



Original Research Article

Insurance of Oil Tankers by Insurance Companies: A Comparative Study of Iran and the World

Mir Hossein Mousavi^{*1} , Jalal Dehnavi² , Esmael Safarzadeh² ,
Fatemeh Abbasi³ , Farid Dehghani⁴

1. Associate Professor, Department of Economics, Faculty of Social Sciences and Economics, Alzahra University, Tehran, Iran
2. Assistant Professor, Department of Economics, Faculty of Social Sciences and Economics, Alzahra University, Tehran, Iran
3. M.A in Economics, Department of Economics, Faculty of Social Sciences and Economics, Alzahra University, Tehran, Iran
4. Instructor, Office of Energy, Industry and Mine Studies, Islamic Parliament Research Center (IPRC), Tehran, Iran

Received: 14 January 2025

Accepted: 17 April 2025

Abstract

The existence of high risks in maritime transportation of oil by oil tankers, along with the capital-intensive nature of this industry, underscores the necessity for insuring oil tankers, which has faced challenges under sanctions. On the other hand, the low share of insurance premiums generated from oil production and its transportation relative to the total insurance premiums in the country indicates a mismatch between the two industries, with the oil industry outpacing the insurance industry. The main objective of this article is to examine the possibility of insuring oil tankers by domestic insurance companies. This paper is developmental in purpose and classified as analytical-descriptive in terms of methodology. The data collection tool used in this research is library resources, and the method of analysis is comparative analysis. In this way, the leading insurance companies globally in the field of oil tankers are first examined, and their financial strength and capital structure are compared with those of domestic insurance companies. Ultimately, best practices from foreign insurance companies will be adapted for domestic insurance companies. The results indicate that insuring oil tankers in Iran is economically justified, but it requires the establishment of appropriate infrastructure and the enhancement of financial capacity and technical knowledge in the field of oil tankers within the country's insurance industry.

Keywords: Comparative Study, Oil Tanker Insurance, Insurance Premium, Risk.

JEL Classification: N70, Q40, G22.

* **Corresponding Author:** Mir Hossein Mousavi **E-mail:** hmousavi@alzahra.ac.ir **Tel:** +982188397556

How To Cite: Mousavi, M. H., Dehnavi, J., Safarzadeh, E., Abbasi, F. & Dehghani, F. (2025). Insurance of Oil Tankers by Insurance Companies: A Comparative Study of Iran and the World. *Journal of Economic Policies and Research*, 4(2), 139-165. DOI: 10.22034/jepr.2025.142957.1229

Homepage of this Article: https://jepr.uok.ac.ir/article_63781.html?lang=en



Copyright © 2022 The Author(s). Published by Department of Economics, University of Kurdistan. This is an Open Access article distributed under the terms of the [Creative Commons Attribution 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/), which permits unrestricted use, distribution, and reproduction in any medium, provided the original author and source are credited.

Extended Abstract

Every oil tanker and the oil it carries represent significant assets that are, unfortunately, exposed to numerous risks. The most critical issues stem from the inherent dangers associated with oil, including its flammability and the high potential for accidents that can lead to fires, explosions, the release of pollutants into the atmosphere, leakage into marine environments, and the costs associated with cleanup efforts. Additionally, there are risks inherent to the maritime transportation of oil by tankers, such as sinking, grounding, collisions, and accidents involving other vessels or underwater obstacles like rocks and breakwaters.

Moreover, various economic, social, technical, technological, political, and other risks threaten oil, tankers, and their personnel. These risks are exacerbated by national sanctions, which limit interaction with the international insurance industry, contribute to the aging of oil tankers, and restrict access to newer vessels. In light of these circumstances, obtaining insurance coverage from domestic insurance companies is essential for oil carriers.

In summary, the oil shipping industry is capital-intensive and fraught with risk, making the role of insurance in managing and transferring these risks critical. However, due to sanctions aimed at maintaining market share, reducing exports, and preventing foreign currency outflows, the domestic insurance industry must strive for self-sufficiency in this sector. Achieving this self-sufficiency requires the development of structures and infrastructures that foster an environment conducive to enhancing technical and specialized knowledge—an aspect that will have long-term effects on the insurance industry—as well as strengthening financial capacity, which will yield short-term benefits.

A feasibility study and comparative analysis reveal that the domestic insurance industry falls short of international standards across various indicators, including insurance penetration rates, total premiums generated, premiums per capita, capital adequacy ratios, and risk-bearing capacity. A comparative assessment between Iran Insurance Company and Berkshire Hathaway Insurance Company indicates that Iran Insurance Company is significantly disadvantaged compared to this American firm across all financial structure indicators. This finding suggests that when generalized to the entire domestic insurance industry, no Iranian insurance company possesses sufficient financial capacity to fully insure oil tankers—including hull coverage, cargo insurance, and all related liabilities.

However, in terms of adherence to international conventions and the establishment of domestic regulations regarding oil tankers, their insurance, and compensation for damages caused by oil pollution, Iran is relatively well-positioned. Furthermore, ranking thirty-eighth in the insurance industry, twenty-second in maritime trade, and twenty-sixth in the global economy indicates that Iran does not occupy a particularly unfavorable position compared to many countries—especially selected nations in the Middle East region analyzed in Chapter Three. In fact, within areas outside of energy, Iran's performance in the insurance sector has been comparatively stronger than that of these countries. Nonetheless, it still lags behind many other nations, particularly developed ones. Therefore, it is imperative to implement necessary measures to enhance and improve performance within this industry.

In addition to the aforementioned considerations, an analysis of the loss ratio and the disparity between premiums received and losses paid in the realm of cargo and liability insurance suggests that tanker insurance in Iran possesses economic justification and is deemed essential for the country, particularly in the context of sanctions. However, achieving this requires building trust among insurers within the oil and shipping industries, enhancing technical expertise and specialized knowledge, and reaching capital adequacy levels comparable to leading global insurance companies

such as Berkshire Hathaway, Allianz, and AXA—companies which served as case studies in this research. It is advisable for domestic insurance companies to take proactive steps toward developing tanker insurance solutions. Accordingly, the following recommendations are proposed based on the findings of this study:

1. It is recommended that the Central Insurance Organization, the Insurance Research Institute, the National Oil Tanker Company, the National Oil Company, and other relevant institutions utilize the findings of this research to establish necessary structures and infrastructure aimed at improving the performance of domestic insurance companies in relation to oil tanker insurance. Furthermore, they should organize meetings, conferences, and interdisciplinary training sessions while creating joint courses on insurance, oil, and transportation in universities across the country. These initiatives would significantly advance both industries.

2. Experts, researchers, and specialists in these fields are encouraged to incorporate the findings of this research into their future studies and to explore additional specialized aspects.

3. Given the size of the Iranian Insurance Company (a state-owned entity) and its comparative advantages over other insurance companies—such as higher insurance penetration rates, greater premium production, and a larger number of branches—it is proposed that measures be taken to privatize this company. This would foster a fully competitive environment among all insurance providers while allowing the government (through the Central Insurance Supervisory Authority of the Islamic Republic of Iran) to maintain only a supervisory role.

4. To address the gap in insurance knowledge and expertise between Iran and other countries, it is essential to invite international experts from this industry.

5. A primary challenge facing the domestic insurance industry is insufficient financial capacity, which manifests in the short term. However, considering the time lag between receiving insurance premiums and settling claims—an interval that may extend over several years—it is suggested that these funds be invested not solely in bank deposits but also in capital markets or high-yield projects. Such actions could enhance capital growth and savings within domestic insurance companies. Additionally, efforts should be made to bolster confidence among both domestic and foreign investors.

6. Since demand drives supply in the insurance sector, strategies should be implemented to increase effective demand and foster trust among insurers within the oil and transportation industries.

7. Finally, eliminating or amending cumbersome and restrictive regulations within the domestic insurance industry—such as the tariff system used to determine premium rates, which hinders competition among domestic insurers—could serve as a valuable solution for promoting industry growth.

مقاله پژوهشی

بیمه نفت‌کش‌ها توسط شرکت‌های بیمه: مطالعه تطبیقی ایران و جهان

میرحسین موسوی*^۱، جلال دهنوی^۲، اسماعیل صفرزاده^۳

فاطمه عباس^۳، فرید دهقانی^۴

۱. دانشیار، گروه اقتصاد، دانشکده علوم اجتماعی و اقتصادی، دانشگاه الزهراء، تهران، ایران
۲. استادیار، گروه اقتصاد، دانشکده علوم اجتماعی و اقتصادی، دانشگاه الزهراء، تهران، ایران
۳. دانش آموخته کارشناسی ارشد، گروه اقتصاد، دانشکده علوم اجتماعی و اقتصادی، دانشگاه الزهراء، تهران، ایران
۴. مربی، گروه مطالعات انرژی، صنعت و معدن، مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی، تهران، ایران

تاریخ پذیرش: ۱۴۰۴/۰۱/۲۸

تاریخ دریافت: ۱۴۰۳/۱۰/۲۵

چکیده

وجود ریسک‌های بالا در حمل‌ونقل دریایی نفت توسط نفت‌کش‌ها و سرمایه‌بر بودن این صنعت حاکی از ضرورت بیمه نفت‌کش‌ها دارد که در شرایط تحریمی با مشکل مواجه شده است. از سوی دیگر سهم پایین حق بیمه تولیدی نفت و حمل آن از کل حق بیمه تولیدی کشور بیانگر عدم تناسب دو صنعت و پیشی گرفتن صنعت نفت از صنعت بیمه است. هدف اصلی این مقاله بررسی امکان بیمه نفت‌کش‌ها توسط شرکت‌های بیمه داخلی است. این مقاله به لحاظ هدف، پژوهشی توسعه‌ای و از نظر طبقه‌بندی برحسب روش، پژوهشی تحلیلی-توصیفی است. ابزار گردآوری داده‌ها در این پژوهش منابع کتابخانه‌ای بوده و روش تجزیه و تحلیل در آن نیز، روش مقایسه تطبیقی است؛ بدین صورت که ابتدا شرکت‌های بیمه‌ای برتر دنیا در حوزه نفت‌کش‌ها بررسی شده و میزان توانگری مالی و ساختار سرمایه آن‌ها با شرکت‌های بیمه داخلی مقایسه می‌شود. در نهایت، از روی شرکت‌های بیمه خارجی برای شرکت‌های بیمه‌ای داخلی الگوبرداری می‌گردد. نتایج حاکی از آن است که بیمه نفت‌کش‌ها در ایران توجیه اقتصادی دارد، اما نیازمند ایجاد بستر و زیرساخت‌های مناسب، افزایش توان مالی و دانش فنی در حوزه نفت‌کش‌ها در صنعت بیمه کشور خواهد بود.

واژگان کلیدی: مطالعه تطبیقی، بیمه نفت‌کش، حق بیمه، ریسک.

طبقه‌بندی JEL: N70, Q40, G22

* نویسنده مسئول: میرحسین موسوی آدرس رایانامه: hmousavi@alzahra.ac.ir تلفن تماس: ۰۲۱۸۸۳۹۷۵۵۶

استناد به مقاله: موسوی، میرحسین، دهنوی، جلال، صفرزاده، اسماعیل، عباسی، فاطمه و دهقانی، فرید. (۱۴۰۴). بیمه نفت‌کش‌ها توسط

شرکت‌های بیمه: مطالعه تطبیقی ایران و جهان. فصلنامه سیاست‌ها و تحقیقات اقتصادی، ۴(۲)، ۱۳۹ - ۱۶۵. DOI:

10.22034/jepr.2025.142957.1229

https://jepr.uok.ac.ir/article_63781.html

صفحه اصلی مقاله در سامانه نشریه:

حق نشر © ۲۰۲۲ نویسنده (گان). منتشرشده توسط گروه اقتصاد، دانشکده علوم انسانی و اجتماعی، دانشگاه کردستان. این یک مقاله با دسترسی آزاد است که تحت شرایط مجوز بین‌المللی Creative Commons Attribution 4.0 توزیع شده است، که استفاده، توزیع و تکثیر نامحدود در هر رسانه‌ای را مجاز می‌داند، مشروط بر اینکه به نویسنده و منبع اصلی استناد شود.



۱. مقدمه

بیمه حمل‌ونقل کالا یا بیمه باربری به‌ویژه در بخش حمل‌ونقل دریایی، یکی از قدیمی‌ترین و مهم‌ترین رشته‌ها در صنعت بیمه محسوب می‌شود و با انجام معاملات در قهوه‌خانه ادوارد لوید^۱ در شهر لندن در سال ۱۶۸۸ آغاز شده است (Rose, 2013). در دنیای امروز گستردگی تجارت جهانی و افزایش تعاملات کشورهای مختلف در اقصی نقاط جهان موجب شده روزانه حجم بسیار زیادی کالا و خدمات جابجا شود. با توجه به اینکه بیش از ۹۰ درصد از جابه‌جایی‌ها در تجارت بین‌الملل توسط دریا صورت می‌گیرد لذا حمل‌ونقل دریایی از اهمیت ویژه‌ای برخوردار بوده و قطعاً با ریسک‌های بسیار زیادی همراه است. لذا اخذ پوشش بیمه برای آن الزامی است تا در صورت رخداد حوادث، جبران خسارت وارده را برای خریداران و فروشندگان کالاها و خدمات و نیز متصدیان حمل‌ونقل تضمین نماید.

یکی از مهم‌ترین اقلامی که از طریق دریا حمل می‌شود، نفت است. حمل‌ونقل نفت معمولاً به سه صورت انجام می‌شود: (۱) به‌وسیله خط لوله؛ (۲) توسط شناور و نفت‌کش؛ (۳) از طریق جاده و ریل. حمل‌ونقل دریایی محمولات نفتی به دلیل وجود عناصر نامطمئن و نامشخص و نیز خاصیت اشتعال‌پذیری بالای این ماده هیدروکربوری^۲، در معرض ریسک‌های فراوانی قرار دارد.

تا قبل از شرایط تحریمی در دهه ۱۳۹۰، شرکت‌های بیمه‌ای خارجی با مشارکت جزئی و محدود شرکت‌های بیمه‌ای ایرانی (نظیر شرکت بیمه البرز، شرکت بیمه ملت و غیره) نفت‌کش‌های ایرانی را بیمه می‌کردند. اما پس از تحریم‌های نفتی که شرکت‌های بیمه اتکایی اروپایی و آمریکایی بازار جهانی را در اختیار گرفتند و به‌شدت مراقب هستند تا هیچ کشوری تحریم‌ها را زیر پا نگذارد، نگرانی نسبت به از دست دادن پوشش بیمه موجب شده است تا شرکت‌های بیمه‌ای خارجی تا حدودی از بیمه کردن نفت‌کش‌های ایرانی امتناع کنند. لذا مشاهده می‌شود که برخی پالایشگاه‌ها به دلیل مشکلات بیمه‌ای نفت‌کش‌ها، خرید نفت خود از ایران را کاهش داده‌اند. از طرف دیگر به دلیل سرمایه‌بر بودن این صنعت، مدیرهای بندرها و یا صاحبان بانک‌هایی که کشتی‌های اقساطی در رهن آن‌ها است، همواره در پی یک پوشش بیمه‌ای ممتاز بوده و بیمه هر شرکتی را به‌راحتی نمی‌پذیرند. این موضوع کشورهای معاف از تحریم خرید نفتی ایران را نیز دچار مشکل کرده است، به‌عنوان مثال کشور ژاپن پس از تحریم‌ها به این نتیجه رسید که کشتی حامل نفت ایران را بیمه کند، لیکن در هر مرحله تنها یک نفت‌کش را تا سقف ۸ میلیارد دلار بیمه نماید (Tsukimori, 2012). دولت چین نیز برای این که بیمه نمودن نفت‌کش‌های حامل نفت ایران، بر روابط چین و آمریکا تأثیر منفی نگذارد، اعلام نمود که ایران با نفت‌کش‌های خود نفت را به بندرهای چین برساند. همچنین کره جنوبی که ۱۰ درصد نفت مصرفی خود را از ایران وارد می‌کرد، اعلام نمود که حاضر نیست پول مالیات‌دهندگان خود را برای بیمه کردن نفت‌کش‌های حامل نفت ایران به خطر بیندازد، لذا اساساً خرید نفت از ایران را متوقف نمود. این اقدامات درنهایت منجر به از دست دادن سهم بازار و کاهش صادرات نفت ایران می‌گردد.

1. Edward Lloyd's Coffee House
2. hydrocarbon

بخش عمده فشارهای تحریمی علیه ایران، تحریم‌های نفتی است. بنابراین شرکت‌های بیمه داخلی چنانچه بتوانند در بیمه کردن نفت‌کش‌ها خودکفا شوند تا حد زیادی مانع از فشارهای تحریمی وارده بر کشور می‌شوند. ضمن آن‌که ایران برای حفظ سهم خود از بازار نفت و جلوگیری از کاهش صادرات آن به این خودکفایی در صنعت بیمه نیازمند است. هدف این مقاله پاسخ دادن به این سؤال است که آیا شرکت‌های بیمه‌ای داخلی در شرایط تحریم نفتی، به‌تنهایی و بدون اتکا به شرکت‌های بیمه‌ای خارجی توانایی بیمه کردن نفت‌کش‌ها را دارند؟ با توجه به این‌که در شرایط تحریمی به دلیل فرسودگی و سطح پایین کیفیت نفت‌کش‌ها، ریسک سوانح دریایی بیشتر شده و با عنایت به این نکته که شرط بیمه‌پذیری هر کالایی این است که برای شرکت بیمه به لحاظ اقتصادی مقرون‌به‌صرفه باشد، صنعت بیمه داخلی با ساختاری که دارد تا چه حد می‌تواند ایران را به‌عنوان یک کشور تولید و صادرکننده نفت در این زمینه یاری نماید؟

در ادامه سازمان‌دهی مقاله به شرح ذیل است. در بخش دوم مروری بر ادبیات تجربی و نظری شده است. بخش سوم به روش‌شناسی و در ادامه به واقعیت‌های آماری صنعت بیمه ایران و شرکت‌های بین‌المللی فعالی در زمینه بیمه نفت‌کش‌ها پرداخته شده است. بخش چهارم به تجزیه و تحلیل وضعیت شرکت‌های بیمه داخلی و بین‌المللی در زمینه نفت‌کش‌ها پرداخته است. درنهایت جمع‌بندی و پیشنهاد‌های سیاستی آورده شده است.

۲. ادبیات پژوهش

۲-۱. مبانی نظری

تأثیر صنعت بیمه را از دو کانال جبران خسارت و به‌عنوان یک‌نهاد سرمایه‌گذار بر فعالیت‌های اقتصاد کلان می‌توان تجزیه و تحلیل کرد. توجه به این دو کانال در صنعت بیمه حمل‌ونقل دریایی خیلی اهمیت دارد. چون یکی از مهم‌ترین ارکان مدیریت ریسک در تجارت بین‌المللی کالا، به‌ویژه حمل‌ونقل نفت خام و فرآورده‌های نفتی به شمار می‌رود. بیمه نفت‌کش‌ها به‌عنوان یکی از شاخه‌های بیمه‌های حمل‌ونقل دریایی، نقشی حیاتی در تأمین امنیت اقتصادی برای مالکان کشتی، شرکت‌های کشتیرانی و خریداران و فروشندگان نفت دارد. از منظر نظری، بیمه دریایی مبتنی بر اصول مدیریت ریسک، نظریه احتمال، و تحلیل هزینه-فایده است. طبق این اصول، هدف از بیمه آن است که هزینه‌های مالی ناشی از بروز ریسک‌های شدید ولی کم احتمال را قابل پیش‌بینی و مدیریت پذیر سازد. در مورد نفت‌کش‌ها، این ریسک‌ها شامل خطراتی نظیر تصادف، آلودگی نفتی، حملات تروریستی، دزدی دریایی، جنگ و تحریم‌های بین‌المللی است.

بر مبنای نظریه‌های مدرن در مدیریت ریسک مانند نظریه ارزش در معرض خطر، شرکت‌های بیمه برای پوشش نفت‌کش‌ها نیازمند ارزیابی دقیق احتمال وقوع ریسک، شدت پیامدهای آن، و توانایی خود در پرداخت خسارت در بدترین سناریوها هستند. درنتیجه، ارائه این نوع بیمه‌ها تنها در شرایطی ممکن است که:

- اطلاعات دقیق و به‌روز از وضعیت فنی کشتی و مسیرهای دریانوردی در دسترس باشد؛
- سرمایه و ذخایر کافی برای پوشش خسارات کلان وجود داشته باشد؛
- چارچوب‌های حقوقی و نظارتی متناسب با استانداردهای بین‌المللی فراهم شده باشد.

- توانایی همکاری با بیمه‌گران اتکایی^۱ بین‌المللی برقرار باشد؛

در فضای بین‌المللی، شرکت‌های بزرگی نظیر لویڈز لندن^۲، گارد^۳ و اسکالد^۴ با استفاده از شبکه‌های گسترده ارزیابی ریسک، داده‌های تاریخی و فناوری‌های نوین، نرخ‌های دقیق و پویا برای بیمه نفت‌کش‌ها ارائه می‌دهند. در مقابل، شرکت‌های بیمه ایرانی به دلیل محدودیت‌های تحریمی، عدم دسترسی به بیمه‌گران اتکایی خارجی، و محدودیت در ارزیابی ریسک‌های بین‌المللی، با چالش‌های جدی در ورود به این بازار مواجه‌اند. با این حال، نظریه توسعه بازار بیمه ملی و اصول اقتصاد مقاومتی، بر اهمیت توانمندسازی صنعت بیمه داخلی در حوزه‌هایی چون بیمه نفت‌کش‌ها تأکید دارد. در این چارچوب، امکان‌سنجی پوشش این نوع بیمه‌ها توسط شرکت‌های داخلی مستلزم بررسی دقیق ظرفیت‌های فنی، مالی، حقوقی و بین‌المللی آنان است. این چهار بُعد به‌عنوان ارکان بنیادین در ارزیابی امکان‌سنجی بیمه‌گری در حوزه‌های پر ریسک مانند حمل‌ونقل دریایی نفت محسوب می‌شوند.

ظرفیت فنی: به میزان تخصص و زیرساخت‌های فناورانه شرکت بیمه در حوزه ارزیابی، قیمت‌گذاری و مدیریت ریسک‌های پیچیده اشاره دارد. برای بیمه نفت‌کش‌ها، شامل؛ دسترسی به داده‌های دقیق درباره مسیرهای دریایی، نوع نفت‌کش، سن کشتی، سوابق حوادث و مالکیت کشتی؛ توانایی مدل‌سازی احتمال وقوع حوادث (تصادف، آلودگی، آتش‌سوزی، حملات تروریستی) و تحلیل ریسک‌های منطقه‌ای؛ استفاده از نرم‌افزارها و سامانه‌های پیشرفته ارزیابی ریسک و نرخ‌گذاری پویا؛ آموزش کارشناسان تخصصی در حوزه بیمه‌های دریایی است.

ظرفیت مالی: ریسک‌های مرتبط با نفت‌کش‌ها در سطح کلان بوده و خسارات احتمالی می‌تواند میلیاردی باشد. بنابراین شرکت‌های بیمه برای ورود به این حوزه باید از پشتوانه مالی قوی برخوردار باشند. کفایت سرمایه و نسبت توانگری مالی در سطح بالا (مثلاً بالاتر از ۱۵۰ درصد مطابق مقررات بیمه مرکزی)؛ امکان تشکیل ذخایر فنی کافی برای جبران خسارات سنگین؛ دسترسی به منابع تأمین مالی اضطراری در سناریوهای بحرانی (مثلاً استفاده از صندوق‌های مشترک یا کنسرسیوم‌های بیمه‌ای داخلی).

ظرفیت حقوقی: بیمه نفت‌کش‌ها به‌شدت تحت تأثیر الزامات و استانداردهای بین‌المللی بیمه، حقوق دریایی، و قوانین مسئولیت زیست‌محیطی است. از این‌رو، شرکت‌های داخلی باید با کنوانسیون‌هایی نظیر کنوانسیون بین‌المللی برای جلوگیری از آلودگی ناشی از کشتی‌ها (مارپل)^۵، کنوانسیون بین‌المللی برای ایمنی جان در دریا (سولاس)^۶، قوانین هیگ-ویسبی^۷ و کنوانسیون بین‌المللی در مورد مسئولیت مدنی برای خسارات ناشی از آلودگی نفتی (CLC)^۸ آشنایی کامل داشته باشند؛ امکان تدوین قراردادهای بیمه‌ای بر اساس کلوزهای پذیرفته‌شده جهانی (مانند کلوزهای انستیتو لندن) را داشته باشند؛ در صورت بروز خسارات فرامرزی، توان نمایندگی حقوقی و پیگیری دعاوی در محاکم بین‌المللی یا در کشور مقصد را دارا باشند.

1. Reinsurers

2. Loyds of london

3. Gard

4. Skuld

5. The International Convention for the Prevention of Pollution from Ships (MARPOL)

6. International convention for the Safety Of Life At Sea (SOLAS)

7. Hague-Visby Rules

8. International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage (CLC)

ظرفیت بین‌المللی: به دلیل تحریم‌ها و محدودیت در روابط مالی بین‌المللی، شرکت‌های بیمه ایرانی با موانعی جدی در ایجاد همکاری با بیمه‌گران اتکایی خارجی مواجه‌اند. درحالی‌که بخش مهمی از پوشش ریسک نفت‌کش‌ها معمولاً از طریق بیمه اتکایی انجام می‌شود. برای تقویت این بعد: باید همکاری با شرکای منطقه‌ای خارج از دایره تحریم‌ها پیگیری شود؛ امکان ایجاد کنسرسیوم ملی بیمه اتکایی فراهم گردد؛ سیاست‌گذاری‌های حاکمیتی در راستای تسهیل دسترسی بیمه‌گران داخلی به بازارهای مالی و بیمه‌ای بین‌المللی اصلاح شود.

۲-۲. پیشنهاد پژوهش

در ادبیات تجربی، مطالعاتی که به‌طور خاص به بیمه نفت‌کش‌ها پرداخته‌اند، عمدتاً در تقاطع حوزه‌های بیمه دریایی، اقتصاد حمل‌ونقل، حقوق بین‌الملل دریایی و مدیریت ریسک قرار می‌گیرند. در گزارش مشترک اتاق بازرگانی بین‌المللی^۱ (ICC) و شرکت بیمه لویڈز لندن^۲ در سال ۲۰۲۰، تأثیر افزایش تنش‌های ژئوپلیتیکی بر بازار بیمه نفت‌کش‌ها بررسی شده است. این مطالعه به‌ویژه بر وضعیت تنگه هرمز و خلیج فارس تمرکز دارد که در سال‌های اخیر به دلیل وقوع حملات به نفت‌کش‌ها، به یکی از پرریسک‌ترین مسیرهای دریایی جهان تبدیل شده‌اند. نتایج گزارش نشان می‌دهد که نرخ بیمه در این مناطق، پس از حوادثی مانند حمله به نفت‌کش‌ها در سال ۲۰۱۹، به‌طور میانگین تا ۱۰ برابر افزایش یافته است. در این شرایط، شرکت‌های بیمه علاوه بر افزایش حق بیمه، خواستار رعایت الزامات بیشتری از سوی مالکان کشتی‌ها - از جمله ثبت مسیرهای ناوبری و پوشش‌های امنیتی ویژه - شده‌اند.

این مطالعه بیان می‌کند که نوسانات نرخ بیمه، علاوه بر افزایش هزینه حمل‌ونقل، بر قیمت جهانی نفت نیز اثرگذار بوده و موجب افزایش قیمت تمام‌شده برای واردکنندگان انرژی شده است. یافته‌ها بر اهمیت بیمه‌های تخصصی و به‌روزرسانی مستمر ارزیابی ریسک در مواجهه با تهدیدات نوظهور تأکید دارند.

کاریو و ولف^۳ (۲۰۱۳) به تحلیل اثر تفاوت‌های منطقه‌ای در سطح ریسک بر نرخ بیمه کشتی‌های تجاری به‌ویژه نفت‌کش‌ها پرداخته است. نویسندگان با استفاده از داده‌های مسیرهای دریایی جهانی در بازه‌ی زمانی ۲۰۰۵ تا ۲۰۱۲ نشان می‌دهند که نرخ بیمه نفت‌کش‌ها در مسیرهایی که خطرات امنیتی بالاتری دارند - نظیر خلیج عدن، تنگه مالاکا و سواحل سومالی - به‌طور معناداری افزایش می‌یابد. در برخی موارد، نرخ بیمه برای نفت‌کش‌هایی که از این مناطق عبور می‌کردند تا سه یا چهار برابر نرخ بیمه در مسیرهای امن‌تر افزایش داشته است. این مطالعه همچنین بر نقش ارزیابی‌های امنیتی انجام‌شده توسط نهادهای بیمه‌گر بین‌المللی تأکید می‌کند و نتیجه می‌گیرد که هزینه بیمه نه‌تنها به ویژگی‌های فنی کشتی، بلکه به ویژگی‌های ژئوپلیتیکی مسیر نیز بستگی دارد. از منظر سیاست‌گذاری، یافته‌های این پژوهش نشان می‌دهد که ارتقای امنیت دریایی در مناطق بحرانی می‌تواند منجر به کاهش هزینه‌های بیمه و افزایش کارایی حمل‌ونقل دریایی شود. در جدول (۱) سایر مطالعات تجربی خارجی و داخلی آورده شده است.

^۱ International Chamber of Commerce

^۲ Lloyd's of London

^۳ Cariou & Wolff

جدول ۱: ماتریس ادبیات تجربی

نویسنده (سال)	کشور	دوره زمانی	روش	نتایج
ایکس لی و کولینان (۲۰۰۳)	بریتانیا	۲۰۰۰	تجزیه و تحلیل هزینه-فایده ^۱	مدیریت ریسک دریایی، در رسیدن به اهداف نظارتی تعیین شده مؤثر است و می‌تواند منجر به سطح حداکثر سود اقتصادی گردد.
باسو و ورما ^۲ (۲۰۱۷)	پنج استان در شرق کانادا ^۳	۲۰۱۷	تخمین ریسک	حمل و نقل ترکیبی دریایی-راه آهن یک جایگزین مناسب در شرق کانادا جهت جلوگیری از ازدیاد شبکه‌های دریایی است.
ناپ و هیج (۲۰۱۷)	هلند	۲۰۱۰-۱۴	رگرسیون لجستیک ^۴	برای تعیین حق بیمه برای هر نوع کشتی و حادثه می‌توان از تجزیه و تحلیل تجربی MVR در پایگاه‌های اطلاعاتی استفاده نمود.
گیلبرت و زالیک ^۵ (۲۰۱۸)	کانادا	۲۰۰۷-۱۶	آزمون Multi-scalar	الزام در بازنگری مقررات ایمنی و وجود نهادهای نظارتی به جهت کاهش انحرافات زیست‌محیطی و اجتماعی و نیز افزایش ایمنی در حمل و نقل نفت در کانادا
ایزدی و ایزدی (۱۳۹۱)	ایران	۱۳۵۰-۸۷	الگوی خودتوضیح برداری ^۶	رابطه مثبت و معنی‌دار حق بیمه‌های باربری و کشتی با تولید ناخالص داخلی یا تابع رشد اقتصادی
نوروزی (۱۳۹۱)	ایران	۱۳۸۰-۸۹	پیمایشی و اسنادی	تأسیس شرکت تخصصی بیمه صنایع نفت، گاز و پتروشیمی در ایران توجیه اقتصادی دارد.
شیخ علیا لواسانی (۱۳۹۳)	ایران	۱۳۹۲-۹۳	توصیفی-پیمایشی	عوامل اقتصادی، شناختی، تخصصی (فنی)، توانایی شرکت‌های بیمه، معرفی و ارائه مناسب بیمه‌های انرژی با عدم رشد بیمه‌های انرژی رابطه مثبت معناداری دارند.
شامی و همکاران (۱۳۹۳)	ایران	۱۳۹۲-۹۳	توصیفی	بین موانع اقتصادی، شناختی و ساختاری، تخصصی (فنی)، ناتوانی شرکت‌های بیمه، تحقیقات و آموزش با رشد بیمه‌های انرژی رابطه مثبت معناداری وجود دارد.
سامانی‌زادگان (۱۳۹۴)	ایران	دهه ۱۳۹۰	تحلیلی-توصیفی	اولاً ایران تابع قوانین بین‌المللی بوده و به کنوانسیون‌ها پیوسته است؛ ثانیاً در دوران تحریم‌ها استفاده از بیمه اتکایی برای پوشش ریسک نفت، گاز و پتروشیمی توصیه می‌گردد.
رجبی‌دهقانی ^۷ (۲۰۱۴)	ایران	دهه ۱۳۹۰	شبیه‌سازی داده‌ها	استفاده از قراردادهای آتی‌ها، اختیارات، معاوضات و دیگر قراردادهای بازارهای مالی برای بیمه کردن نفت‌کش‌ها در ایران و افزایش ظرفیت بازار بیمه در آن اقدامی مفید و نوآورانه است.
صادقی‌شاهدانی و همکاران ^۸ (۲۰۱۷)	ایران	۲۰۱۷	TELOS ^۹	با توجه به شاخص ضریب خسارت پایین و حاشیه سود نسبتاً بالا، سودآوری در حوزه بیمه چاه‌های نفت و گاز به لحاظ اقتصادی و سرمایه‌گذاری توجیه‌پذیر است.

منبع: بررسی‌های محقق

1. Cost-benefit analysis
2. Basu & Verma
3. Quebec, New Brunswick, Nova Scotia, Prince Edward Island, and Newfoundland
4. Logistic regression
5. Gilbert & Zalik
6. Vector Autoregressive
7. Rajabi Dehaghi
8. Sadeghi Shahedani et al.
9. TELOS: Technical, Economic, Legal, Operational, Scheduling

۲-۳. بررسی تطبیقی

۲-۳-۱. صنعت بیمه در ایران و جهان

در جدول (۲) یک مقایسه بین صنعت بیمه ایران با چند کشور منتخب منطقه چشم‌انداز در سال ۲۰۲۳ بر مبنای اطلاعات مندرج در سالنامه آماری ۱۴۰۲ صنعت بیمه بر اساس حق بیمه تولیدی، حق بیمه سرانه، ضریب نفوذ بیمه و رتبه‌بندی این کشورها بر مبنای این سه شاخص انجام شده است. بر مبنای داده‌های موجود در این جدول، کشور ایران بر اساس شاخص حق بیمه تولیدی پس از فلسطین اشغالی، ترکیه، عربستان و امارات با (۷/۳۱۶) میلیون دلار حق بیمه تولیدی در سال ۱۴۰۲ در رده پنجم منطقه چشم‌انداز قرار دارد. حق بیمه سرانه از تقسیم حق بیمه تولیدی صنعت بیمه بر جمعیت هر کشور به دست می‌آید و بیانگر مقدار حق بیمه‌ای است که به‌طور متوسط هر نفر پرداخت کرده است، از این‌رو نسبت به حق بیمه تولیدی شاخص بهتری برای مقایسه بین کشوری خواهد بود. بر اساس این شاخص ایران پس از فلسطین، امارات، قبرس، بحرین، قطر، کویت، عربستان و عمان با ۸۵ دلار حق بیمه سرانه، یازدهمین کشور منطقه بر اساس این شاخص در سال ۱۴۰۲ است.

جدول ۲. مقایسه بازار بیمه ایران و کشورهای منطقه چشم‌انداز در سال ۲۰۲۳

نام کشور	حق بیمه تولیدی (میلیون دلار)	رتبه حق بیمه تولیدی	حق بیمه سرانه (دلار)	رتبه حق بیمه سرانه	ضریب نفوذ بیمه (درصد)	رتبه ضریب نفوذ بیمه
ایران	۷,۳۱۶	۴۶	۸۵	۷۲	۲.۱	۵۹
کویت	۱,۶۷۴	۵۹	۳۸۸	۴۲	۱.۰	۶۴
قطر	۲,۲۳۱	۵۴	۷۴۰	۲۹	۱.۰	۶۵
بحرین	۷۷۰	۶۸	۴۸۹	۳۶	۱.۷	۵۴
عربستان	۱۷,۴۵۶	۳۶	۴۷۲	۳۷	۱.۶	۵۷
امارات	۱۴,۵۶۸	۳۷	۱,۵۳۱	۲۶	۲.۹	۳۹
عمان	۱,۴۶۸	۶۰	۲۸۳	۴۷	۱.۳	۶۰
پاکستان	۲,۵۶۶	۵۰	۱۱	۷۰	۰.۷	۶۷
ترکیه	۱۹,۲۱۶	۳۳	۲۲۴	۵۰	۱.۷	۵۵
مصر	۲,۵۵۰	۵۱	۲۳	۶۹	۰.۶	۶۸
قبرس	۱,۰۹۳	۸۱	۱,۱۹۷	۳۲	۳.۸	۴۰
فلسطین اشغالی	*۲۱,۳۰۸	۳۱	۲,۳۲۲	۲۳	۴.۲	۲۶
قزاقستان	*۱,۷۶۳	۶۶	۹۱	۷۳	۰.۸	۸۰

منبع: سالنامه آماری صنعت بیمه سال ۱۴۰۲

ضریب نفوذ بیمه شاخصی است که به‌وسیله آن می‌توان وضعیت صنعت بیمه یک کشور را با کل اقتصاد آن کشور مقایسه نمود؛ این شاخص که از تقسیم حق بیمه تولیدی بر تولید ناخالص داخلی به دست می‌آید بیانگر سرعت کمتر یا بیشتر صنعت بیمه نسبت به کل مجموعه اقتصاد در کشور است. نکته حائز اهمیت در رابطه با ضریب نفوذ بیمه این است که در فرمول این شاخص صورت و مخرج واحد یکسانی دارند؛ از این‌رو این شاخص به‌صورت درصدی، بدون واحد و به‌صورت یک عدد مطلق است لذا بهترین شاخص برای مقایسه خواهد بود. بزرگ‌تر بودن درصد این شاخص بیانگر سهم بیشتر حق بیمه تولیدی صنعت بیمه از تولید ناخالص داخلی و

در نتیجه رشد بهتر صنعت بیمه کشور است. همان‌طور که در جدول (۲) مشاهده می‌شود، بر اساس این شاخص، ایران پس از قبرس، فلسطین اشغالی و امارات با ضریب نفوذ ۲/۱ درصدی رتبه چهارم ضریب نفوذ بیمه در منطقه چشم‌انداز را به خود اختصاص داده است و میزان این شاخص در کشور نسبت به متوسط ضریب نفوذ بیمه در منطقه (۱/۹ درصد) نیز بالاتر است.

الف. شرکت‌های بین‌المللی فعال در زمینه بیمه نفت‌کش‌ها

با توجه به هدف مقاله که بررسی امکان و توانایی شرکت‌های بیمه داخلی برای پوشش بیمه نفت‌کش‌ها است در این بخش از مقاله به بررسی شرکت‌های بین‌المللی فعال در زمینه پوشش ریسک نفت‌کش‌ها پرداخته می‌شود. بیمه دریایی دارای سابقه طولانی است و با انجام معاملات در قهوه‌خانه ادوارد لوید در لندن در سال ۱۶۸۸ آغاز شده است. انواع مختلف بیمه‌نامه‌های دریایی شامل بیمه حمل بار، بیمه انرژی ساحلی، بیمه بدنه و بیمه مسئولیت دریایی است. فروشنندگان اصلی بیمه دریایی در جهان عبارت‌اند از: آلیانز^۱، بین‌المللی آمریکایی^۲، آئون^۳، آکسا^۴، مارش^۵ و سایر...^۶

شرکت بیمه آلیانز: شرکت بیمه آلیانز با ۱۴۷/۲۶۸ نیروی کار در کشور آلمان مشغول به فعالیت است. دفتر مرکزی این شرکت در شهر مونیخ در مرکز ایالت باواریا آلمان است؛ اما دارای شعب متعدد در بیش از ۷۰ کشور جهان در اروپا، آمریکای شمالی و جنوبی، آسیا اقیانوسیه و آفریقای جنوبی است و می‌تواند به مشتریان خود در بیش از ۲۰۰ کشور جهان خدمات ارائه دهد. ارزش بازار این شرکت در سال ۲۰۱۹ معادل ۸۶/۴۷۴ میلیون دلار بوده است. سود این شرکت به‌عنوان درصدی از درآمد، دارایی و حقوق صاحبان سهام معادل ۶/۸، ۰/۸ و ۱۰/۷ درصد است.^۷ ضریب خسارت در این شرکت بیمه‌ای نیز در سال ۲۰۱۹ معادل ۶۸ درصد بوده است. درآمد حق بیمه ناخالص در سال ۲۰۱۹ در AGCS معادل ۹/۱۰۱ میلیارد یورو است که سالانه به‌طور متوسط حدود ۹۱۴ میلیون یورو افزایش می‌یابد و کل حق بیمه مربوط به حوادث در این سال معادل ۱۱،۵۲۹ میلیون یورو است. سهم حق بیمه ناخالص در رشته‌های بیمه انرژی، مسئولیت و دریایی به ترتیب معادل ۲، ۱۸ و ۱۳ درصد در سال ۲۰۱۹ است؛ همچنین در این سال، حق بیمه ناخالص رشته‌های بیمه دریایی و مسئولیت به ترتیب معادل ۸۳۴،۳۸۲ و ۱،۴۴۲،۰۶۱ هزار یورو بوده است. شرکت بیمه آتش‌سوزی و دریایی آلیانز در ژاپن به‌صورت تخصصی در حوزه بیمه آتش‌سوزی و بیمه دریایی فعالیت می‌کند و در رتبه‌بندی مؤسسه‌های رتبه‌بندی اس‌اند‌پی^۸، فیچ^۹.

1. Allianz

2. American International

3. Aon

4. AXA

5. Marsh

۶. مانند آرتور جی. گالاگر (Arthur J. Gallagher)، آتریوم (Atrium)، بی‌زلی (Beazley)، چاب (Chubb)، گارد (Gard)، میتسوی سامیتومو (Mitsui Sumitomo)، مونیخ‌ری (Munich Re)، بیمه دریایی و آتش‌سوزی سامسونگ (Samsung Fire & Marine Insurance)، بیمه نیپون‌کوا سومپو ژاپن (Sompo Japan Nipponkoa Insurance)، سوئیس‌ری (Swiss Re)، توماس میلر (Thomas Miller)، هلدینگ دریایی توکیو (Tokio Marine Holdings)، اکس‌ال کاتلین (XL Catlin) و بیمه زوریخ (Zurich Insurance) نام برد.

7. www.fortune.com

8. standard & poor's

9. Fitch

مودیز^۱ و آ ام بست^۲ به ترتیب رتبه‌های AA، AA⁻، Aa3 و A⁺ را کسب نموده است و بر اساس رتبه‌بندی فورچون رتبه چهل و ششم را از آن خود کرده است (گزارش سالانه گروه آلیانز، ۲۰۱۹).

شرکت بیمه آکسا: شرکت بیمه آکسا با ۹۹،۸۴۳ نیروی کار در کشور فرانسه فعالیت می‌کند. دفتر مرکزی این شرکت در پاریس واقع شده است و در سراسر آفریقا، آمریکای شمالی، آمریکای مرکزی و جنوبی، آسیا اقیانوسیه، اروپا و خاورمیانه حضور فعال و پررنگ دارد. ارزش بازار این شرکت در سال ۲۰۱۹ معادل ۴۸،۰۸۲ میلیون دلار بوده است. سود این شرکت به‌عنوان درصدی از درآمد، دارایی و حقوق صاحبان سهام معادل ۲/۹، ۵/۵ و ۰/۵ درصد است (www.fortune.com). کل حق بیمه ناخالص این شرکت در سال ۲۰۱۹ معادل ۲،۹۴۰،۹۴۶ هزار یورو بوده است و حق بیمه ناخالص رشته‌های بیمه دریایی و مسئولیت از کل این مبلغ به ترتیب ۲۲۳،۸۱۰ و ۵۶۱،۵۷۶ هزار یورو بوده است که به ترتیب سهمی معادل ۷/۹ و ۲۴/۳ درصد از کل حق بیمه ناخالص دارند. همچنین ضریب خسارت خالص و ریسک حوادث و تصادفات در این شرکت به ترتیب ۷۴ و ۲۸ درصد برآورد شده است. بر اساس رتبه‌بندی سه آژانس رتبه‌بندی اس اند پی، مودیز و فیچ و آ ام بست بر مبنای شاخص FSR (رتبه قدرت مالی) به ترتیب رتبه‌های AA⁻، Aa3، AA⁻ و A⁺ را کسب نموده است. همچنین در رتبه‌بندی انجام‌شده توسط فورچون رتبه سی و چهارمین شرکت برتر در سال ۲۰۱۹ را از آن خود کرده است.

شرکت بیمه برکشایر هاتوی^۳: شرکت بیمه برکشایر هاتوی با ۳۹۱،۵۰۰ نیروی کار در کشور آمریکا فعالیت می‌کند. دفتر مرکزی این شرکت در شهر اوهاما، در ایالت نبرسکا واقع شده است و دارای شعب متعدد در سراسر جهان است. ارزش بازار این شرکت در سال ۲۰۱۹ معادل ۵۵۰،۸۷۸ میلیون دلار بوده است. سود این شرکت به‌عنوان درصدی از درآمد، دارایی و حقوق صاحبان سهام معادل ۳۲، ۱۰ و ۱۹/۲ درصد است. حق بیمه دریافت شده در این شرکت در سال ۲۰۱۹ معادل ۶۱،۰۷۸ میلیون دلار و حق بیمه آن برای نفت‌کش‌ها ۱۵،۳۱۷ میلیون دلار بوده است. همچنین ضریب خسارت این شرکت بیمه‌ای در سال ۲۰۱۹ معادل ۶۹/۱ درصد بوده که نسبت به سال قبل افزایش یافته است (ضریب خسارت در سال ۲۰۱۸، ۶۴/۹ درصد بوده است). شرکت برکشایر هاتوی در رتبه‌بندی فورچون رتبه چهاردهمین شرکت برتر جهان را کسب نموده است همچنین در رتبه‌بندی اس اند پی، فیچ، مودیز و آ ام بست بر مبنای شاخص FSR به ترتیب رتبه‌های AA⁺، Aa2، AA⁺ و AA⁺⁺ را به خود اختصاص داده است.

هلدینگ دریایی توکیو^۴: هلدینگ دریایی توکیو با ۴۱،۱۰۱ نیروی کار در کشور ژاپن فعالیت می‌کند. دفتر مرکزی این شرکت در شهر توکیو ژاپن واقع شده است اما دارای شعب متعدد در اقصی نقاط جهان از جمله آمریکا، خاورمیانه، آسیا اقیانوسیه، اروپا و استرالیا است. ارزش بازار این شرکت در سال ۲۰۱۹ معادل ۲۹،۴۲۲ میلیون دلار بوده است. سود این شرکت به‌عنوان درصدی از درآمد، دارایی و حقوق صاحبان سهام معادل ۴/۸، ۱ و ۱۳/۴ درصد است. ضریب خسارت در این هلدینگ بیمه‌ای در سال ۲۰۱۹ معادل ۶۲/۴ درصد و حق بیمه مستقیم در

1. Moody's

2. AM Best

3. Berkshire Hathaway

4. Tokyo Maritime Holdings:

این سال معادل ۷,۸۰۶ هزار دلار بوده است. همچنین حق بیمه خالص، ناخالص و مستقیم در بیمه بدنه و محموله به ترتیب ۴۱,۶۵۰، ۶۲,۷۲۵ و ۶۷,۶۶۳ میلیون ین بوده است. این شرکت بر مبنای رتبه‌بندی صورت گرفته توسط آژانس رتبه‌بندی آ ام بست بر اساس شاخص FSR رتبه پایدار AA^{++} را به خود اختصاص داده است. بر اساس رتبه‌بندی سه آژانس اس اند پی، مودیز و فیچ به ترتیب رتبه‌های A^+ ، $Aa3$ و AA^- را اخذ نموده است.

شرکت بیمه چاب: شرکت بیمه چاب با ۳۳,۰۰۰ نیروی کار در کشور سوئیس فعالیت می‌کند. دفتر مرکزی این شرکت در شهر زوریخ واقع شده است و با شعب متعدد در ۵۴ کشور فعالیت می‌کند. ارزش بازار این شرکت در سال ۲۰۱۹ معادل ۷۰,۳۳۳ میلیون دلار بوده است. سود این شرکت به‌عنوان درصدی از درآمد، دارایی و حقوق صاحبان سهام معادل ۱۳، ۲/۵ و ۸ درصد است. حق بیمه ناخالص و خالص در این شرکت در سال ۲۰۱۹ به ترتیب معادل ۴۰,۱۲۴ و ۳۲,۲۷۵ میلیون دلار برآورد شده است. ضریب خسارت نیز در این سال معادل ۶۰/۸ درصد بوده است. در رتبه‌بندی انجام‌شده توسط مؤسسه رتبه‌بندی فیچ و اس اند پی رتبه A را برحسب شاخص ISR (قدرت مالی بیمه‌گر) و رتبه AA^{++} در آ ام بست را به دست آورده است و چشم‌انداز پایدار (Stable) دارد؛ و برحسب رتبه‌بندی مؤسسه مودیز رتبه $A3$ را به دست آورده و چشم‌انداز مثبت دارد.

ب. وضعیت حمل‌ونقل دریایی در ایران و جهان

بر اساس آمار منتشرشده توسط اجلاس تجارت و توسعه سازمان ملل (آنکتاد)^۱ رشد اقتصاد جهان در سال ۲۰۱۹، ۲/۳ درصد بوده است و بالغ بر ۱۱/۰۸ میلیارد تن کالا از طریق دریا در جهان جابجا شده، به‌طوری‌که حجم تجارت دریایی در سال ۲۰۱۹، ۰/۵ درصد رشد داشته است. همچنین توسعه تجارت دریایی بین‌المللی، در سال ۲۰۱۹ برای تانکرها ۳,۱۶۹ میلیون تن ثبت شده است.^۲ تجارت دریایی بین‌المللی نفت خام در جهان نیز در سال ۲۰۱۹، ۱,۸۶۰/۲ میلیون تن (۱۶/۸ درصد) بوده که نسبت به سال قبل ۱/۱ درصد کاهش داشته است. عامل منفی و کاهنده مؤثر در این کاهش ۱/۱ درصدی، کاهش عرضه توسط اعضاء اوپک (سازمان کشورهای صادرکننده نفت) باهدف حمایت از قیمت نفت و قطع صادرات مؤثر از جمهوری اسلامی ایران و ونزوئلا ارزیابی شده است. آنکتاد رشد متوسط سالانه تجارت دریایی طی سال‌های ۲۰۲۴-۲۰۱۹ را ۳/۴ درصد پیش‌بینی کرده است.

در اواخر سال ۲۰۱۹ ناوگان جهانی در مجموع ۹۸,۱۴۰ کشتی ۱۰۰ گراس تنی (gross tons، تن سنگین که معادل ۱۰۱,۶۰۶ کیلوگرم) و بالاتر و نیز ۲,۰۶۱,۹۴۴ هزار (dwt)^۳ ظرفیت (گنجایش) داشت. اما ناوگان جهانی در مجموع ۱,۹۸۱,۵۱۰ کشتی دارد. از این تعداد کشتی، ۵۶۸,۲۴۴ تعداد مربوط به نفت‌کش‌هاست که سهمی معادل ۲۹ درصد از کل کشتی‌های ناوگان جهانی را به خود اختصاص داده است. متوسط سن ناوگان برای

1. UNCTAD: United Nations Conference on Trade and Development

۲. تجارت تانکرها شامل نفت خام، تولیدات نفت خام تصویه شده، گاز و مواد شیمیایی است.

۳. مخفف dead weight ton(s) و به معنای مقدار جرم قابل حمل توسط یک کشتی که حمل آن برای ایمنی کشتی خطرناک نباشد گفته می‌شود؛ این واحد شامل وزن خود کشتی نمی‌شود و مجموع وزن محموله، سوخت، آب شیرین، آب توازن، آذوقه، مسافران و خدمه است و اغلب برای مشخص کردن حداکثر وزن مجاز کشتی استفاده می‌شود (یعنی زمانی که کشتی کاملاً بار زده شده به طوری که خط آب‌خور آن روی سطح آب قرار گرفته باشد).

تانکرهای نفتی در جهان نیز ۱۰ سال است. کل صادرات دریایی ایران در سال ۲۰۱۹ معادل ۶۵،۷۱۸ میلیون دلار بوده است. همچنین تعداد نفت‌کش‌ها^۱، گنجایش حمل آن‌ها (برحسب dwt) و نرخ رشد ناوگان دریایی در ایران به ترتیب ۴۷، ۳۱۸/۸ dwt و (۰/۷-) است. در جدول (۳) آمار مربوط به تعداد کشتی‌ها و گنجایش آن‌ها برحسب dwt و نیز سهم ایران از کل کشتی‌های ناوگان جهانی برای سال‌های ۲۰۱۹-۲۰۲۰ آورده شده است. همان‌طور که مشاهده می‌شود در سال ۲۰۲۰ رتبه جهانی ایران در ظرفیت حمل بار دریایی از ۲۴ به ۲۲ پیشرفت داشته است؛ این پیشرفت حاصل افزایش تعداد کشتی‌ها (افزایش تعداد کشتی‌ها با پرچم ملی و کاهش کشتی‌ها با پرچم خارجی) و افزایش گنجایش و ظرفیت کشتی‌ها که حاصل افزایش در ظرفیت کشتی‌ها با پرچم ملی و کاهش چشم‌گیر گنجایش کشتی‌ها با پرچم خارجی است. باوجوداینکه میزان سهم از کل ناوگان جهانی بدون تغییر مانده است اما بهبود رتبه جهانی دریایی کشور، گام بزرگی در پیشرفت تجارت دریایی برای ناوگان ملی ایران خواهد بود.

جدول ۳: وضعیت ناوگان ملی ایران

سال	رتبه جهانی	تعداد کشتی‌ها			dwt			سهم از کل (درصد)
		پرچم ملی	پرچم خارجی	کل	پرچم ملی	پرچم خارجی	کل	
۲۰۱۹	۲۴	۱۷۲	۶۴	۲۳۶	۳،۹۸۱،۶۳۲	۱۳،۹۲۷،۶۳۳	۱۷،۹۰۹،۲۶۵	۰/۹۱
۲۰۲۰	۲۲	۲۳۸	۸	۲۴۶	۱۸،۲۴۵،۹۳۵	۳۵۳،۴۴۱	۱۸،۵۹۹،۳۷۶	۰/۹۱

منبع: اجلاس تجارت و توسعه سازمان ملل

ج. طبقه‌بندی انواع تانکرهای نفتی در حمل‌ونقل دریایی نفت خام

در جدول (۴) انواع تانکرهای حمل‌کننده نفت خام و ظرفیت حمل هر یک آورده شده است. نفت‌کش‌های ULCC و VLCC به ترتیب بالاترین گنجایش حمل نفت خام را دارند و به نفت‌کش‌های عظیم‌الجثه و غول‌پیکر معروف هستند. کشتی‌های بزرگ‌تر به معنای انباشت خطرات به‌مراتب بیشتر هستند لذا قیمت بیمه برای آن‌ها نسبت به سایر کشتی‌ها بیشتر خواهد بود. حوادث مربوط به این کشتی‌ها مانند آتش‌سوزی، به گل نشستن و تصادم نیز پیچیده‌تر، گران‌تر و نگران‌کننده‌تر از دیگر کشتی‌هاست. چنین کشتی‌هایی نیاز به بندرها با زیرساخت‌های تخصصی مناسب برای بارگیری محموله و یا انجام تعمیرات دارند. رئیس جهانی مشاوره ریسک دریایی این‌طور بیان می‌کند: «بیمه‌گرها سال‌ها هشدار داده‌اند که افزایش اندازه کشتی‌ها منجر به تجمع بیشتر ریسک می‌شود». همان‌طور که از تعداد و هزینه‌های فزاینده حوادث کشتی‌های عظیم‌الجثه و غول‌پیکر اثبات می‌شود، این هشدارها در حال تحقق هستند. بااین‌حال چنین کشتی‌هایی از یک‌سو صرفه‌های اقتصادی ناشی از مقیاس برای صاحبان کشتی‌ها ایجاد می‌کنند اما از سوی دیگر موجب افزایش ریسک و هزینه‌های نامتناسب بیشتری نیز می‌شوند.^۲

۱. آخرین آمار راجع به تعداد نفت‌کش‌ها در ایران مربوط به سال ۱۳۹۶ بوده و در سایت www.statista.com گزارش شده است.

2. www.agcs.allianz.com

جدول ۴: انواع تانکرهای نفت خام

تانکر نفتی	نام لاتین	تناژ (واحد dwt)
حامل‌های نفت خام فوق‌العاده بزرگ (عظیم‌الجثه)	Ultralarge crude carrier (ULCC)	۳۲۰,۰۰۰ و بالاتر
حامل‌های نفت خام خیلی بزرگ (غول‌پیکر)	Very large crude carrier (VLCC)	۲۰۰,۰۰۰-۳۱۹,۹۹۹
تانکرهای نفت خام سوئزماکس	Suezmax crude tanker	۱۲۵,۰۰۰-۱۹۹,۹۹۹
تانکرهای نفت خام آفرامکس	Aframax crude tanker	۸۵,۰۰۰-۱۲۴,۹۹۹
تانکرهای نفت خام پانامکس	Panamax crude tanker	۵۵,۰۰۰-۸۴,۹۹۹
تانکرهای سائز متوسط	Medium-range tankers	۴۰,۰۰۰-۵۴,۹۹۹
تانکرهای دستی / سائز کوتاه	Short-range/Handy tankers	۲۵,۰۰۰-۳۹,۰۰۰

منبع: اجلاس تجارت و توسعه سازمان ملل (انکتاد)

۳. روش‌شناسی پژوهش

تمامی تحقیقات از منظر روش، ماهیت، هدف، نوع و... با یکدیگر متفاوت هستند. این مقاله با بهره‌گیری از روش تحلیل تطبیقی^۱ به بررسی امکان‌سنجی پوشش بیمه‌ای نفت‌کش‌ها در ایران می‌پردازد^۲. هدف از این رویکرد، مقایسه ساختار، ظرفیت و تجربیات شرکت‌های بیمه در ایران با نمونه‌هایی از کشورهای منتخب در حوزه بیمه دریایی و انرژی به‌منظور استخراج چالش‌ها، فرصت‌ها و الگوهای قابل بومی‌سازی است. این تحقیق از نوع کاربردی و بر پایه روش توصیفی - تحلیلی تطبیقی انجام شده است. داده‌ها از منابع رسمی داخلی و بین‌المللی گردآوری شده‌اند. ابزار گردآوری داده‌ها (اطلاعات) در این پژوهش نیز روش کتابخانه‌ای (اسنادی) است که شامل بررسی و مطالعات کتابخانه‌ای و جستجو در اینترنت است. استفاده از این روش به شناخت موضوع و جوانب آن، شناسایی نظریه‌ها، شناسایی مطالعات و تحقیقات قبلی در این زمینه، جمع‌آوری اطلاعات و سرانجام انتخاب و تدوین الگوی تحلیلی کمک می‌نماید (عزتی، ۱۳۸۹).

۴. یافته‌های پژوهش

۴-۱. مقایسه تطبیقی بر اساس شاخص‌های منتخب

۴-۱-۱. بررسی تطبیقی بر اساس شاخص‌های عملکردی

در جدول (۵) اطلاعات مربوط به درآمد، سود، دارایی، حقوق صاحبان سهام، تعداد نیروی کار و ضریب خسارت و سهم شرکت‌های بیمه از بیمه باربری و مسئولیت برای شرکت‌های بیمه داخلی بر اساس اطلاعات مندرج در سالنامه آماری ۱۳۹۸ صنعت بیمه آورده شده است. با توجه به اینکه چهار شرکت بیمه ایران، آسیا، البرز و پاسارگاد با توجه به معیارهای عملکردی در وضعیت بهتری نسبت به سایر شرکت‌های بیمه‌ای داخلی قرار دارند،

1. Comparative Analysis

۲. فرآیند مطالعه تطبیقی را می‌توان به صورت روشمند تحلیل و دسته‌بندی کرد. اسمیت در رابطه با فرآیند این روش، یک مدل چهارگانه ای را مطرح می‌نماید که مولفه‌های اصلی آن عبارتند از: توصیف، مقایسه، توصیف مجدد و تصحیح (اسمیت، ۲۰۰۰).

برای مقایسه تطبیقی با شرکت‌های بیمه بین‌المللی انتخاب شده‌اند. همچنین شرکت بیمه سامان به دلیل سهم بالا در حق بیمه تولیدی رشته بیمه باربری و شرکت بیمه کوثر به دلیل سهم بالا در حق بیمه تولیدی رشته بیمه مسئولیت در این مقایسه تطبیقی شرکت داده شده‌اند. البته شایان ذکر است که بیمه باربری و بیمه مسئولیت تنها برای بیمه نفت‌کش‌ها مطرح نیست و زیرشاخه‌های دیگری را نیز شامل می‌شوند لیکن در ایران بیمه نفت‌کش‌ها در ذیل این دو رشته بیمه‌ای پوشش داده می‌شود.

جدول ۵: عملکرد چند نمونه منتخب از شرکت‌های بیمه داخلی (میلیون ریال)

شرکت	ایران	آسیا	البرز	پاسارگاد	سامان	کوثر
درآمد	۱۶۰,۷۳۰,۰۳۹	۴۶,۸۲۱,۷۹۵	۲۵,۶۶۰,۳۷۳	۲۰,۴۵۷,۹۱۱	۹,۶۹۱,۵۲۹	۱۹,۶۷۵,۱۴۶
سود	۵۳۹,۳۳۸	۱۶۰,۸۸۷۶	۱۰,۲۲,۹۹۳	۵,۹۳۲,۵۷۷	۳۴,۱۹۸	۲,۴۵۳,۷۸۷
دارایی	۲۷۶,۹۹۶,۴۰۷	۷۵,۷۰۸,۲۸۵	۵۵,۷۸۶,۲۶۸	۷۸,۰۶۱,۳۱۵	۲۸,۵۱۵,۲۹۶	۳۸,۹۱۳,۱۴۷
حقوق صاحبان سهام	۱۷,۸۹۷,۸۰۰	۵,۰۳۴,۵۵۵	۱۶,۸۴۸,۹۴۲	۱۱,۹۸۵,۰۰۲	۳,۱۷۹,۵۶۰	۶,۴۷۱,۱۸۹
تعداد نیروی کار	۴,۲۵۷	۲,۶۴۵	۱,۳۴۵	۱,۰۷۷	۸۰۴	۱,۱۳۸
ضریب خسارت	۸۷/۳	۸۵/۸	۹۰/۸	۷۴	۷۴	۷۶/۱
سهم بیمه باربری و مسئولیت	۵/۴	۷/۱	۹/۰	۳/۷	۹/۵	۱۲/۷
سطح توانگری	۲	۱	۱	۱	۱	۱
نسبت توانگری (درصد)	۷۱	۱۴۵	۱۲۲	۱۵۷	۱۱۵	۱۲۶
حد کفایت سرمایه ^۱	۱۰۷,۲۱۳,۱۶۱	۲۶,۷۳۲,۰۳۲	۱۲,۱۰۵,۳۸۲	۶,۵۳۹,۹۴۹	۴,۵۲۷,۲۶۶	۹,۰۷۴,۹۴۵

منبع: سالنامه آماری صنعت بیمه ۱۳۹۸

شاخص درآمد: در مقایسه صورت گرفته برای شرکت‌های بیمه داخلی بر مبنای درآمد به ترتیب شرکت بیمه ایران، آسیا، البرز، پاسارگاد، کوثر و سامان از زیاد به کم رتبه‌بندی می‌شوند. در این شاخص، شرکت بیمه ایران با اختلاف بسیار زیاد از دیگر شرکت‌ها در جایگاه نخست قرار می‌گیرد.

شاخص سود: در رتبه‌بندی صورت گرفته بر مبنای سود نیز در ابتدا شرکت بیمه پاسارگاد با ۵,۹۳۲,۵۷۷ میلیون ریال در رتبه نخست سوددهی میان این شرکت‌ها است و پس از آن به ترتیب شرکت‌های بیمه کوثر، آسیا، البرز، ایران و در نهایت شرکت بیمه سامان (با اختلاف بسیار) در رده دوم تا ششم قرار می‌گیرند.

شاخص دارایی: برحسب شاخص سوم یعنی دارایی، شرکت بیمه ایران با اختلاف بسیار زیاد (۲۷۶,۹۹۶,۴۰۷ میلیون ریال) در جایگاه اول و شرکت‌های بیمه پاسارگاد، آسیا، البرز، کوثر و سامان به ترتیب در جایگاه دوم تا ششم قرار می‌گیرند.

۱. حد کفایت سرمایه که سرمایه الزامی نیز نامیده می‌شود، حداقل سرمایه‌ای است که شرکت بیمه باید برای پوشش ریسک‌هایی که در معرض آن است در اختیار داشته باشد.

شاخص حقوق صاحبان سهام: در ارتباط با شاخص حقوق صاحبان سهام یا حقوق مالکانه شرکت‌های بیمه ایران، البرز، پاسارگاد، کوثر، آسیا و سامان به ترتیب از بیشترین به کمترین رتبه‌بندی می‌شوند. شاخص تعداد نیروی کار: بر مبنای این شاخص شرکت‌های بیمه ایران، آسیا، البرز، کوثر، پاسارگاد و سپس سامان در رده اول تا ششم قرار گرفته‌اند.

شاخص ضریب خسارت: در رتبه‌بندی صورت گرفته بر اساس شاخص ضریب خسارت شرکت‌های بیمه البرز، ایران، آسیا، کوثر در رده اول تا چهارم و دو شرکت بیمه پاسارگاد و سامان با ضریب خسارت ۷۴ درصدی و برابر در جایگاه پنجم قرار می‌گیرند.

شاخص سهم بیمه باریبری و مسئولیت: از آنجاکه دو شرکت بیمه سامان و کوثر به ترتیب دارای بالاترین سهم از رشته بیمه باریبری و مسئولیت در میان تمامی ۳۳ شرکت بیمه موجود در کشور هستند، طبیعی است که در این رتبه‌بندی تلفیقی از هر دو رشته، در میان شش شرکت مورد بررسی جایگاه اول و دوم را کسب نمایند. از این رو بر مبنای این شاخص شرکت بیمه کوثر، سامان، البرز، آسیا، ایران و پاسارگاد در رده‌های اول تا ششم قرار می‌گیرند.

شاخص‌های سطح و نسبت توانگری: به جز شرکت بیمه ایران که در سطح ۲ توانگری قرار دارد سطح توانگری مالی بقیه شرکت‌ها در سطح یک است. بر مبنای شاخص نسبت توانگری مالی نیز، شرکت‌های بیمه پاسارگاد، آسیا، کوثر، البرز، سامان و ایران در رده‌های اول تا ششم قرار دارند.

شاخص حد کفایت سرمایه: بر مبنای این شاخص شرکت بیمه ایران با اختلاف بسیار نسبت به دیگر شرکت‌ها، در رده اول قرار دارد و شرکت‌های بیمه آسیا، البرز، کوثر، پاسارگاد و سامان به ترتیب پس از آن رتبه‌بندی می‌شوند. در میان شرکت‌های بررسی‌شده، شرکت بیمه ایران به لحاظ درآمد، دارایی، حقوق صاحبان سهام و تعداد نیروی کار سرآمد دیگر شرکت‌ها است و به همین دلیل کفایت سرمایه آن در هنگام جبران خسارت‌های وارده بیشتر است. از این رو در اکثر کنسرسیوم‌هایی که ایجاد می‌شود به عنوان رهبر قرار می‌گیرد، اما به دلیل دولتی بودن میزان سوددهی آن بسیار کمتر از سایر شرکت‌ها است. در مورد میزان سهم از حق بیمه تولیدی بیمه مسئولیت شرکت بیمه کوثر در رتبه اول قرار دارد همچنین میزان سوددهی این شرکت پس از بیمه پاسارگاد از بقیه شرکت‌ها بیشتر است. لیکن در رابطه با سایر شاخص‌ها جایگاهی همانند بیمه ایران ندارد. در نتیجه شرکت بیمه ایران به لحاظ اکثریت شاخص‌ها در میان شرکت‌های بیمه‌ای منتخب برای مقایسه تطبیقی با شرکت‌های بیمه خارجی مناسب‌تر است.

در جدول (۶) عملکرد بر اساس شاخص‌های منتخب پنج شرکت بیمه بین‌المللی منتخب به عنوان نمونه‌ای از شرکت‌های بیمه‌کننده نفت‌کش‌ها در جهان بررسی شده است. شاخص‌های منتخب شامل درآمد، سود، دارایی، حقوق صاحبان سهام، ارزش بازار، تعداد نیروی کار، ضریب خسارت، سهم از بیمه باریبری و مسئولیت و در نهایت درجه اعتباری توسط چهار آژانس رتبه‌بندی اس‌اند‌پی، فیچ، مودیز و آ‌ام‌بست هستند. هیچ‌یک از این چهار آژانس رتبه‌بندی، مایل و حاضر به رتبه‌بندی شرکت‌های بیمه ایرانی نیستند. به همین دلیل امکان مقایسه شرکت‌های بیمه داخلی و بین‌المللی بر مبنای این شاخص وجود نخواهد داشت.

جدول ۶: عملکرد چند نمونه منتخب از شرکت‌های بیمه بین‌المللی (میلیون دلار)

شرکت	آلیانز	آکسا	برکشایر هاتاوی	هلدینگ دریایی توکیو	چاب
درآمد	۱۲۶,۷۹۹	۱۲۵,۵۷۸	۲۴۷,۸۳۷	۴۹,۳۹۵	۳۲,۷۱۷
سود	۸,۸۰۶	۲,۵۲۵	۴,۰۲۱	۲,۴۷۶	۳,۹۶۲
دارایی	۱,۰۲۵,۹۱۹	۱,۰۶۳,۷۸۴	۷۰۷,۷۹۴	۲۰۳,۵۹۰	۱۶۷,۷۷۱
حقوق صاحبان سهام	۶۹,۹۸۸	۷۱,۳۵۵	۳۴۸,۷۰۳	۱۶,۹۳۲	۵۰,۳۱۲
ارزش بازار	۸۶,۴۷۴	۴۸,۰۸۲	۵۵۰,۸۷۸	۲۹,۴۲۲	۷۰,۳۳۳
تعداد نیروی کار	۱۴۷,۲۶۸	۹۹,۸۴۳	۳۹۱,۵۰۰	۴۱,۱۰۱	۳۳,۰۰۰
ضریب خسارت (درصد)	۶۸	۷۴	۶۹/۱	۶۲/۴	۶۰/۸
سهام بیمه نفت‌کش	۳۰	۳۲/۲	۲۳	۱۹	۸/۱
سطح توانگری	۲	۲	۲	۲	۲
نسبت توانگری (درصد)	۱۴۸/۸	۱۹۸	۲۹۱	۱۵۷	۲۶۱/۱۵
حد کفایت سرمایه	۶۵۴,۹۲۹	۳۳,۴۵۰	۱۸۷,۴۵۸	۱۰۱,۷۰۸	۲۸,۷۷۷
درجه اعتباری	اس اند پی	AA	AA ⁻	A ⁺	A
	فیچ	AA ⁻	AA ⁺	AA ⁻	A
	مودیز	Aa3	Aa2	Aa3	A3
	آ ام بست	A ⁺	AA ⁺⁺	AA ⁺⁺	AA ⁺⁺

منبع: وبسایت فورچون و وبسایت رسمی هر پنج شرکت، ۲۰۱۹

شاخص درآمد: بر مبنای این شاخص شرکت برکشایر هاتاوی با اختلاف در جایگاه اول قرار گرفته است. پس از آن شرکت‌های بیمه آلیانز، آکسا، هلدینگ دریایی توکیو و چاب در جایگاه دوم تا پنجم قرار دارند.

شاخص سود: بر اساس این شاخص نیز شرکت بیمه آلیانز با اختلاف، جایگاه نخست را در میان این پنج شرکت از آن خود نموده است. همچنین شرکت‌های برکشایر هاتاوی، چاب، آکسا و هلدینگ دریایی توکیو به ترتیب از بیشترین به کمترین رتبه‌بندی می‌شوند.

شاخص دارایی: بر اساس شاخص دارایی شرکت‌های بیمه آکسا، آلیانز، برکشایر هاتاوی، هلدینگ دریایی توکیو و چاب به ترتیب در جایگاه اول تا پنجم قرار دارند.

شاخص حقوق صاحبان سهام: بر اساس رتبه‌بندی صورت گرفته بر مبنای این شاخص شرکت برکشایر هاتاوی با اختلاف زیاد از سایر شرکت‌ها در جایگاه نخست قرار دارد. شرکت‌های آکسا، آلیانز، چاب و هلدینگ دریایی توکیو نیز پس از آن قرار خواهند گرفت.

شاخص ارزش بازار: بر اساس این شاخص نیز شرکت بیمه برکشایر هاتاوی با اختلاف بسیار زیاد و با ۵۵۰,۸۷۸ میلیون دلار ارزش بازار جایگاه اول را کسب نموده است. پس از آن شرکت‌های آلیانز، چاب، آکسا و هلدینگ دریایی توکیو در جایگاه اول تا پنجم قرار می‌گیرند.

شاخص تعداد نیروی کار: بر اساس شاخص تعداد نیروی کار به صورت مجدد شرکت برکشایر هاتاوی به عنوان نخستین شرکت رتبه‌بندی می‌شود و سپس شرکت‌های آلیانز، آکسا، هلدینگ دریایی توکیو و چاب در جایگاه‌های بعدی رتبه‌بندی می‌شوند.

شاخص ضریب خسارت: بر اساس این شاخص شرکت‌های آکسا، برکشایر هاتاوی، آلیانز، هلدینگ دریایی توکیو و چاب به ترتیب از بیشترین به کمترین رتبه‌بندی شده‌اند.

شاخص سهم بیمه نفت‌کش: بر مبنای شاخص سهم از بیمه نفت‌کش، پنج شرکت بیمه آکسا، آلیانز، برکشایر هاتاوی، هلدینگ دریایی توکیو و چاب به ترتیب جایگاه اول تا پنجم را به خود اختصاص داده‌اند.

شاخص درجه اعتباری: شرکت‌های بیمه بین‌المللی توسط چهار آژانس رتبه‌بندی، درجه اعتباری گرفته و رتبه‌بندی می‌شوند. در این پژوهش نیز پنج شرکت منتخب بین‌المللی توسط هر چهار آژانس مورد رتبه‌بندی قرار گرفته‌اند، که نتایج حاصله به قرار زیر است:

اس/اند پی: بر اساس رتبه‌بندی صورت گرفته توسط این آژانس، شرکت‌های برکشایر هاتاوی و آلیانز با رتبه مشابه در جایگاه اول قرار دارند. شرکت آکسا نیز در رتبه دوم قرار گرفته و همراه با دو شرکت برکشایر هاتاوی و آلیانز به لحاظ رتبه‌بندی اس اند پی در وضعیت پایدار و خیلی قوی قرار دارد. شرکت‌های هلدینگ دریایی توکیو و چاب نیز در وضعیت قوی، پایدار و در جایگاه چهارم و پنجم قرار گرفته‌اند.

فیچ: بر اساس رتبه‌بندی مؤسسه فیچ شرکت بیمه برکشایر هاتاوی با رتبه AA^+ در سطح کیفیت بالا قرار دارد و پس از آن شرکت‌های آلیانز، آکسا و هلدینگ دریایی توکیو با رتبه هم‌سطح در جایگاه دوم قرار می‌گیرند. در نهایت شرکت بیمه چاب با رتبه A در جایگاه سوم به عنوان شرکتی با سطح خطر پایین قرار گرفته است. مودیز: در رتبه‌بندی انجام شده توسط مؤسسه رتبه‌بندی مودیز، شرکت بیمه برکشایر هاتاوی با رتبه $Aa2$ در جایگاه نخست و سه شرکت بیمه آلیانز، آکسا و هلدینگ دریایی توکیو با رتبه $Aa3$ در جایگاه دوم قرار دارند. شرکت بیمه چاب نیز با رتبه کمتری جایگاه سوم را به خود اختصاص می‌دهد.

آ/ام بست: در رتبه‌بندی صورت گرفته توسط آژانس آ/ام بست نیز سه شرکت بیمه برکشایر هاتاوی، چاب و هلدینگ دریایی توکیو با رتبه AA^{++} در جایگاه نخست قرار گرفته و از درجه اعتباری یکسانی برخوردار هستند. همچنین دو شرکت بیمه آلیانز و آکسا، با دریافت رتبه اعتباری یکسان از این آژانس در جایگاه دوم قرار می‌گیرند. شاخص‌های سطح و نسبت توانگری: بر طبق اطلاعات موجود در جدول (۶) تمامی شرکت‌های مورد مطالعه در سطح ۲ توانگری قرار دارند؛ اما بر مبنای شاخص نسبت توانگری مالی شرکت‌های بیمه برکشایر هاتاوی، چاب، آکسا، هلدینگ دریایی توکیو و آلیانز به ترتیب از بیشترین به کمترین رتبه‌بندی می‌شوند.

شاخص حد کفایت سرمایه: بر اساس رتبه‌بندی صورت گرفته بر مبنای این شاخص شرکت‌های بیمه آلیانز، برکشایر هاتاوی، هلدینگ دریایی توکیو، آکسا و چاب به ترتیب در رده‌های اول تا پنجم قرار می‌گیرند.

بر اساس رتبه‌بندی‌های انجام شده توسط شاخص‌های مختلف شرکت بیمه برکشایر هاتاوی در بسیاری از شاخص‌ها از جمله درآمد، حقوق صاحبان سهام، ارزش بازار، نیروی کار و رتبه‌بندی‌های انجام شده توسط تمامی آژانس‌های رتبه‌بندی در جایگاه نخست قرار دارد. همچنین این شرکت در بسیاری از کشورهای جهان دارای

شعبه تخصصی بیمه آتش‌سوزی و دریایی است که در این شعبه‌ها به صورت تخصصی به بیمه نفت‌کش‌ها می‌پردازند. به علاوه در رتبه‌بندی انجام شده توسط فورچون رتبه چهاردهمین شرکت بزرگ در جهان را از آن خود نموده است، لذا برای مقایسه تطبیقی در این پژوهش بسیار مناسب خواهد بود.

۴-۱-۲. مقایسه تطبیقی به لحاظ ساختار مالی و سرمایه‌ای

بر اساس بررسی‌های انجام شده شرکت بیمه ایران در داخل کشور و شرکت بیمه برکشایر هاتاوی در سطح بین‌المللی بیشترین توان مالی را برای بیمه نفت‌کش‌ها دارند. از این رو در ابتدا تمامی شاخص‌های ذکر شده برای شرکت بیمه ایران بر اساس نرخ دلار نیمایی در سال ۱۳۹۸ به دلار تبدیل شده است سپس با شرکت بیمه برکشایر هاتاوی مقایسه می‌گردد. در جدول (۷) دو شرکت بیمه ایران و برکشایر هاتاوی بر اساس شاخص‌های مختلف در سال ۲۰۱۹ برحسب میلیون دلار مقایسه شده‌اند.

شاخص درآمد: پرواضح است که شرکت بیمه ایران بر مبنای شاخص درآمد از جایگاه بسیار پایین‌تری نسبت به شرکت بیمه برکشایر هاتاوی قرار دارد و شرکت بیمه برکشایر هاتاوی تقریباً درآمدی ۲۰۰ برابر بیشتر از شرکت بیمه ایران دارد.

شاخص سود: بر مبنای این شاخص نیز شرکت بیمه ایران نسبت به شرکت بیمه برکشایر هاتاوی در جایگاه بسیار پایین‌تری قرار دارد. البته ذکر این نکته ضروری است که شرکت بیمه ایران به دلیل دولتی بودن، از بسیاری از شرکت‌های بیمه داخلی نیز سود کمتری دارد.

شاخص ضریب خسارت: ضریب خسارت در شرکت بیمه ایران ۱۸/۲ درصد از شرکت بیمه برکشایر هاتاوی بیشتر است. در این شاخص نیز ضعف شرکت بیمه ایران نسبت به شرکت بیمه برکشایر هاتاوی نمایان می‌شود.

شاخص سهم/از بیمه نفت‌کش: بر اساس آخرین شاخص موردبررسی نیز شرکت بیمه ایران دارای سهم اندک نسبت به شرکت بیمه برکشایر هاتاوی است. حق بیمه صادره برای نفت‌کش‌ها توسط شرکت بیمه برکشایر هاتاوی در سال ۲۰۱۹ به ریال ایران (برحسب دلار نیمایی) معادل ۱,۶۵۴,۲۳۶,۰۰۰ میلیون ریال خواهد شد. این رقم در مقایسه با حق بیمه تولیدی کلیه شرکت‌های بیمه داخلی برای نفت‌کش‌ها نه تنها بیانگر ضعف شرکت بیمه ایران بلکه بیانگر ضعف کل صنعت بیمه کشور در این حوزه است.

جدول (۷): مقایسه تطبیقی شرکت‌های بیمه ایران و برکشایر هاتاوی

شاخص	ایران	برکشایر هاتاوی	شاخص	ایران	برکشایر هاتاوی
درآمد	۱,۴۸۸/۲۴	۲۴۷,۸۳۷	ضریب خسارت	۸۷/۳	۶۹/۱
سود	۴/۹۹	۴,۰۲۱	سهم بیمه نفت‌کش	۵/۴	۲۳
دارایی	۲,۵۶۴/۷۸	۷۰۷,۷۹۴	سطح توانگری	۲	۲
حقوق صاحبان سهام	۱۶۵/۷۲	۳۴۸,۷۰۳	نسبت توانگری (درصد)	۷۱	۲۹۱
تعداد نیروی کار	۴,۲۵۷	۳۹۱,۵۰۰	حد کفایت سرمایه	۹۹۲/۷۱۴	۱۸۷,۴۵۸

منبع: سالنامه صنعت بیمه، ۱۳۹۸ و وبسایت فورچون و وبسایت رسمی برکشایر هاتاوی، ۲۰۱۹

شاخص د/رایی: بر اساس این شاخص نیز شرکت بیمه برکشایر هاتاوی دارای حدود ۷۰۰ برابری نسبت به بیمه ایران در سال ۲۰۱۹ دارد.

شاخص حقوق صاحبان سهام: بر مبنای این شاخص نیز شرکت بیمه ایران با شرکت بیمه برکشایر هاتاوی قابل مقایسه نیست؛ چراکه حقوق صاحبان سهام در شرکت بیمه برکشایر هاتاوی حدوداً ۳۰۰ هزار برابر شرکت بیمه ایران است.

شاخص تعداد نیروی کار: شرکت بیمه برکشایر هاتاوی به دلیل داشتن شعبه‌های متعدد در اقصی نقاط جهان دارای تعداد نیروی کار بسیار بیشتری نسبت به شرکت بیمه ایران و کل صنعت بیمه ایران است.

بر مبنای کلیه شاخص‌های موردبررسی شرکت بیمه ایران نسبت به شرکت بیمه برکشایر هاتاوی عملکرد بسیار ضعیفی داشته است. البته توجه به چند نکته حائز اهمیت است. نخست این‌که شرکت بیمه ایران یک شرکت بیمه دولتی است که تنها دارای شعبه‌های متعدد در استان‌های مختلف داخل کشور است، درحالی‌که شرکت بیمه برکشایر هاتاوی دارای شعب متعدد در سراسر جهان بوده و دارای رتبه برتر در میان بسیاری از شرکت‌های بیمه جهان توسط آژانس‌های بین‌المللی رتبه‌بندی و شرکت فورچون بوده است. همچنین شرکت بیمه ایران به دلیل دولتی بودن توجه لازم را به میزان سودآوری شرکت ندارد. نکته دیگر تفاوت در گستردگی و سطح فعالیت این دو شرکت است. به این معنی که شرکت بیمه برکشایر هاتاوی به دنبال ارائه پوشش‌های بیمه در سراسر جهان است لذا حد کفایت سرمایه و ساختار مالی آن باید مناسب با این هدف باشد، حال آن‌که شرکت بیمه ایران تنها به دنبال ارائه پوشش‌های بیمه‌ای در سطح ملی است و قطعاً نیاز به چنین سرمایه عظیمی نخواهد داشت. نکته سوم تفاوت در نحوه عملکرد شرکت بیمه برکشایر هاتاوی جهت اقدامات لازم برای تقویت توان سرمایه‌ای در این شرکت است، این شرکت از طریق ارتباط مناسب با بازار سرمایه و انتقال ریسک‌های موجود به این بازار از طریق اوراق قرضه حوادث فاجعه‌آمیز، معاوضه، اوراق ساید کار^۱، اوراق تضمین زیان صنعت، قراردادهای آتی‌ها و قراردادهای اختیار و نظایر این‌ها اقداماتی در جهت تأمین مالی ریسک برای وقایع فاجعه‌بار در صنعت بیمه نفت‌کش انجام می‌دهد. همچنین این شرکت در شرکت‌های دارای بالاترین میزان ارزش بازار سرمایه، سرمایه‌گذاری نموده است و سهام‌دار شرکت‌های بزرگی چون اکسون موبیل، مودیز، جنرال موتور و غیره است که موجب می‌شود این شرکت به یکی از شرکت‌های فعال در بازار بورس آمریکا مبدل گردد و از این طریق با سرمایه‌گذاری حق بیمه‌های تولیدی در این بازارها موجبات افزایش ظرفیت مالی و سرمایه‌ای خود را فراهم آورد.

۴-۱-۳. مقایسه تطبیقی به لحاظ قوانین بین‌المللی بیمه نفت‌کش‌ها

یکی از مهم‌ترین کنوانسیون‌ها در زمینه بیمه نفت‌کش‌ها، کنوانسیون مسئولیت مدنی جبران خسارت ناشی از آلودگی‌های نفتی مصوب ۱۹۶۹ و پروتکل اصلاحی آن مصوب ۱۹۹۲ تحت عنوان CLC 1992 است به‌طوری‌که می‌توان ادعا نمود اغلب قوانین بیمه‌ای در زمینه بیمه نفت‌کش‌ها بر اساس این کنوانسیون تصویب شده است.^۲ بر

1. Sidecare

۲. تنها کشورهای متعاهد به کنوانسیون ۱۹۶۹ می‌توانند به پروتکل CLC 1992 بپیوندند.

اساس مواد و بندهای قانونی این کنوانسیون و پروتکل اصلاحی آن، هر کشتی که بیش‌تر از دو هزار تن نفت را به‌صورت فله و به‌عنوان بار حمل نماید در هر کشوری که ثبت‌شده باشد، ملزم به داشتن پوشش بیمه‌ای و یا شکل دیگری از امنیت مالی همانند ضمانت‌نامه بانکی یا تعهدنامه ارائه‌شده توسط یک صندوق جبران خسارت بین‌المللی یا نهاد مالی معتبر در کشورهای متعاقد است. در غیر این صورت اجازه ورود و خروج به بندرها، سواحل و یا عبور از آب‌های متعلق به کشورهای متعاقد به این کنوانسیون را نخواهد داشت. ایران و آمریکا هر دو جزء کشورهای الحاقی به این کنوانسیون و پروتکل اصلاحی آن هستند و از این‌رو در این مورد به خصوص در سطح یکسانی قرار دارند.

ایران به دلیل این‌که در همان سال تأسیس سازمان بین‌المللی دریانوردی (IMO) به آن پیوست و از اعضای فعال این سازمان بود به بسیاری از کنوانسیون‌های آن مانند کنوانسیون سولاس (مصوب ۱۳۵۳) و کنوانسیون SCEW (مصوب ۱۳۵۷) و غیره که جزء کنوانسیون‌های اصلی این سازمان‌اند پیوسته است. همچنین در سال‌های اخیر نیز به ضمایم مختلف کنوانسیون مار پل و دیگر کنوانسیون‌های مهم همانند بانکر، OPRC و غیره پیوسته است. بر مبنای بررسی‌های صورت گرفته در سازمان بین‌المللی دریانوردی، آمریکا نیز در همان سال تأسیس به آن پیوسته است و به‌تمامی کنوانسیون‌های مربوط به بیمه نفت‌کش‌ها و آلودگی‌های نفتی اعم از کنوانسیون ۱۹۶۹، پروتکل اصلاحی ۱۹۹۲، کنوانسیون ۱۹۷۱، بانکر و غیره ملحق گردیده است. از این نظرگاه، ایران و آمریکا هر دو به کنوانسیون‌های مهم سازمان بین‌المللی دریانوردی در زمینه بیمه نفت‌کش‌ها و جبران خسارت آلودگی‌های نفتی پیوسته‌اند و وجه تمایزی با یکدیگر ندارد.

در ارتباط با قوانین داخلی مرتبط با نفت‌کش‌ها، بیمه آن‌ها و به‌منظور جلوگیری از آلودگی‌های نفتی و جبران خسارت در صورت نشت نفت به محیط دریایی، قانون حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در مقابل آلودگی نفتی مصوب ۱۳۸۹ مجلس شورای اسلامی و قانون حفاظت از دریا و رودخانه‌های مرزی از آلودگی با مواد نفتی به تصویب رسیده است.

در آمریکا نیز قانون آلودگی نفتی در سال ۱۹۸۹ و قانون جلوگیری از نشت نفت به دریا در سال ۱۹۹۰ به تصویب رسیدند که بر مبنای آن‌ها تمامی کشتی‌های نفت‌کش موظف به بیمه نمودن نفت‌کش‌ها، دوجداره کردن آن‌ها و سایر اقدامات لازم برای جلوگیری از نشت نفت به دریا و جبران خسارت وارده در صورت رخداد حوادث شدند که مشابه آن در قوانین داخلی ایران نیز مشاهده می‌شود چراکه کلیه این قوانین داخل کشوری از کنوانسیون‌های موجود الهام گرفته‌اند. همچنین سازمان حفاظت از محیط‌زیست آمریکا (EPA) با حمایت و همکاری گارد ساحلی ایالت متحده آمریکا (USCG) مسئول اعطای مجوز حمل و تخلیه نفت‌کش‌ها هستند و به نفت‌کش‌های فاقد پوشش بیمه‌ای مجوز نخواهند داد. به‌علاوه یک صندوق امانی در آمریکا ایجاد شده است که از طریق مالیات نفتی تأمین می‌گردد و در صورت عدم توانایی مسئول ایجاد آلودگی یا عدم تمایل آن، برای پاک‌سازی دریا مورد استفاده قرار می‌گیرد. ضمن آن‌که قانون ایمنی و بهداشت حرفه‌ای در سال ۱۹۷۰ تصویب شد و بر مبنای آن مؤسسه ملی ایمنی و بهداشت شغلی (NIOSH)، اداره ایمنی و بهداشت شغلی (OSHA) را ایجاد نمود که به‌عنوان نهاد ناظر جهت اطمینان از حفاظت کارکنان و کارمندان در محیط بی‌خطر است.

بر مبنای بررسی‌های صورت گرفته بر اساس نحوه عمل به قوانین بین‌المللی و پیوستن به کنوانسیون‌های آن برای بیمه نمودن نفت‌کش‌ها و مباحث مربوط به مسئولیت مدنی جبران خسارت آلودگی نفتی در ایران، کشور در وضعیت مناسبی قرار دارد و می‌توان ادعا نمود که برخلاف ساختار مالی بررسی‌شده در بخش قبل، بر این اساس ایران هم‌سطح آمریکا است. بر اساس قوانین داخلی نیز ایران با ایجاد دو قانون مرتبط به حفاظت از دریاها و رودخانه‌های قابل کشتیرانی در برابر آلودگی نفتی عملکرد مناسبی در این زمینه داشته است و بازهم عملکرد آن تقریباً شبیه آمریکا بوده است؛ البته ایجاد یک صندوق مشابه صندوق امانی آمریکا برای ایران نیز می‌تواند برای بیمه نفت‌کش‌ها در شرایطی که شرکت‌های بیمه داخلی توان مالی کافی را ندارند، راه‌کار مناسبی باشد.

۵. نتیجه‌گیری و پیشنهادها

هر نفت‌کش و نفت موجود در آن سرمایه عظیمی محسوب می‌شود که متأسفانه در معرض ریسک‌های فراوانی قرار دارد؛ مهم‌ترین مسئله ریسک‌های ذاتی مربوط به نفت است که مرتبط با خاصیت اشتعال‌پذیری و پتانسیل بالای حادثه‌خیزی نفت در ایجاد حریق، انفجار، انتشار آلاینده‌ها به اتمسفر، نشت آن به دریا و هزینه‌های پاک‌سازی آن است و همچنین ریسک‌های ذاتی مربوط به حمل دریایی نفت توسط تانکرهای نفتی اعم از غرق شدن، به گل نشستن، تصادم، تصادف و برخورد با کشتی‌های دیگر و یا صخره و موج‌شکن و نظایر این‌هاست. همچنین ریسک‌های اقتصادی، اجتماعی، فنی و فناورانه، سیاسی و غیره نیز نفت، نفت‌کش، کارکنان و خدمه آن را تهدید می‌کند. همه این ریسک‌ها در شرایط تحریمی کشور به دلیل عدم تعامل با صنعت بیمه بین‌المللی، فرسوده بودن نفت‌کش‌ها و عدم دسترسی به نفت‌کش‌های جوان‌تر و غیره تشدید خواهد شد، لذا در این شرایط اخذ پوشش بیمه توسط شرکت‌های بیمه داخلی برای حامل‌های نفتی بسیار ضروری و حائز اهمیت است.

صنعت حمل‌ونقل دریایی نفت، صنعتی سرمایه‌بر و به‌شدت پر ریسک است لذا نقش حائز اهمیت بیمه در کنترل و انتقال ریسک در آن غیرقابل‌انکار است. اما به‌موجب شرایط تحریمی، جهت حفظ سهم بازار نفت، کاهش صادرات آن و جلوگیری از خروج ارز از کشور بایستی صنعت بیمه داخلی در این حوزه خودکفا گردد. این خودکفایی به دلیل قطع ارتباط با صنعت بیمه بین‌المللی و محرومیت از دانش و تخصص متخصص‌ها خارجی و سرمایه‌گذاری مالی آنان در کشور، به ایجاد ساختارها و زیرساخت‌هایی که بستر مناسبی برای افزایش دانش فنی و تخصصی (به‌عنوان یک مسئله که در بلندمدت اثرات خود را بر صنعت بیمه بر جای می‌گذارد) و افزایش توان مالی (به‌عنوان مسئله‌ای که در کوتاه‌مدت خود را نشان می‌دهد) فراهم نماید، نیاز دارد. با توجه به امکان‌سنجی و مقایسه تطبیقی صورت گرفته این‌طور استنباط می‌شود که صنعت بیمه داخلی به لحاظ بسیاری از شاخص‌ها از جمله ضریب نفوذ بیمه، حق بیمه تولیدی، حق بیمه سرانه، حد کفایت سرمایه، توان نگهداری ریسک و غیره با استانداردهای بین‌المللی صنعت بیمه فاصله زیادی دارد. همچنین در مقایسه تطبیقی صورت گرفته میان شرکت بیمه ایران و شرکت بیمه برکشایر هاتاوی مشخص گردید که شرکت بیمه ایران در تمامی شاخص‌های مرتبط با ساختار مالی نسبت به این شرکت آمریکایی در جایگاه نامناسبی قرار دارد و می‌توان با تعمیم این نمونه به کل صنعت بیمه نتیجه گرفت که به لحاظ ساختار مالی هیچ‌یک از شرکت‌هایی بیمه داخلی توان مالی کافی برای

بیمه نمودن کامل نفت‌کش‌ها (شامل بدنه، محموله و انواع مسئولیت‌های مربوطه) را نخواهند داشت. البته به لحاظ پیوستن به کنوانسیون‌های بین‌المللی و ایجاد قوانین داخلی در ارتباط با نفت‌کش‌ها، بیمه آن‌ها و جبران خسارت ناشی از آلودگی‌های نفتی توسط آن‌ها در وضعیت کاملاً مناسبی قرار دارد.

با توجه به ضریب خسارت و مابه‌التفاوت حق بیمه دریافتی و خسارت پرداختی در رشته بیمه باربری و مسئولیت می‌توان نتیجه گرفت، بیمه نفت‌کش‌ها در ایران توجیه اقتصادی دارد و در شرایط تحریمی برای کشور امری ضروری تلقی می‌گردد. لیکن به جلب اعتماد بیمه‌گذاران در صنعت نفت و کشتیرانی، افزایش دانش فنی، تخصصی و سرمایه و نیز رسیدن به حد کفایت سرمایه در شرکت‌های برتر بیمه در جهان نظیر برکشایر هاتاوی، آلیانز و آکسا که در این پژوهش مورد مطالعه موردی قرار گرفتند، نیازمند است. جهت بیمه نفت‌کش‌ها توسط شرکت‌های بیمه داخلی اقداماتی صورت پذیرد. از این‌رو راهکارها و پیشنهادهایی که حاصل یافته‌های پژوهش حاضر در این خصوص است، به شرح زیر ارائه می‌شود:

با توجه به بزرگ بودن شرکت بیمه ایران (بخش دولتی) و پیشی گرفتن آن بر مبنای اغلب شاخص‌های بیمه‌ای نظیر ضریب نفوذ بیمه، حق بیمه تولیدی، تعداد شعب و غیره، نسبت به سایر شرکت‌های بیمه، پیشنهاد می‌شود در جهت خصوصی‌سازی این شرکت اقدامات لازم صورت پذیرد تا امکان ایجاد فضای رقابتی کامل برای تمامی شرکت‌های بیمه میسر گردد؛ و دولت (توسط نهاد نظارتی بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران) تنها نقش نظارتی در این عرصه را داشته باشد.

اصلی‌ترین مشکل صنعت بیمه داخلی ضعف توان مالی است که در کوتاه‌مدت خود را نشان می‌دهد، اما با توجه به شکاف زمانی حاصل از دریافت حق بیمه‌ها و پرداخت خسارت‌ها توسط شرکت‌های بیمه‌ای که ممکن است سال‌های زیادی به طول انجامد، پیشنهاد می‌شود این مبالغ به‌جای اینکه تنها در بانک‌ها سپرده‌گذاری شوند، با ورود به بازار سرمایه و یا سرمایه‌گذاری در پروژه‌هایی با بازدهی بالا منجر به افزایش سرمایه و پس‌انداز نزد شرکت‌های بیمه داخلی شوند. همچنین اقداماتی در جهت افزایش اعتماد سرمایه‌گذاران داخلی و خارجی صورت پذیرد.

توضیحات تکمیلی

ORCID

Mir Hossein Mousavi

 <https://orcid.org/0000-0002-0536-3367>

Jalal Dehnavi

 <https://orcid.org/0000-0002-4669-3944>

Esmaeel Safarzadeh

 <https://orcid.org/0000-0001-8638-5754>

Fatemeh Abbasi

 <http://orcid.org/0000-0000-0000-0000>

Farid Dehghani

 <http://orcid.org/0000-0000-0000-0000>

منابع و مأخذ

- احمدوند، محمدرحیم (۱۳۷۹). بررسی نقش صنعت بیمه در بازار سرمایه و تأمین وجوه مورد نیاز بخش‌های تولیدی. تهران: مؤسسه تحقیقات پولی و بانکی.
- ایزدی، حمیدرضا، و ایزدی، مریم (۱۳۹۱). بررسی رابطه بیمه‌های دریایی (کشتی و باربری) با رشد اقتصادی ایران با استفاده از الگوی خودتوضیح برداری. نشریه پژوهش‌نامه بیمه، ۲۷(۳)، ۱-۲۷. DOI: 10.22056/ijir.2012.01.01
- بادینی، حسن و جعفری چالشتی، محمود. (۱۳۹۵). نگرشی تحلیلی و انتقادی به اسناد بین‌المللی نظام مسئولیت و جبران خسارت در آلودگی‌های نفتی ناشی از حمل‌ونقل دریایی. نشریه حقوقی بین‌المللی، ۳۵(۸۵)، ۱۱۳-۸۹. DOI: 10.22066/cilamag.2018.31684
- حنیفه‌زاده، لطیف. (۱۳۹۰). بیمه کشتی و هواپیما. چاپ اول، تهران: اندیشه آریا.
- درخشان، مسعود. (۱۳۹۰). ارزیابی پوشش‌های بیمه‌ای در صنایع نفت، گاز و پتروشیمی در ایران: وضعیت موجود، موانع و ظرفیت‌ها، با توجه به ساختار و عملکرد این بیمه‌ها در کشورهای پیشرفته منتخب و ارائه راهکارهای مناسب پوشش بیمه‌ای در این صنایع. تهران: پژوهشکده بیمه (وابسته به بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران).
- رجبی دهقانی، ای (۱۳۹۳). کاربرد مدل تعادل برای قراردادهای آتی بیمه کشتی‌های نفتکش در ایران. (پایان‌نامه کارشناسی ارشد)، تهران: دانشگاه علامه طباطبائی.
- سامانی‌زادگان، شهرزاد. (۱۳۹۴). بررسی قواعد حاکم بر حقوق بیمه نفت و انرژی در حقوق ایران و حقوق بین‌الملل. (پایان‌نامه کارشناسی ارشد رشته حقوق بین‌الملل)، شیراز: دانشگاه شیراز، دانشکده حقوق و علوم سیاسی.
- سیفی قره‌یتاق، داود، و حسنی، وحید، و مهدی‌پور، محمد (۱۳۹۴). بیمه اجباری مسئولیت مدنی صاحبان کشتی در آلودگی‌های نفتی با تأکید بر کنوانسیون مسئولیت مدنی ۱۹۶۹ با اصلاحات بعدی. نشریه پژوهش‌نامه بیمه، ۴(۱)، ۲۶۹-۳۰۳. DOI: 10.22056/ijir.2015.01.10
- شامی، معصومه، خنیفر، حسین، و حسن‌زاده، حمیدرضا (۱۳۹۳). بررسی موانع رشد بیمه‌های انرژی در صنعت بیمه کشور و پیشنهاد راهکارهای مناسب. نشریه مدیریت فرهنگ سازمانی، ۱۲(۴)، ۶۹۶-۶۸۱. DOI: 10.22059/jomc.2014.53092
- شیخ علیا لواسانی، آتنا. (۱۳۹۳). بررسی دلایل عدم رشد بیمه‌های انرژی (نفت، گاز و پتروشیمی) در صنعت بیمه کشور با ارائه راهکارهای مناسب. (پایان‌نامه کارشناسی ارشد رشته مدیریت بازرگانی)، تهران: دانشگاه آزاد اسلامی، واحد تهران مرکزی، دانشکده مدیریت.
- عزتی، مرتضی. (۱۳۸۹). روش تحقیق در علوم اقتصادی: کاربرد در زمینه مسائل اقتصادی. ویرایش سوم، چاپ پنجم، تهران: مرکز پژوهش‌های اقتصاد.
- فرانسوا اوترویل، ژان. (۱۳۸۱). مبانی نظری و عملی بیمه. (عبدالناصر همتی و علی دهقانی مترجم)، چاپ اول، تهران: بیمه مرکزی ایران.
- کریمی، آیت. (۱۳۷۷). کلیات بیمه. چاپ سوم، تهران: بیمه مرکزی ایران.
- معاونت طرح و توسعه دفتر برنامه‌ریزی و امور فنی، اداره تحلیل‌های آماری (۱۳۹۹). سالنامه آماری ۱۳۹۸ صنعت بیمه. تهران: بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران.
- نوروزی، شیما. (۱۳۹۱). امکان‌سنجی اقتصادی تأسیس شرکت تخصصی بیمه صنایع نفت، گاز و پتروشیمی در ایران. (پایان‌نامه کارشناسی ارشد رشته اقتصاد انرژی)، تهران: دانشگاه آزاد اسلامی، واحد تهران مرکزی، دانشکده اقتصاد و حسابداری.

References

- Ahmadvand, M. R. (1990). *Studying the role of the insurance industry in the capital market and providing funds needed by the productive sectors*. Tehran: Monetary and Banking Research Institute. [In Persian].
- Badini, H. and Jafari Chaleshtori, M. (2018). An Analytical and Critical Analysis of International Instruments Governing Liability and Compensation of Oil Pollution Caused by Maritime Transport. *International Law Review*, 35(58), 89-113. [In Persian]. <https://doi.org/10.22066/cilamag.2018.31684>
- Basu, R. & Verma, M. (2017). An expected consequence approach to assessing the viability of multimodal transportation of crude oil in eastern Canada. *Case Studies on Transport Policy*, 5(3), 518-526. <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2017.05.001>
- Cariou, P., & Wolff, F.-C. (2013). Maritime Risk and Insurance Premiums: A Regional Analysis. *Journal of Transport Economics and Policy*, 47(1), 23-40.
- Deputy of Planning and Development, Planning and Technical Affairs Office, Statistical Analysis Department (2010). *Statistical Yearbook 2019 of the Insurance Industry*. Tehran: Central Insurance of the Islamic Republic of Iran. [In Persian].
- Derakhshan, M. (2011). *Evaluation of insurance coverage in the oil, gas and petrochemical industries in Iran: Current status, obstacles and capacities, considering the structure and performance of these insurances in selected developed countries and providing appropriate solutions for insurance coverage in these industries*. Tehran: Insurance Research Institute (affiliated with the Central Insurance of the Islamic Republic of Iran). [In Persian].
- Ezzati, M. (2010). *Research Method in Economic Sciences: Application to Economic Issues*. Third Edition, Fifth Printing, Tehran: Center for Economic Research. [In Persian].
- François Auterville, J. (2002). *Theoretical and Practical Foundations of Insurance*. (Translated by Abdolnaser Hemmati and Ali Dehghani), First Edition, Tehran: Central Insurance of Iran. [In Persian].
- Hanifezadeh, L. (2011). *Ship and Aircraft Insurance*. First edition, Tehran: Andisheh Arya. [In Persian].
- International Chamber of Commerce (ICC), & Lloyd's Market Association (LMA). (2020). *Tanker war risk insurance: The impact of geopolitical tensions on maritime insurance markets*. Joint War Committee Report.
- Izadi, H., & Izadi, M. (2011). The relationship between marine and cargo insurance with economic growth using Autoregressive Model. *Iranian Journal of Insurance Research*, 1(1), 1-15. [In Persian]. <https://doi.org/10.22056/ijir.2012.01.01>
- Karimi, A. (1998). *Basics of Insurance*. Third Edition, Tehran: Central Insurance of Iran. [In Persian].
- Knapp, S. & Heij, C. (2017). Evaluation of Total Risk Exposure and Insurance Premiums in The Maritime Industry. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 54, 321-334. <https://doi.org/10.1016/j.trd.2017.06.001>
- LI, KX. & Cullinane, K. (2003). An Economic Approach to Maritime Risk Management and Safety Regulation. *Maritime Economics & Logistics*, 5, 268-284.
- Norouzi, SH. (2012). *Economic Feasibility Study of Establishing a Specialized Insurance Company for Oil, Gas and Petrochemical Industries in Iran*. (Master's Thesis in Energy Economics), Tehran: Islamic Azad University, Central Tehran Branch, Faculty of Economics and Accounting. [In Persian].

- Rajabi Dehaghi, E. (2014). *An Application of Equilibrium Model for Crude Oil Tanker Ships Insurance Futures in Iran*. (Master's Thesis), Allameh Tabatabai University. [In Persian].
- Rose, F. D. (2013). *Marine insurance: Law and practice* (2nd ed.). Informa Law from Routledge.
- Sadeghi Shahedani, M., Askari, M. & Maleki Nejad, A. (2017). Economic Feasibility of the Profitability of Insurances Related to Oil and Gas Wells. *World Journal of Environmental Biosciences*, 6, 6–14. <https://mpira.ub.uni-muenchen.de/id/eprint/83151>
- Samani Zadegan, SH. (2015). *A Study of the Rules Governing Oil and Energy Insurance Laws in Iranian and International Law*. (Master's Thesis in International Law), Shiraz: Shiraz University, Faculty of Law and Political Science. [In Persian].
- Seify Ghare Yatagh, D., Hasani, V., & Mehdipour, M. (2014). Ship-owners' compulsory insurance for oil pollution liability based on 1969 civil liability convention and its amendments. *Iranian Journal of Insurance Research*, 4(1), 162-180. [In Persian]. <https://doi.org/10.22056/ijir.2015.01.10>
- Shami, M., Khanifar, H. & Hasanzadeh, H. (2014). The Barriers of Energy Insurance Development in Iran Insurance Industry and Providing Proper Solutions. *Organizational Culture Management*, 12(4), 681-696. [In Persian]. <https://doi.org/10.22059/jomc.2014.53092>
- Sheikh Olya Lavasani, A. (2014). *A Study of the Reasons for the Lack of Growth of Energy Insurance (Oil, Gas and Petrochemical) in the Country's Insurance Industry by Providing Appropriate Solutions*. (Master's Thesis in Business Management), Tehran: Islamic Azad University, Central Tehran Branch, Faculty of Management. [In Persian].
- Tsukimori, O. (2012), Japan Insurers Expand Cover to Boost Iran Oil Shipping Capacity, *journal of insurance*.