۱۰۰ درصدی سیستم‌ها است. درآینده، ارتباط بی‌عیب و نقص بین کشتی‌های خودکار در دریا و مرکز موسوم به کنترل ساحلی جایی که شناورها کنترل خواهند شد، مسلماً بسیار حیاتی خواهد بود. لذا هنوز نیاز به زمان داریم برای اینکه بفهمیم آیا توانایی تصمیم‌گیری کامپیوترها با انسان‌ها همخوانی دارد یا نه. تکنولوژی اتوماتیکی پتانسیل بهبود امنیت را دارد، از این رو این تحول در صنعت حمل و نقل دریایی می‌تواند تحول اساسی در صنعت بیمه دریایی به همراه داشته باشد و بر روی نرخ حق بیمه‌ها و نوع و ساختار آنها تاثیر گذار باشد.



همکاران این شماره:

دکتر مریم اثنی‌عشری - وحیده نورانی - دکتر نسرين حضارمقدم - شیما سخایی - زهرا بردال
آذین سادات استاد رمضان