

مدیریت ریسک‌های نوظهور در بیمه باربری کشتی

سیدمحمد چهره‌نگار

کارشناس بیمه پارسیان، شعبه شیراز

گروه مدیریت مالی و حسابداری، واحد مرودشت، دانشگاه آزاد اسلامی، مرودشت، ایران

Chehrenegar.mohammad@gmail.com

چکیده- هدف پژوهش مدیریت ریسک‌های نوظهور در بیمه باربری کشتی می‌باشد. پژوهش حاضر از نظر هدف کاربردی و از نظر نحوه گردآوری داده‌ها توصیفی-پیمایشی مبتنی بر مدل‌یابی معادلات ساختاری است. جامعه آماری پژوهش حاضر مدیران ارشد، کارشناسان خبره و مطلع شرکت سهامی بیمه پارسیان می‌باشد. ابزار گردآوری داده‌ها در این پژوهش پرسشنامه بوده است. جهت سنجش روایی پرسشنامه از آزمون‌های روایی واگرا، روایی همگرا در نرم‌افزار پی‌ال‌اس استفاده شده است. همچنین از آزمون آلفای کرونباخ برای تعیین پایایی پرسشنامه استفاده شد. بررسی فرضیات به وسیله نرم‌افزار اسپ‌اس انجام پذیرفت. یافته‌های پژوهش نشان دهنده آن است که مدیریت ریسک‌های نوظهور در بیمه باربری کشتی تاثیر مثبت و معناداری دارد. با توجه به اینکه متغیرهای یافته‌های پژوهش نشان‌دهنده آن است مدیریت ریسک‌های نوظهور در بیمه باربری کشتی تاثیر مثبت و معناداری دارند، می‌توان با استفاده از شیوه‌های مختلف که در قسمت پیشنهادات ارائه شده است، این تاثیرات را افزایش داد.

کلید واژه‌ها: مدیریت ریسک، ریسک نوظهور، بیمه، باربری، کشتی

مقدمه و بیان مسئله

ریسک در تعریف عام، احتمالی است که یک کنش مشخص منجر به زیان یا برون‌دادها و پیامدهای ناخوشایند و ناخواسته گردد. تقریباً همه کوشش‌های بشری در بردارنده درجاتی از ریسک است، با این همه برخی از آن‌ها ریسک‌های بیشتری را به همراه دارند (لیسی^۱، ۲۰۱۷). بنگاه‌ها در معرض انواع مختلف ریسک قرار دارند که با توجه به شرایط، ممکن است ریسک‌های جدید ایجاد شود که از آن تحت عنوان ریسک‌های نوظهور یاد می‌شود. تحریم‌ها عامل افزایش ریسک مبادلات بین‌المللی می‌باشد که تشدید تنش‌ها در سطح منطقه و جهان،

^۱ Lacey

وضع تعرفه‌های ناگهانی، محدودیت‌های وارداتی یا تغییر سایر سیاست‌های تجاری، بروز جنگ یا حالت جنگی، وضع و اعمال تحریم‌های یک جانبه یا چندجانبه، ریسک‌های مربوط به تبدیل‌ناپذیری یا انتقال ارز، مصادره اموال یا دارائی‌ها در کشور مقصد تجارت یا سرمایه‌گذاری و بسیاری ریسک‌های سیاسی دیگر منجر به افزایش پیش‌بینی‌ناپذیری سناریوهای ریسک‌های نوظهور تجارت خارجی می‌شود (جوندویترا^۱ و همکاران، ۲۰۲۰). تحریم‌های بین‌المللی در ابعاد گوناگون خود به‌عنوان تمرینی برای اعمال فشار به دولت‌ها و ظهور ریسک‌های نوظهوری در جهت ایجاد تغییر در رفتار سیاسی کشوری که برخلاف منافع و مصالح کشورهای دیگر رفتار می‌نماید، تعریف شده است (نیوگو^۲ و همکاران، ۲۰۲۰). تحریم‌های جامع اقتصادی و تحریم‌های هدفمند شایع‌ترین شکل تقسیم‌بندی تحریم‌ها می‌باشند. افزایش ریسک‌های نوظهور سیاسی در سطح منطقه، نرخ پوشش بیمه‌ای ریسک، هزینه حمل و سایر هزینه‌های مربوطه را افزایش می‌دهد و از طرفی باعث کاهش سرمایه خارجی ورودی و افزایش فرار سرمایه خواهد شد. فارغ از تاثیرات کلان ریسک‌های سیاسی بر کشورهای منطقه، که باید توسط دولت‌ها مدیریت شوند، شرکت‌های مدرن در سطح اقتصاد خرد سه حوزه اصلی را به‌منظور مدیریت ریسک‌های سیاسی مد نظر قرار می‌دهند و پیاده‌سازی می‌کنند (لسا^۳ و همکاران، ۲۰۲۰). اولین حوزه را می‌توان حوزه شناخت نام‌گذاری کرد که به‌منظور شناسایی ریسک‌های نوظهور است که می‌تواند تا دریافت کامل عواید صادرات یا سرمایه‌گذاری، منافع شرکت را با خطر مواجه کند. با توجه به وجود کانال‌های ارتباطی کارآمد، بایستی «فرهنگ مدیریت ریسک» به همه سطوح سازمانی گسترش یابد تا هر کارمند یا مدیر بخش بازرگانی خارجی، نسبت به شناخت ریسک‌های موجود اقدام کرده و مدیران ارشد را به موقع از مخاطرات احتمالی مطلع کند (اسکر^۴ و همکاران، ۲۰۱۸). صنعت بیمه یکی از صنایع دارای اثرات گسترده بر اقتصاد و به‌ویژه تجارت بین‌الملل است، اینجاست که کشورهای تحریم‌کننده ایران با تمرکز بر صنعت بیمه بدون آنکه نیازی به ورود سنگین به بحث تحریم بسیاری از حوزه‌های کالاهای وارداتی و صادراتی به از ایران داشته باشند، صرفاً با تحریم صنعت بیمه شرکت‌های بیمه بین‌المللی را از بیمه نمودن محموله‌های تجاری (از جمله محموله‌های نفت، گاز و پتروشیمی به‌ویژه محموله‌های پرخطر) مرتبط با ایران منع نمودند، و از آنجا که شرکت‌های بیمه ایرانی در این حوزه دانش و توان مالی حضور موثر را دارا نبودند، خلاء ایجاد شده باعث گردید طرف‌های تجاری حتی در

¹ Johannsdottir

² Nguyen

³ Lessa

⁴ Ascher

حوزه‌هایی که تحریم‌ها اندک و یا قابل دورزدن بودند نیز از تجارت با ایران صرف‌نظر کنند (سالاریان، ۱۳۹۹). تحریم‌های جامع اقتصادی و تحریم‌های هدفمند شایع‌ترین شکل تقسیم‌بندی تحریم‌ها می‌باشند. در مورد اهمیت تئوریک ریسک‌های نوظهور تحریمی می‌توان گفت، تحریم‌ها را می‌توان به دلایل متعدد همچون مقابله به مثل، علامت دادن به مخالفان، فشار برای تغییر سیاست‌ها و رژیم حاکم، تلاش برای اجتناب از جنگ وضع کرد (نگری^۱ و همکاران، ۲۰۱۸). و این پیام را به آنان انتقال دهد که اقدام قاطعی برای تغییر شرایط انجام خواهند داد. تحریم‌های اقتصادی می‌تواند به سه شیوه تحریم تجاری، تحریم سرمایه‌گذاری و سرمایه‌برداری اعمال شود. لذا برای تحریم اقتصاد تک محصولی کشوری چون ایران چهار راه عمده وجود دارد که متعاقب آن ریسک‌های نوظهوری پدیدار می‌گردد، که شامل: تحریم خرید نفت به‌عنوان منبع اصلی درآمد؛ تحریم فروش کالا، خدمات تجاری و صنعتی به صنایع مادر، حوزه‌های زیرساختی مهم و استراتژیک؛ تحریم خطوط کشتیرانی و تانکرهای حامل نفت و هواپیماهای حامل بار؛ تحریم سیستم بانکی، صنعت بیمه و موسسات مالی و اعتباری می‌باشد. تحریم‌های مذکور که به همراه تحریم سیستم بانکی، موسسات مالی و اعتباری و صنعت بیمه در راستای جلوگیری از انجام هرگونه نقل و انتقال منابع مالی و ارزی و تامین پوشش بیمه‌ای صاحبان سرمایه صورت پذیرفتند، علاوه بر تحمیل هزینه‌های سنگین بر کشور باعث شد بیمه‌گران مطرح بین‌المللی به‌خصوص بیمه‌گران اروپایی از جمله سندیکای لویدز، مونیخ ری، بیمه آلیانس و... ضمن خروج از بازار بیمه پارسیان از ارائه هرگونه پوشش‌های بیمه‌ای نظیر پوشش بدنه و تجهیزات کشتی‌ها و تانکرهای نفت کش، پوشش محموله و پوشش مسئولیت کشتی‌ها نظیر کلپ پی اند آی به خطوط کشتیرانی، پوشش اتکایی به صنایع مرتبط با حوزه‌های تحت تحریم به شرکت‌های بیمه ایرانی امتناع نمایند (کاپتاسیا^۲ و همکاران، ۲۰۲۰). تحریم‌های مذکور اثرات مستقیم و غیرمستقیم بر بیمه باربری داشته‌اند. افزایش ریسک و افزایش هزینه‌های بیمه‌گری به‌طور مستقیم و ایجاد جو روانی و از دست دادن مشتریان بین‌المللی شرکت و مخدوش شدن اعتبار حرفه‌ای و بین‌المللی شرکت به‌طور غیرمستقیم برخی از اثرات تحریم‌ها می‌باشند. از این‌رو شرکت‌های بیمه ایرانی به سراغ بیمه‌گران دیگری در بازارهای حوزه شرق آسیا و اروپا به‌خصوص بیمه‌گران هندی، روسی و سایر بیمه‌گرانی که از کلاس جهانی، رتبه و اعتبار بسیار پایینی برخوردار می‌باشند، سوق پیدا کردند (تریستوات^۳ و همکاران، ۲۰۱۸). همچنین با همکاری بیمه مرکزی ج.ا.ا به‌عنوان متولی صنعت بیمه کشور، کلپ‌های پی اند آی داخلی نظیر کلپ پی اند آی

¹ Negri

² Cajaiba

³ Thistlethwaite

قشم متقابل، کیش متقابل برای پر کردن خلاء ایجاد شده جهت ارائه پوشش‌های مسئولیت کلوپ به کشتی‌ها و نفتکش‌های ایرانی و خارجی تاسیس شد (مصطفوی، ۱۳۹۹). همچنین بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران نیز اقدام به تأسیس صندوقی با سرمایه ۲۰۰۰٫۰۰۰٫۰۰۰ دلار برای حمایت از کلوپ‌های ایرانی نمود. بسیاری از ریسک‌های بزرگ (گنجیان ابوخیلی، ۱۳۹۹) حوزه‌های نفت، گاز، انرژی و صنایع پتروشیمی و... که ریسک آنها در گذشته به بیمه‌گران انکابی خارجی واگذار می‌شد با تأسیس کنسرسیوم انرژی در بین شرکت‌های بیمه ایرانی، بین این شرکت‌ها توزیع و در داخل کشور نگهداری شدند. صنعت کشتیرانی نیز برای برون‌رفت از مشکلات ناشی از تحریم‌ها اقدام به تأسیس شرکت‌های کشتیرانی جدید در خارج از کشور، تغییر نام، پرچم، مالکیت و نام کشتی‌ها و... نمود. تحریم سیستم بانکی در کنار مشکلات ناشی از قطع هرگونه همکاری بین بانکی با بانک‌های بین‌المللی در جهت نقل و انتقال منابع ارزی، گشودن اسناد اعتباری و... بیشترین تاثیر را در اثرگذاری تحریم‌ها داشته و در واقع کلیدی‌ترین بخش تحریم‌ها مربوط به این حوزه بوده و اثرپذیری سایر بخش‌ها از این حوزه کاملاً ملموس می‌باشد. هدف تحقیق پیش رو بررسی اثرات ریسک‌های نوظهور تحریم‌های اخیر بر صنعت بیمه در حوزه بیمه‌های حمل کالا با کشتی می‌باشد.

اهمیت موضوع

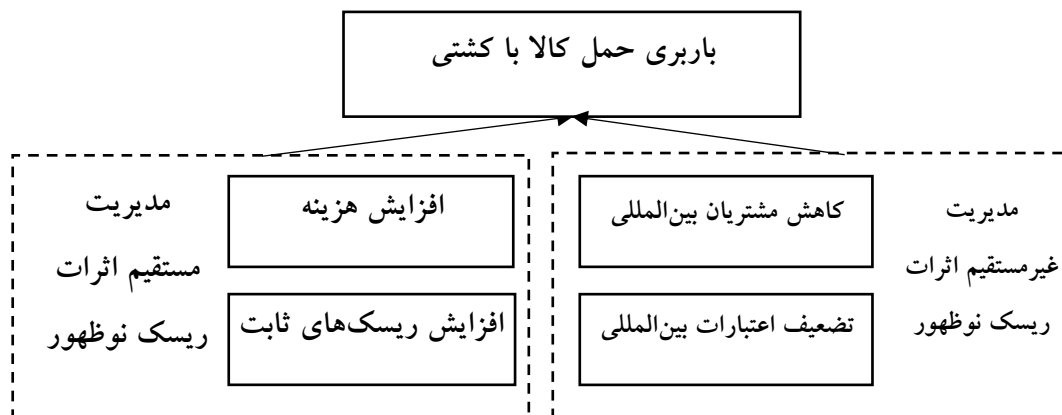
از آنجا که تحریم‌های جامع اقتصادی با حجم وسیع و گسترده بین‌المللی برای اولین بار بر علیه جمهوری اسلامی ایران وضع و اعمال می‌شد، بخش‌های مهم اقتصادی، صنعتی، خدماتی و مالی کشور از جمله صنعت بیمه با ریسک‌های چالش بزرگی مواجه و در بدو امر آمادگی و فرصت کافی برای مقابله با این پدیده جدید در کشور وجود نداشت و بسیاری از مسائل جاری کشور با چالش اساسی روبرو شد. مشکلات و ریسک‌های گوناگون ناشی از تحریم‌ها، صنعت بیمه را که تامین‌کننده امنیت سرمایه‌گذاران و بازرگانان داخلی و خارجی بوده و بخش عمده درآمد حق بیمه خود را در ازاء ارائه انواع پوشش‌های بیمه‌گری به ایشان به‌دست می‌آورد، از این بازار بالقوه محروم نمود، چرا که تحریم‌ها از یک سو باعث از دست دادن بخش اعظمی از مشتریان بین‌المللی محصولات و خدمات داخلی و از طرف دیگر باعث ایجاد محدودیت برای سرمایه‌گذاران بین‌المللی شده است. تحریم خرید نفت و سرمایه‌گذاری در حوزه انرژی به همراه تحریم سیستم بانک و بیمه و خطوط کشتیرانی و نفتکش‌ها در واقع تحریم منابع درآمدی کشور بود. مطالعات تجربی بیانگر آنست که تحریم‌های اقتصادی بین‌المللی می‌تواند اقتصاد هر کشوری را به حالت رکود سوق داده و در حالت رکود، تولیدکنندگان جهت

جبران کسری سود خود اقدام به افزایش قیمت‌ها می‌کنند و به عبارتی اقتصاد کشور با حالت رکود تورمی مواجه می‌گردد. در اقتصاد در حالت رکود همراه با تورم به دلیل آنکه حداقل دستمزدها معمولاً با نرخ تورم تعدیل می‌گردند شاهد رشد حداقل دستمزدها و مجدداً افزایش قیمت‌ها خواهیم بود. لذا در چنین حالتی بخش عمده مردم مازاد مالی جهت خرید انواع بیمه‌نامه از قبیل بیمه‌های عمر و سایر بیمه‌نامه‌های خرد را نخواهند داشت و این یعنی کاهش درآمد و پرتفوی سودده شرکت‌های بیمه دست‌اندرکاران صنعت بیمه پس از مواجهه با این چالش با همکاری دولت و بیمه مرکزی ج.ا.ا. راهکارهای زیر را برای کاهش اثرات تحریم و حفظ تعادل اقتصادی اتخاذ و توانستند در برخی از حوزه‌ها تهدیدات را به فرصت تبدیل و بخشی از درآمد از دست رفته خود را بازیابند.

برخی از کارشناسان معتقد به مفید بودن تحریم‌ها می‌باشند. ایشان معتقدند که میلیاردها تومان پولی که هر سال بیمه‌گران داخلی بابت تهیه انواع قراردادهای اتکایی و یا بابت واگذاری‌های اتکایی در حوزه‌های مختلف صنعتی، مالی و خدماتی به بیمه‌گران خارجی پرداخت می‌شد، اکنون در کشور و در حساب شرکت‌های بیمه باقی مانده است و علاوه بر سرمایه‌گذاری، موجبات اتکاء به پتانسیل‌های داخلی را فراهم آورده است. ولی اینکه راهکارهای اتخاذ شده فوق تا چه میزان در بازگرداندن رونق اقتصادی به کشور و متعاقباً صنعت بیمه راهگشا بوده و چه فرصت‌ها، چالش‌ها و تهدیدهایی را پدید آورده است، موضوعی قابل بررسی و تامل می‌باشد. و همچنین با توجه به نگهداری بخش عمده ریسک‌های بزرگ نظیر ریسک‌های حوزه‌های نفت، گاز و پالایشگاه‌ها در داخل کشور در صورت بروز بلایای طبیعی و یا حوادث فاجعه بار نظیر آنچه در سال‌های اخیر در کشور عمان (طوفان گونو و فت)، کشور پاکستان (سیل)، ژاپن (سونامی)، هند (باران‌ها و سیل‌های ویرانگر)، چین، (زلزله و سیل ویرانگر)، ترکیه (زلزله) و .. رخ داده، آیا صنعت بیمه با توان فنی و کارشناسی فعلی قادر به جبران خسارات فاجعه بار، در شرایطی که نقل و انتقال پول به داخل و خارج از کشور به سختی صورت می‌پذیرد و امکان دریافت خدمات کارشناسی وجود ندارد، خواهد بود؟ با توجه به محدود بودن کشورهای تحریم شده، متفاوت بودن نوع تحریم‌های اعمال شده بر سایر کشورها، جدید بودن موضوع تحریم‌های جامع اقتصادی ایران و اثرات متقابل آنها بر صنعت بیمه، مطالعات به عمل آمده حاکی از آن است که تاکنون تحقیقات خاص و جامعی در داخل و خارج کشور در این خصوص صورت نگرفته و طبق بررسی‌های به عمل آمده از طریق مذاکره و استعلام حضوری از مبادی ذیربط، از جمله پژوهشکده بیمه مرکزی، متأسفانه خلاء تحقیقاتی در این حوزه مهم که در حال حاضر به‌طور متوسط بیش از ۲٪ از تولید ناخالص داخلی کشور از این صنعت عاید می‌شود،

بسیار مشهود می‌باشد. لذا پس از آسیب‌شناسی ریسک‌های نوظهور تحریم‌ها و بررسی اثرات غیرقابل انکار آن بر بیمه باربری می‌توان بخشی از چالش‌ها، ضعف‌ها و تهدیدهای موجود و پیش رو را در حوزه بیمه‌گری را شناسایی و با اتخاذ راهکارهای فنی خود را برای شرایط مختلف احتمالی تحریم در آینده در صورت تشدید، تخفیف و یا رفع کامل آنها آماده نمود.

مدل مفهومی تحقیق



شکل ۱- مدل تحقیق

اهداف تحقیق

اهداف اصلی

شناخت تاثیر مدیریت ریسک‌های نوظهور بر بیمه باربری حمل کالا با کشتی

اهداف فرعی

۱. شناخت اثرات افزایش هزینه (مدیریت مستقیم اثرات ریسک نوظهور) بر بیمه باربری حمل کالا با کشتی
۲. بررسی اثرات افزایش ریسک‌های ثابت (مدیریت مستقیم اثرات ریسک نوظهور) بر بیمه باربری حمل کالا با کشتی
۳. بررسی اثرات کاهش مشتریان بین‌المللی (مدیریت غیرمستقیم اثرات ریسک نوظهور) بر بیمه باربری حمل کالا با کشتی

۴. بررسی اثرات تضعیف اعتبار بین‌المللی (مدیریت غیرمستقیم اثرات ریسک نوظهور) بر بیمه باربری حمل کالا با کشتی

اهداف کلی

آسیب‌شناسی مدیریت ریسک‌های نوظهور اثرات تحریم‌های اتحادیه اروپا بر شرکت سهامی بیمه ایران در حوزه بیمه‌های باربری دریایی (در واحدهای فعال داخل کشور) و بررسی میزان کارآمدی راهکارهای اتخاذ شده و برنامه‌ریزی برای کاهش اثرات و زیان‌های ناشی از تحریم. بررسی میزان وابستگی فنی و کارشناسی صنعت بیمه کشور و در راس آن شرکت بیمه پارسیان با بیشترین سهم بازار به‌عنوان رهبر بازار بیمه به بیمه‌گران بین‌المللی.

بررسی امکان فرصت‌سازی از تهدیدهای اتحادیه اروپا در شرکت‌های بیمه نظیر پدیده تحریم

اهداف ویژه

بررسی راهکارهای مدیریت اثرات ریسک‌های نوظهور تحریم‌های اتحادیه اروپا بر صنعت بیمه کشور در حوزه بیمه‌های باربری دریایی و قراردادهای اتکایی (در واحدهای فعال داخل کشور).

اهداف کاربردی

ارائه خدمات مناسب جایگزین به بیمه‌گذاران در جهت حفظ پرتفوی و جلب رضایت ایشان در شرایط تحریم و کم‌اثر کردن اثر تحریم. بومی‌سازی حداکثری توان فنی صنعت بیمه از طریق ارتقاء سطح آموزش فنی کارکنان و مدیران شرکت. تبدیل ریسک‌های بیمه‌ای به اوراق بهادار از طریق برقراری ارتباط مستقیم بین صنعت بیمه و بازار بورس و سرمایه.

سؤالات تحقیق

سوال اصلی

آیا مدیریت ریسک‌های نوظهور در بیمه باربری کشتی اثر معنی‌داری دارد؟

سؤالات فرعی

۱. آیا افزایش هزینه (مدیریت مستقیم اثرات ریسک نوظهور) بر بیمه باربری حمل کالا با کشتی اثر معنی‌داری دارد؟

۲. آیا افزایش ریسک‌های ثابت (مدیریت مستقیم اثرات ریسک نوظهور) بر بیمه باربری حمل کالا با کشتی اثر معنی‌داری دارد؟

۳. آیا کاهش مشتریان بین‌المللی (مدیریت غیرمستقیم اثرات ریسک نوظهور) بر بیمه باربری حمل کالا با کشتی اثر معنی‌داری دارد؟

۴. آیا تضعیف اعتبار بین‌المللی (مدیریت غیرمستقیم اثرات ریسک نوظهور) بر بیمه باربری حمل کالا با کشتی اثر معنی‌داری دارد؟

روش تحقیق

تحقیق حاضر به لحاظ هدف کاربردی و به لحاظ شیوه جمع‌آوری داده پیمایشی است. جامعه آماری تحقیق حاضر، مدیران ارشد، کارشناسان خبره و مطلع شرکت سهامی بیمه پارسیان می‌باشند؛ که با توجه به جدول مورگان، تعداد نمونه آماری ۱۱۰ نفر برای حجم نمونه در نظر گرفته خواهد شد. جهت تجزیه و تحلیل آماری از روش نمونه‌گیری تصادفی ساده استفاده شده است. ابزار گردآوری اطلاعات پرسشنامه محقق ساخته شامل گویه‌های مدل مفهومی می‌باشد. در این تحقیق، برای تجزیه و تحلیل داده‌های به‌دست آمده از نمونه‌ها از روش‌های آمار استنباطی استفاده شده است. برای این منظور در مرحله اول، مدل اندازه‌گیری و سپس مدل ساختاری پژوهش مورد بررسی قرار می‌گیرد؛ برای این منظور نرم‌افزار اس‌پی‌اس اس استفاده شده است. ابزار گردآوری اطلاعات پرسشنامه محقق ساخته شامل گویه‌های مدل مفهومی می‌باشد. پایایی این تحقیق مطابق با روش پی‌ال‌اس از سه طریق ضرایب بارهای عاملی، ضرایب آلفای کرونباخ و پایایی ترکیبی بررسی شده است. با توجه به اینکه کلیه بارهای عاملی بالاتر از ۰.۴ می‌باشند، لذا مدل از پایایی مناسب برخوردار است. نتایج آزمون آلفای کرونباخ که با استفاده از نرم‌افزار اسمارت پی‌ال‌اس^۱ انجام شد در جدول ذیل به اختصار ارائه گردیده است. چون مقادیر آلفا بالاتر از ۰.۷ می‌باشد حاکی از پایایی مناسب مدل دارد.

محاسبه پایایی ابزار تحقیق با روش پی‌ال‌اس

ضرایب بارهای عاملی

شکل ذیل مدل تحقیق را به همراه ضرایب بارهای عاملی نشان می‌دهد.

^۱ Smart PLS

آلفای کرونباخ

ضریب آلفای کرونباخ مربوط به پایایی پرسشنامه

آلفای کرونباخ	متغیرها
۰.۷۶	افزایش هزینه (مدیریت مستقیم اثرات ریسک نوظهور)
۰.۷۱	افزایش ریسک‌های ثابت (مدیریت مستقیم اثرات ریسک نوظهور)
۰.۸۲	تضعیف اعتبارات بین‌المللی (مدیریت غیرمستقیم اثرات ریسک نوظهور)
۰.۸۳	کاهش مشتریان بین‌المللی (مدیریت غیرمستقیم اثرات ریسک نوظهور)
۰.۸۶	بیمه باربری حمل کالا با کشتی

پایایی ترکیبی (سی آر)^۱

نتایج آزمون پایایی ترکیبی که با استفاده از نرم‌افزار اسمارت‌پی‌ال‌اس^۲ انجام شد به اختصار در جدول ذیل ارائه گردیده است. چون مقادیر پایایی ترکیبی بالاتر از ۰.۷ می‌باشد لذا مدل پایایی مناسبی دارد.

نتایج مربوط به پایایی ترکیبی (CR)

پایایی ترکیبی	متغیرها
۰.۸۶	افزایش هزینه (مدیریت مستقیم اثرات ریسک نوظهور)
۰.۸۳	افزایش ریسک‌های ثابت (مدیریت مستقیم اثرات ریسک نوظهور)
۰.۸۹	تضعیف اعتبارات بین‌المللی (مدیریت غیرمستقیم اثرات ریسک نوظهور)
۰.۸۱	کاهش مشتریان بین‌المللی (مدیریت غیرمستقیم اثرات ریسک نوظهور)
۰.۸۵	بیمه باربری حمل کالا با کشتی

محاسبه روایی با روش پی‌ال‌اس^۳

در این تحقیق با کمک نرم‌افزار اسمارت پی‌ال‌اس روایی پرسشنامه، به وسیلهٔ روایی واگرا محاسبه گردید.

^۱ CR: Composite Reliability

^۲ Smart PLS

^۳ PLS

روایی همگرا

با توجه به اینکه در این پژوهش مقدار اوه (متوسط واریانس استخراج شده) برای هر یک از متغیرها بیشتر از ۰.۵ است، این اعداد حکایت از روایی همگرای مناسب مدل دارند. با در نظر گرفتن مقدار مناسب برای آلفای کرونباخ ۰.۷ (کرونباخ^۱، ۱۹۵۱)، برای پایایی ترکیبی ۰.۷ (نونالی^۲، ۱۹۷۸) و برای اوه ۰.۵ (فرنل و لاکر^۳، ۱۹۸۱) می‌باشد و مطابق با یافته‌های حاصل تمامی این معیارها در مورد متغیرها مقدار مناسبی اتخاذ نموده‌اند، می‌توان مناسب بودن وضعیت پایایی و روایی همگرای پژوهش حاضر را تأیید ساخت.

نتایج حاصل از روایی همگرا تحقیق

متغیرها	AVE
افزایش هزینه (مدیریت مستقیم اثرات ریسک نوظهور)	۰.۶۴
افزایش ریسک‌های ثابت (مدیریت مستقیم اثرات ریسک نوظهور)	۰.۷۱
تضعیف اعتبارات بین‌المللی (مدیریت غیرمستقیم اثرات ریسک نوظهور)	۰.۷۵
کاهش مشتریان بین‌المللی (مدیریت غیرمستقیم اثرات ریسک نوظهور)	۰.۷۴
بیمه باربری کالا با کشتی	۰.۷۳

منبع: یافته‌های تحقیق

روایی واگرا

برای محاسبه میزان روایی واگرا از روش فورنل و لارکر استفاده می‌شود. نتایج روایی واگرا در جدول ذیل بیان شده است.

نتایج حاصل از اندازه‌گیری روایی واگرا به روش فورنل و لارکر

شاخص‌ها	افزایش هزینه	افزایش ریسک های ثابت	تضعیف اعتبارات بین‌المللی	کاهش مشتریان بین‌المللی	بیمه باربری حمل کالا با کشتی
افزایش هزینه (مدیریت مستقیم اثرات ریسک نوظهور)	۰/۸۳۹				
افزایش ریسک‌های ثابت (مدیریت مستقیم اثرات ریسک نوظهور)	۰/۲۶	۰/۷۶۷			

¹ Cronbach

² Nunnally

³ Fornel & Larker

تضعیف اعتبارات بین‌المللی (مدیریت غیرمستقیم اثرات ریسک نوظهور)	۰/۲۸	۰/۲۰	۰/۸۳۹
کاهش مشتریان بین‌المللی (مدیریت غیرمستقیم اثرات ریسک نوظهور)	۰/۳۲	۰/۳۵	۰/۷۳۳
بیمه باربری حمل کالا با کشتی	۰/۳۳	۰/۳۲	۰/۲۵
	۰/۸۹۶	۰/۴۴	

منبع: یافته‌های تحقیق

نتایج آزمون کلموگروف اسمیرنوف برای متغیرهای پژوهش

نتیجه نرمالیتی	سطح معناداری	آماره z	داده‌های مربوط به
نرمال هست	۰/۶۹۸	۰/۷۰۸	فرضیه اصلی
نرمال هست	۰/۶۳۲	۰/۷۴۷	فرضیه فرعی ۱
نرمال هست	۰/۱۰۳	۱/۲۱۷	فرضیه فرعی ۲
نرمال هست	۰/۴۴۵	۰/۸۶۳	فرضیه فرعی ۳
نرمال هست	۰/۳۵۷	۰/۹۲۷	فرضیه فرعی ۴

منبع: یافته‌های تحقیق

همان‌طور که در جدول مشاهده می‌شود چون مقدار سطح معنی‌داری در همه داده‌های مربوط به فرضیه‌ها بالاتر از مقدار خطای ۰/۰۵ می‌باشد پس فرض صفر رد نمی‌شود، یعنی داده‌های پژوهش همگی نرمال می‌باشند و بهتر است از آزمون‌های پارامتری استفاده گردد.

بررسی فرضیه‌های تحقیق

با توجه به انتخاب طیف لیکرت ۵ تایی (۱ تا ۵) برای سؤالات تشکیل‌دهنده متغیرهای تحقیق، می‌بایست مقادیر حاصل از نظرات پاسخگویان را مورد بررسی قرار داد تا این موضوع روشن شود که آیا میانگین پاسخ‌های ایشان به‌طور متوسط با ۳ (نمره بهنجار این مقدار می‌باشد) تفاوت معناداری دارد یا خیر؟ بنابراین، از آزمون مقایسه میانگین تک نمونه‌ای استفاده شده است که نتایج آن در ذیل آمده است. به‌کارگیری آزمون t مستلزم برقراری شرایطی است از جمله اینکه توزیع جامعه مورد بررسی می‌بایست نرمال باشد. اگر این شرط کمی مخدوش شوند به شرط آنکه اولاً حجم نمونه خیلی کم نباشد، ثانیاً دارای مقادیر پرت نبوده و ثالثاً در آزمون مقایسه دو جامعه حجم نمونه‌ها با هم برابر باشد یا تقریباً برابر باشد، قابل اغماض است ولی اگر بررسی‌های اولیه بیان‌گر آن باشد

که فرض‌های مدل آزمون t به شدت مختل است، می‌توان از آزمون‌های جایگزین ناپارامتری استفاده کرد. با توجه به بزرگ بودن حجم نمونه (بزرگتر از ۳۰) می‌توان طبق قضیه حد مرکزی، و همچنین نتیجه آزمون کلموگروف اسمیرنوف، توزیع میانگین نمونه را نرمال فرض نمود و از آزمون پارامتریک تی‌استودنت استفاده کرد. بالا بودن آماره تی در این تحقیق به این دلیل است که عواملی دیگری هم به جز عوامل ذکر شده، بر بیمه باربری حمل کالا با کشتی تاثیرگذار بوده‌اند. که در این تحقیق به آنها پرداخته نشده است.

فرضیه اصلی: مدیریت ریسک‌های نوظهور بر باربری حمل کالا با کشتی موثر است.

(H0): میانگین پاسخ‌های داده شده برابر یا کمتر از ۳ می‌باشد. (مدیریت ریسک‌های نوظهور بر باربری حمل کالا موثر نیست)

(H1): میانگین پاسخ‌های داده شده بیشتر از ۳ می‌باشد. (مدیریت ریسک‌های نوظهور بر بیمه باربری حمل کالا موثر است)

نتایج آزمون t یک نمونه‌ای

میانگین	انحراف استاندارد	آماره t	درجه آزادی	سطح معناداری	نتیجه فرضیه
۳/۴۷۶	۰/۳۹۲	۱۲/۷۲۷	۱۰۹	۰/۰۰۰	تایید

نتیجه آزمون نشان می‌دهد مقدار میانگین حاصله بالاتر از حد متوسط ارزیابی شده است (مقدار میانگین پاسخ‌ها بیشتر از ۳ شده است) و نشان می‌دهد مدیریت ریسک‌های نوظهور بر باربری حمل کالا با کشتی موثر است. مقدار عدد بحرانی آزمون تک دنباله در سطح آلفای برابر با ۰/۰۵ برابر با مقدار ۱/۶۴۵ می‌باشد. از سوی دیگر آماره تی از مقدار بحرانی تک دنباله بیشتر می‌باشند. بنابراین می‌توان گفت که در سطح اطمینان ۹۵٪ مدیریت ریسک‌های نوظهور بر باربری حمل کالا با کشتی موثر است و فرضیه تحقیق تایید می‌شود.

فرضیه فرعی ۱: افزایش هزینه (مدیریت مستقیم اثرات ریسک نوظهور) بر بیمه باربری حمل کالا با کشتی تاثیرگذار است.

(H0): میانگین پاسخ‌های داده شده برابر یا کمتر از ۳ می‌باشد. (افزایش هزینه (مدیریت مستقیم اثرات ریسک نوظهور) بر بیمه باربری حمل کالا با کشتی تاثیرگذار نیست)

(H1): میانگین پاسخ‌های داده شده بیشتر از ۳ می‌باشد. (افزایش هزینه (مدیریت مستقیم اثرات ریسک نوظهور) بر بیمه باربری حمل کالا با کشتی تاثیر گذار است)

نتایج آزمون t یک نمونه‌ای

میانگین	انحراف استاندارد	آماره t	درجه آزادی	سطح معناداری	نتیجه فرضیه
۳/۸۲۸	۰/۷۵۶	۱۲/۱۱۵	۱۰۹	۰/۰۰۰	تایید

نتیجه آزمون نشان می‌دهد مقدار میانگین حاصله بالاتر از حد متوسط ارزیابی شده است (مقدار میانگین پاسخ‌ها بیشتر از ۳ شده است) و نشان می‌دهد افزایش هزینه (مدیریت مستقیم اثرات ریسک نوظهور) بر بیمه باربری حمل کالا با کشتی تاثیر گذار است. مقدار عدد بحرانی آزمون تک دنباله در سطح آلفای برابر با ۰/۰۵ برابر با مقدار ۱/۶۴۵ می‌باشد. از سوی دیگر آماره تی از مقدار بحرانی تک دنباله بیشتر می‌باشند. بنابراین می‌توان گفت که در سطح اطمینان ۹۵٪ افزایش هزینه (مدیریت مستقیم اثرات ریسک نوظهور) بر بیمه باربری حمل کالا با کشتی تاثیر گذار است و فرضیه تحقیق تایید می‌شود.

فرضیه فرعی ۲: افزایش ریسک‌های ثابت (مدیریت مستقیم اثرات ریسک نوظهور) بر بیمه باربری حمل کالا با کشتی موثر بوده است.

(H0): میانگین پاسخ‌های داده شده برابر یا کمتر از ۳ می‌باشد. (افزایش ریسک‌های ثابت (مدیریت مستقیم اثرات ریسک نوظهور) بر بیمه باربری حمل کالا با کشتی موثر نیست)

(H1): میانگین پاسخ‌های داده شده بیشتر از ۳ می‌باشد. (افزایش ریسک‌های ثابت (مدیریت مستقیم اثرات ریسک نوظهور) بر بیمه باربری حمل کالا با کشتی موثر است)

نتایج آزمون t یک نمونه‌ای

میانگین	انحراف استاندارد	آماره t	درجه آزادی	سطح معناداری	نتیجه فرضیه
۳/۰۶۹۷	۰/۵۰۳	۱۰/۴۵۵	۱۰۹	۰/۱۴۹	تایید

نتیجه آزمون نشان می‌دهد مقدار میانگین حاصله بالاتر از حد متوسط ارزیابی شده است (مقدار میانگین پاسخ‌ها بیشتر از ۳ شده است) و نشان می‌دهد افزایش ریسک‌های ثابت (مدیریت مستقیم اثرات ریسک نوظهور) بر بیمه باربری حمل کالا با کشتی موثر است. مقدار عدد بحرانی آزمون تک دنباله در سطح آلفای برابر با ۰/۰۵ برابر با مقدار ۱/۶۴۵ می‌باشد. از سوی دیگر آماره تی از مقدار بحرانی تک دنباله بیشتر می‌باشند. بنابراین می‌توان گفت که در سطح اطمینان ۹۵٪ افزایش ریسک‌های ثابت (مدیریت مستقیم اثرات ریسک نوظهور) بر بیمه باربری حمل کالا با کشتی تاثیرگذار است و فرضیه تحقیق تایید می‌شود.

فرضیه فرعی ۳: کاهش مشتریان بین‌المللی (مدیریت غیرمستقیم اثرات ریسک نوظهور) بر بیمه باربری حمل کالا با کشتی تاثیرگذار است.

(H0): میانگین پاسخ‌های داده شده برابر یا کمتر از ۳ می‌باشد. کاهش مشتریان بین‌المللی (مدیریت غیرمستقیم اثرات ریسک نوظهور) بر بیمه باربری حمل کالا با کشتی تاثیرگذار نیست.

(H1): میانگین پاسخ‌های داده شده بیشتر از ۳ می‌باشد. کاهش مشتریان بین‌المللی (مدیریت غیرمستقیم اثرات ریسک نوظهور) بر بیمه باربری حمل کالا با کشتی تاثیرگذار است.
نتایج آزمون t یک نمونه‌ای

میانگین	انحراف استاندارد	آماره t	درجه آزادی	سطح معناداری	نتیجه فرضیه
۳/۶۷۷	۰/۶۹۳	۱۰/۲۵۵	۱۰۹	۰/۰۰۰	تایید

نتیجه آزمون نشان می‌دهد مقدار میانگین حاصله بالاتر از حد متوسط ارزیابی شده است (مقدار میانگین پاسخ‌ها بیشتر از ۳ شده است) و نشان می‌دهد کاهش مشتریان بین‌المللی (مدیریت غیرمستقیم اثرات ریسک نوظهور) بر بیمه باربری حمل کالا با کشتی تاثیرگذار است. مقدار عدد بحرانی آزمون تک دنباله در سطح آلفای برابر با ۰/۰۵ برابر با مقدار ۱/۶۴۵ می‌باشد. از سوی دیگر آماره تی از مقدار بحرانی تک دنباله بیشتر می‌باشند بنابراین می‌توان گفت که در سطح اطمینان ۹۵٪ کاهش مشتریان بین‌المللی (مدیریت غیرمستقیم اثرات ریسک نوظهور) بر بیمه باربری حمل کالا با کشتی تاثیرگذار است و فرضیه تحقیق تایید می‌شود.

فرضیه فرعی ۴: اثرات تضعیف اعتبار بین‌المللی (مدیریت غیرمستقیم اثرات ریسک نوظهور) بر بیمه باربری حمل کالا با کشتی تاثیرگذار است.

(H0): میانگین پاسخ‌های داده شده برابر یا کمتر از ۳ می‌باشد. (اثرات تضعیف اعتبار بین‌المللی (مدیریت غیرمستقیم اثرات ریسک نوظهور) بر بیمه باربری حمل کالا با کشتی تاثیرگذار نبوده است).

(H1): میانگین پاسخ‌های داده شده بیشتر از ۳ می‌باشد. (اثرات تضعیف اعتبار بین‌المللی (مدیریت غیرمستقیم اثرات ریسک نوظهور) بر بیمه باربری حمل کالا با کشتی تاثیرگذار بوده است).

نتایج آزمون t یک نمونه‌ای

میانگین	انحراف استاندارد	آماره t	درجه آزادی	سطح معناداری	نتیجه فرضیه
۳/۷۱۲	۰/۴۶۷	۱۵/۹۸۸	۱۰۹	۰/۰۰۰	تایید

نتیجه آزمون نشان می‌دهد مقدار میانگین حاصله بالاتر از حد متوسط ارزیابی شده است (مقدار میانگین پاسخ‌ها بیشتر از ۳ شده است) و نشان می‌دهد اثرات تضعیف اعتبار بین‌المللی (مدیریت غیرمستقیم اثرات ریسک نوظهور) بر بیمه باربری حمل کالا با کشتی تاثیرگذار است. مقدار عدد بحرانی آزمون تک دنباله در سطح آلفای برابر با ۰/۰۵ برابر با مقدار ۱/۶۴۵ می‌باشد. از سوی دیگر آماره تی از مقدار بحرانی تک دنباله بیشتر می‌باشند بنابراین می‌توان گفت که در سطح اطمینان ۹۵٪ اثرات تضعیف اعتبار بین‌المللی (مدیریت غیرمستقیم اثرات ریسک نوظهور) بر بیمه باربری حمل کالا با کشتی تاثیرگذار است و فرضیه تحقیق تایید می‌شود.

پیشنادهای کلی متناسب با فرضیه‌ها و یافته‌ها

در این بخش با استفاده از موارد مطرح شده در پرسشنامه و همچنین انجام آزمون آماری داده‌های جمع‌آوری شده نتیجه‌گیری‌های لازم به عمل آمده و در این رابطه پیشنهادهایی از سوی محقق ارائه شده است. راه‌حل بهینه در شرایط فعلی شرایطی که برخلاف سایر کشورها برای ایران شرایطی گذرا نیست و حالت دائمی دارد و در محاصره انواع تحریم‌های بین‌المللی می‌باشد مدلی، اقتصادی است که بتواند کشور را در شرایط جنگ، آشوب، انقلاب، تحریم و بحران به پیش ببرد. در این مدل اقتصادی به تحریم‌ها به‌عنوان فرصت‌هایی نگریسته می‌شود که می‌تواند برای کارا نمودن و اصلاح نقاط ضعف سیستم‌های اقتصادی کشور استفاده نماید. اقتصاد کشوری که دارای جهانی‌بینی خاصی است و این جهانی‌بینی با منافع با قدرت‌های دنیا در تضاد است اقتصاد خاصی خواهد بود

از این رو باید همه سازوکارها و اجزای کشور به گونه‌ای طراحی شوند که از آن در برابر تهدیدها حفاظت کنند و مسیر رسیدن به اهداف کشور را هموار سازند. لذا موارد ذیل را به‌عنوان پیشنهادهای متناسب با ادبیات تحقیق و یافته‌ها و فرضیه‌ها ارائه و در انتهای بخش نیز پیشنهادهاتی برای ادامه کار پژوهشگرانی که تمایل دارند در این زمینه تحقیق نمایند ارائه شده است.

پیشنادهای متناسب با ادبیات تحقیق

اعتمادسازی منطقه‌ای و بین‌المللی

تقویت اعتمادسازی، ضمن پایبندی به اصول و آرمان‌های ملی با تقویت حوزه دیپلماسی و حضور فعال در مجامع بین‌المللی به‌خصوص در سطح منطقه و کشورهای همسایه، برای ارائه خدمات و پوشش‌های بیمه‌ای و جذب مشتریان در خارج از کشور.

درک مفهومی تحریم و اثرات آن توسط مدیریت کلان کشور

اگر مدیریت‌های کلان ملی درک مفهومی درستی از تحریم داشته و دلایل ایجاد آن را تشخیص داده باشند و شیوه‌های عملیاتی‌اش را نیز درک کرده باشند متعاقب آن آثار و پیامدهایش را در زمینه بیمه‌های باربری (که بیشترین ضربه از تحریم‌ها را در این بخش متحمل شده‌ایم) بدانند در این صورت است که اقدام‌هایی برای کنترل، مهار تحریم، کم اثر کردن تحریم و بی‌اثر کردن تحریم انجام می‌دهند. در غیر این صورت از همان ابتدا با ساده‌اندیشی ممکن است عنوان کنند ما این تهدید را می‌توانیم به فرصت تبدیل کنیم چرا که تبدیل تهدید به فرصت یک کار ابرمدیریتی است و ابر استراتژیست‌ها این کار را می‌توانند انجام بدهند یعنی اگر هر مدیر و مسئولی بلافاصله از تبدیل تهدید به فرصت سخن گفت از خام‌خیالی وی نشات گرفته است. لذا چنانچه متعاقب تحریم‌های اقتصادی، رونق اقتصادی در دستور کار قرار می‌گرفت در آن برهه زمانی نه تنها فعالیت‌های غیرمولد اقتصادی مانند سوداگری با ارز و سکه می‌توانست با تدابیر عالمانه ایجاد نشود بلکه جهت‌گیری فعالیت‌ها به سمت تولید حرکت می‌کرد.

بهره‌گیری از توانمندی‌های ملی

مدیریت تحریم‌های صنعت بیمه با بهره‌گیری از توانمندی‌های ملی و داخلی باید مورد توجه قرار گیرد. تحریم‌ها به صرف تحریم بودن، نگران‌کننده نیستند. آنچه در این تحریم‌ها که مصداقی از تهدید است مورد توجه و اهمیت می‌باشد، بحث مدیریت این تهدیدهاست. ولی با بیان این که استفاده از ظرفیت کارشناسان بیمه‌ای و نخبگان دلسوز و صالحی که مصالح، منافع ملی برایشان مهم است یک ضرورت اجتناب‌ناپذیر است. به عبارتی

تصمیمات عجولانه و غیرمنطقی مسئولین باعث تکمیل پازل تحریم‌کنندگان و دستیابی به اهداف از پیش تعیین شده نشود.

آگاهی بخشیدن به افکار عمومی با تکیه بر وحدت ملی مردم و مسئولین

بخشی از آثار تحریم‌ها، خواه ناخواه، روانی است که باعث بی‌اعتمادی و دور شدن مشتریان بیمه‌ای می‌شوند. آن‌گونه که به زعم برخی کارشناسان در مواردی می‌گویند آن‌قدر که این بخش مهم است خود تحریم‌ها مهم نیستند بنابراین، برای کاهش آثار روانی تحریم‌ها باید ضمن آگاهی بخشیدن به افکار عمومی در خصوص هدف تحریم‌های بیمه و ارائه تحلیل‌های دقیق و به دور از احساسات در این باره باید با تکیه بر وحدت ملی مردم و نخبگان و کارشناسان بیمه‌ای و سیاسی و اتخاذ راهکارهای متقابل اثرات تحریم‌ها را به حداقل رساند.

پیشنهاد‌های کلی متناسب با فرضیه‌ها و یافته‌ها

تقویت فنی و مالی کلپ‌های پی‌اند‌آی ایرانی با همکاری مشترک شرکت‌های بیمه داخلی و دولت و استفاده از ظرفیت‌های فنی کشورهای آسیایی و کشورهای غیر عضو در اتحادیه اروپا.

تقویت صندوق ویژه بیمه دولت جهت حمایت از تحریم‌ها و افزایش ظرفیت بیمه‌نویسی و حمایتی آن.

اوراق بهادارسازی ریسک‌های باربری، این اوراق که به اوراق بهادار مرتبط با بیمه معروف‌اند^۱.

تاسیس صندوق‌های بیمه مشترک با صنایع بزرگ مانند نفت و فولاد

گسترش همکاری با شرکت‌های جنوب شرق آسیا و کشورهای عضو جهت انجام عملیات بیمه‌گری و

توزیع ریسک عملیات بیمه‌ای

چاپ و فروش اوراق قرضه مخاطره‌پذیر از طریق بازار سرمایه

استفاده از ظرفیت صندوق بیمه دولت برای پوشش بیمه‌ای کشتی‌های ایرانی و خارجی که خواستار حمل

محمولات ایرانی از بنادر خارج از کشور به مقصد بنادر ایرانی. با توجه به موقعیت ویژه کشور امارات عربی

متحد که بخش عمده اقتصاد آن مبتنی بر صادرات مجدد^۲ می‌باشد. بسیاری از کالاهای مورد نیاز از طریق

لنج‌های باری که در زمره کشتی‌های طبقه‌بندی شده نمی‌باشند به ایران حمل می‌شوند. بنابراین فرصت بسیار

^۱-Insurance-Linked Securities

^۱-Re-Export

مناسبی جهت تقویت مدیریت ریسک‌های نوظهور باریری شعب فعال داخل کشور از طریق برنامه‌ریزی و تدوین استراتژی‌های مناسب جهت مدیریت ریسک‌های نوظهور و جذب پرتفوی این بخش می‌باشد.

افزایش ظرفیت بیمه‌نویسی و دامنه پوشش‌های کلوپ‌های پی‌اند‌آی ایرانی، جهت ارائه پوشش به بیمه‌گذاران شعب داخل کشور شرکت.

ارتقای کیفیت خدمات بیمه‌ای در شعب خارج از کشور جهت حفظ جایگاه و اعتبار شرکت برای شرایط پس از تحریم.

ارتقای دانش و سطح فنی کارکنان کلوپ‌های پی‌اند‌آی ایرانی.

بیمه مرکزی جمهوری اسلامی ایران در خصوص تعیین سهم نگهداری ریسک شرکت‌های بیمه و نحوه پذیرش و نرخ‌دهی هر شرکت بسته به توان فنی و مالی آنها، نظارت بیشتری نماید.

پیشنهاد به محققان بعدی

- ✓ انجام تحقیق مکمل و کاربردی به منظور شناسایی بیشتر آثار تحریم‌های بین‌المللی در سایر بخش‌های بیمه‌گری
- ✓ انجام تحقیق در خصوص مقایسه اثرات تحریم‌های جامع اقتصادی اتحادیه اروپا بر صنعت بیمه و مقایسه آن با اثرات تحریم‌های یک‌جانبه ایالات متحده آمریکا
- ✓ بررسی دستاوردهای صنعت بیمه از محل تحریم‌های بین‌المللی
- ✓ بررسی نحوه اوراق بهادارسازی ریسک‌های بیمه‌ای و اتکایی در ایران

محدودیت‌ها

- موانع و مشکلات پژوهشگر که در این تحقیق با آنها مواجه شده است به ترتیب عبارتند از:
 - ✓ کمبود کارشناسان مطلع با موضوع تحریم در صنعت بیمه.
 - ✓ همکاری نامطلوب و ناکافی کارشناسان و مدیران مرتبط شرکت‌های بیمه‌گر.
 - ✓ نبود تحقیقات پژوهشگران در خصوص موضوع با توجه به جدید بودن عنوان پژوهش.
 - ✓ دشواری هماهنگی با کارشناسان و مدیران جهت مصاحبه حضوری و جمع‌آوری اطلاعات پرسشنامه.

منابع

- ❖ سالاریان، مسعود (۱۳۹۹)، نقش بیمه در مدیریت ریسک صنعت دریانوردی و جبران خسارت ناشی از تصادم دریایی، نخستین کنفرانس ملی حقوق، فقه و فرهنگ، شیراز
- ❖ مصطفوی، مینا و بشارت، احسان (۱۳۹۹)، بررسی رابطه علیت هیشائو بین ریسک‌های اقتصادی، عواملی نهادی و جمعیتی با تقاضای بیمه عمر در ایران، دومین کنفرانس بین‌المللی مدیریت، تجارت جهانی، اقتصاد، دارایی و علوم اجتماعی، تهران
- ❖ گنجیان ابوخیلی، اصغر (۱۳۹۹)، ارزیابی عوامل مؤثر بر خسارات بیمه شخص ثالث و ارتباط آنها با ریسک شرکت‌های بیمه (مطالعه موردی: شرکت بیمه توسعه شعبه بابل)، هشتمین همایش ملی پژوهش‌های مدیریت و علوم انسانی در ایران، تهران.
- ❖ Lacey, B., Herrington, W. G., Preiss, D., Lewington, S., & Armitage, J. (2017). The role of emerging risk factors in cardiovascular outcomes. *Current Atherosclerosis Reports*, 19(6), 28.
- ❖ Ascher, S., & Reinhardt, C. (2018). The gut microbiota: an emerging risk factor for cardiovascular and cerebrovascular disease. *European Journal of Immunology*, 48(4), 564-575.
- ❖ Thistlethwaite, J., & Wood, M. O. (2018). Insurance and climate change risk management: rescaling to look beyond the Horizon. *British Journal of Management*, 29(2), 279-298.
- ❖ Nguyen, S., Chen, P. S. L., & Du, Y. (2020). Risk identification and modeling for blockchain-enabled container shipping. *International Journal of Physical Distribution & Logistics Management*.
- ❖ Cajaiba-Santana, G., Faury, O., & Ramadan, M. (2020). The emerging cruise shipping industry in the arctic: Institutional pressures and institutional voids. *Annals of Tourism Research*, 80, 102796.
- ❖ Lessa, J. C. C., & Bulut, B. (2020). A New Era, a New Risk!“A Study on the Impact of the Developments of New Technologies in the Shipping Industry and Marine Insurance Market”. In *InsurTech: A Legal and Regulatory View* (pp. 313-342). Springer, Cham.
- ❖ Negri, P. (2018). Sustainable Finance and Non-Financial Disclosure: The Impact for the Insurance Industry. *Symphonya. Emerging Issues in Management*, (1), 110-126.
- ❖ Johannsdottir, L., & Cook, D. (2019). Systemic risk of maritime-related oil spills viewed from an Arctic and insurance perspective. *Ocean & Coastal Management*, 179, 104853.