نگاه

تومور بدخیم در صنعت خودرو



احمد فرهادی
کارشناس اقتصادی

● چند روزی است که آمار پنج‌ماهه خودروسازان ایرانی توسط وزارت صنایع و معادن منتشر شده است. اطلاعات موجود در این آمار نشانگر بیماری سختی است که این‌روزها در جان این صنعت رخنه کرده است. بر اساس آمار منتشره، میزان کل تولید صنعت خودرو تا پایان مردادماه ۱۳۹۲ عددی بالغ بر ۲۲۴هزار دستگاه است. اگر به آمار سال گذشته نظر کنیم در همین مدت زمانی، یعنی تا پایان مردادماه سال ۹۱ به عددی بالغ بر ۴۰۵هزار دستگاه خواهیم رسید. مقایسه این دو عدد از کاهش تولید خودروسازان به میزان ۴۴درصد تولید خودرو در سال ۹۲ به‌نسبت سال ۹۱ حکایت دارد. البته باید به یاد داشت که فضای صنعت خودرو در سال قبل هم بحران‌آلود بوده است؛ بحرانی که از سال ۹۰ بلای جان خودروسازان شده این‌روزها با شدت بیشتری آسمان این صنعت را درمی‌نوردد و علامت‌های امیدبخشی را از این صنعت به دست نمی‌دهد. زمانی دامنه نگرانی از وضعیت صنعت خودرو تشدید می‌شود که تولید پنج‌ماهه امسال خودروسازان را با آمار همین دوره در سال ۹۰ مقایسه کنیم. در پنج‌ماهه نخست سال ۹۰ خودروسازان ایرانی توانسته بودند ۶۳۵هزار دستگاه تولید داشته باشند و معنی این عدد یعنی کاهش ۶۶درصدی تولید خودرو در سال ۹۲ نسبت به سال ۹۰. واقعیت این است که این میزان کاهش آن‌هم طی دوسال هر صنعتی را زمین‌گیر خواهد کرد. نکته بسیار مهم این است که بدانیم کاهش تولید خودرو فقط به محدوده کاهش در میزانی از اعداد و ارقام خلاصه نمی‌شود، کاهش در تولید به مقیاس اقتصادی این صنعت هم آسیب فراوانی وارد می‌کند؛ قیمت خودرو را متلاطم کرده و حاشیه سود خودروسازان را تحت‌الشعاع قرار خواهد داد. به‌عنوان مثال خودرویی که با مقیاس ۵۰۰هزار دستگاه در سال تولید می‌شد و با حاشیه سودی معقول به قیمت ۱۵میلیون‌تومان فروخته می‌شد اگر همان خودرو با تیراژ ۲۰۰هزار دستگاه تولید شود باید با قیمت بالاتری به‌فروش برسد. این در حالی است که با کاهش تیراژ تولید قیمت خودروسازان در بازار ثابت بود و این یعنی افزایش روزافزون ضرر خودروسازان ایرانی. خودروسازان ایران در سال‌های قبل با سرمایه‌گذاری‌های متعدد ظرفیت تولیدی خود را برای تولید سالانه دومیلیون دستگاه خودرو تجهیز کرده بودند اما امروزه بر اساس آمار منتشره ظرف پنج‌ماهه نخست سال فقط ۲۲۴هزار دستگاه خودرو در این خطوط تولید شده است و این میزان تولید با توجه به نیروی انسانی شاغل در این صنعت و سرمایه‌گذاری‌های هنگفت صورت‌گرفته در آن؛ یعنی تولید زیان‌ده. شاخص دیگری که می‌تواند وخامت حال صنعت خودرو را بیان کند، شاخصی است تحت عنوان سرانه تولید. بر اساس سخنان قائم‌مقام تولید ایران‌خودرو، سرانه تولید سال ۹۰ در این شرکت با احتساب ۷۵۰هزار خودرو به‌ازای هر نفر ۳۰دستگاه خودرو بوده است. این در حالی است که بر اساس استاندارد اروپایی سرانه تولید به‌ازای هر نفر ۵۰دستگاه خودرو تعیین شده است. حال اگر خودروسازان با همین سرعت تولیدی سال را به پایان ببرند، سرانه تولید خودرو در ایران به‌ازای هر نفر کمتر از ۱۵دستگاه خودرو خواهد بود و این رقم به‌معنای وجود تومور بدخیم در صنعت خودروسازی ایران است. کافی است این سرانه را با سرانه تولید خودرو کشور کوچک اسلواکی مقایسه کنیم که در سال ۲۰۱۲ توانست با تولید ۹۲۷هزار دستگاه خودرو، رکورد جدید ۱۷۱دستگاه خودرو درازای هر نفر را ثبت کند. بر اساس آمار و اطلاعات موجود تولید در صنعت خودرو امری است زیان‌ده، اگر خودروسازان نتوانند با اقدامات سریع و کوتاه‌مدت بر بحران موجود غلبه کنند این بحران است که بر خودروسازان غلبه خواهد کرد و تمام سرمایه‌گذاری‌های مادی و معنوی این صنعت را در معرض انقراض و نابودی قرار خواهد داد.

خبر

درخواست لغو ممنوعیت‌های صادراتی

● **مهر:** مرکز پژوهش‌های مجلس شورای اسلامی در قالب سلسله گزارش‌هایی ضمن تحلیل وضعیت اقتصادی کشور، چالش‌های بخش بازرگانی در اقتصاد ایران را تشریح کرد. به گزارش این مرکز، سیاست کنونی تخصیص ارز، هم باعث بروز مشکلاتی برای صادرات و هم واردات شده است. در بخش صادرات، محدودیت‌هایی به‌منظور جلوگیری از صادرات مجدد کالاهایی که با ارز مرجع وارد شده‌اند، صورت گرفته است و در بخش واردات نیز عدم‌تخصیص ارز به برخی گروه‌های کالایی یا قاچاق کالاهایی که با ارز مرجع وارد شده‌اند، مشکلاتی را ایجاد کرده است. تنوع نرخ‌های ارز و اختلاف آنها باعث مشکلاتی از قبیل ایجاد فساد و رانت‌جویی، تشویق به خروج قاچاق کالاهایی که برای واردات ارز مرجع را مبادلاتی دریافت می‌کنند و در نتیجه هدررفت منابع می‌شود. این تنوع نرخ ارز گاهی اثربخشی مورد نظر را نیز به همراه ندارد، مثلا برخی کالاها مانند برنج که برای واردات از ارز مرجع استفاده کرده‌اند، در حال حاضر در بازار دچار کمبود شده و با قیمت‌های بالاتر از قیمت پایه به دست مصرف‌کننده می‌رسند. بنابراین سازوکار بازرگانی کشور باید به‌گونه‌ای تغییر کند تا ضمن حرکت به سمت حذف نرخ‌های چندگانه نرخ ارز در یک بازه زمانی، در کوتاه‌مدت نیز شفاف‌سازی لازم برای تخصیص ارز صورت گیرد و ابهامات و مشکلاتی مانند ممنوعیت صادرات برخی اقلام کالاها به‌دلیل دریافت ارز مرجع رخ ندهد.

چالش «افق چشم‌انداز» از دیدگاه رقابت جهانی

محمدرضا امینی . کارشناس ارشد مدیریت اجرایی

وقتی می‌خواهیم به‌مقصدی برویم براساس مسافت، سختی راه و زمان مورد نظر، نسبت به برنامه‌ریزی و تامین منابع اقدام می‌کنیم ولی وقتی نمی‌دانیم دقیقا کجا و چطور برویم آنگاه هر کاری می‌توانیم می‌کنیم. امروزه برنامه‌ریزان کمتر اعتقاد دارند که آینده خارج از کنترل ماست بنابراین برنامه‌ریزی را طراحی آینده مطلوب و ابداع راه‌حل‌های تحقق آن می‌دانند. در این تفکر، توسعه، هدف یا یکی از نتایج برنامه‌ریزی نیست بلکه توسعه فعالیتی است که در درون برنامه روی می‌دهد بنابراین فرآیند توسعه روی منابع بیشتر موثر خواهد بود تا منابع بر توسعه یعنی کمبودها که نتیجه رقابت است نباید مانع توسعه شود و راه‌حل غلبه بر محدودیت رشد، توسعه نامحدود خواهد بود. نظر به اینکه فرآیندهای برنامه‌ریزی در کشور ما معمولا کمتر از چنین ویژگی‌ای برخوردار است، بنابراین رصد دایم اسناد برنامه‌ها جهت انجام اصلاحات در دوره‌های میان‌مدت، امری ضروری است. برای اثبات این موضوع کافی است به دو سال گذشته در طرح هدفمندی مروری داشته باشیم. طی این مدت که قیمت دلار حتی به مرز چهاربرابر رسید عملا قیمت حامل‌های انرژی که تنها منبع تامین طرح هدفمندی یارانه‌ها بود از کنترل خارج شد. اگر براساس ۶۰ سنت قیمت خرید بنزین می‌خواستیم قیمت داخلی را تنظیم کنیم باید طی این سال‌ها قیمت ۴/۵برابر (حدود لیتری هزار و ۸۰۰تومان) می‌شد، که در حقیقت مابه‌التفات آن را مجددا به‌صورت یارانه غیرنقدی به‌صورت بی‌هدف به تمام مردم می‌دهیم و عملا این طرح از نگاه اقتصاد کلان بی‌اثر (و شاید هم مضر) و برای مردم هم کمک‌هزینه کوچکی برای جبران تورم در کالاهایی جز انرژی شد.

نظر به اینکه سند افق چشم‌انداز و سیاست‌های مربوطه به‌صورت رقابتی و پویا در مقایسه و رقابت با کشورهای خاص (صحیح یا غلط) تنظیم شده، بنابراین باید براساس رقابت هم آن را بازبینی کرد تا در صورت لزوم، اصلاح شود. در این نوشتار دو عبارت خودکفایی در تولید محصولات کشاورزی و توسعه‌یافته که در مجموعه اسناد بالادستی برنامه آمده را مورد بررسی قرار می‌دهیم:

۱- خودکفایی: ظاهرا حتی از نظر لغت هم غلط است و باید خوداتکایی آورده می‌شد. به هر صورت حتما شنیده‌اید که ما در تولید گوشت و شیر خودکفا شده‌ایم و نیاز به واردات، یا نداریم یا خیلی محدود داریم. برای بررسی خوداتکایی نخست لازم است که بدانیم شاخص مصرف چیست تا براساس آن تولید را به مرز خوداتکایی برسانیم. برای این منظور در جداول یک و دو مصرف سرانه گوشت و شیر را در مقیاس جهانی آورده‌ایم. همان‌طوری که مشاهده می‌کنید ایران در ستون اول هر دو جدول به ترتیب با مصرف سرانه سالانه ۶۶کیلوگرم شیر و ۳۶کیلوگرم گوشت قرار گرفته است. آیا تاکنون در جایی دیده شده که مثلا خوداتکایی در مصرف شیر یا گوشت یعنی مطابق استاندارد کدام گروه از کشورها یا معادل چند کیلو در سال؟ بدیهی است نه، مثلا اگر ما بخواهیم با استاندارد ترکمنستان (که یکی از کشورهای هدف چشم‌انداز است) مصرف کنیم باید تولید شیر و گوشت کشور دوبرابر شود. فراموش نکرده‌ایم با وجود اینکه در بخشی از دو سال گذشته، ارز با نرخ مرجع به این بخش تخصیص داده شد ولی همه کنترل‌هایمان را روی بازار شیر و گوشت و تخم‌مرغ و... از دست دادیم! آیا لازم نبود وقتی در سیاست‌های کلان از عبارت: تامین امنیت غذایی با تکیه بر تولید از منابع داخلی و تاکید بر خودکفایی در تولید محصولات اساسی کشاورزی استفاده می‌شد این سوال هم مطرح می‌شد که با چه شاخص و معیاری؟ و اینکه شاخص‌های مطرح در مورد محصولات غذایی خاص (و استراتژیک) با چه سرمایه‌گذاری و منابع داخلی قابل تولید خواهند بود؟ بدیهی است اگر قرار باشد ما با استاندارد ترکمنستان، شیر و گوشت مصرف کنیم حتی در پیش از نوسانات ارزی هم خوداتکایی و به تبع آن امنیت غذایی نداشتیم، زیرا وابسته به واردات به مقدار مساوی تولید بودیم. آیا در چنین وضعیتی، عملیات و برنامه‌های پایین‌دستی با روح سند افق چشم‌انداز هماهنگ هستند؟

۲- توسعه‌یافته: این عبارتی است که در متن افق چشم‌انداز آمده است. تعاریفی که برای کشورهای توسعه‌یافته می‌شود زیاد است ولی ما دو شاخص، یکی نسبت صادرات و واردات به تولید ناخالص داخلی و دومی شاخص تولید ناخالص داخلی سرانه، را برای بررسی این موضوع انتخاب کرده‌ایم.

نسبت صادرات به تولید ناخالص داخلی: کشورهای توسعه‌یافته‌ای مانند آلمان، فنلاند و... حدود ۳۰ تا ۴۰درصد تولید ناخالص داخلی خود را یا صادر یا وارد می‌کنند. البته این نسبت در کشورهای مختلف متفاوت است ولی عموما بالای ۲۰درصد است و مهم‌تر اینکه تنوع کالاهای صنعتی در صادرات آنها زیاد است. ولی وقتی به آمار کشورمان مراجعه می‌کنیم مشاهده خواهید کرد که رقم صادرات و واردات ما حدود ۶۶میلیارد است که معادل ۱۳درصد تولید ناخالص داخلی است که البته در صادرات هم سهم بالای ۶۵درصد متعلق به یک کالا به‌نام نفت بوده و غالب کالاهای دیگر هم غیرصنعتی‌است.

شاخص تولید ناخالص سرانه: جدول سه متوسط تولید ناخالص سرانه طی سال‌های ۲۰۰۵ تا ۲۰۱۲ را برای دو نمونه از کشورهای توسعه‌یافته و در حال توسعه نشان می‌دهد. کشورهای در حال توسعه مانند مالزی، مکزیک، چین و... با کشورهای توسعه‌یافته مانند پرتغال، ژاپن، آلمان، انگلستان و... در این شاخص تفاوت اساسی دارند. مرز این دو طبقه از کشورها یک فاصله ۱۰هزاردلاری است یعنی اگر بهترین کشورهای در حال توسعه اگر بخواهند به جرگه کشورهای توسعه‌یافته وارد شوند باید حداقل، تولید ناخالص سرانه خود را دوبرابر کند. فاصله ایران را هم در جدول با کشورهای توسعه‌یافته می‌توانیم ببینیم. آیا استفاده از این عبارت در افق چشم‌انداز، ناشی از تحلیل واقعی بوده یا به‌عنوان آمال آورده شده است؟ نکته قابل‌توجه درخصوص شاخص ایران این است که اگر با فرض ثابت‌بودن جمعیت کشور در آینده رقم این شاخص کشور با رشد سالانه ۱۰درصد - که هرگز به فکر هیچ‌کس در ایران نرسیده - ارتقا داده شود بعد از ۱۰سال (سال ۱۴۰۶) به رقمی بالای ۲۰هزاردلار خواهیم رسید، اگر رشد مطابق سناریوی خوش‌بینانه برنامه چشم‌انداز باشد، تحقق چشم‌انداز بعد از ۲۰سال (سال ۱۴۱۱) خواهد بود ولی اگر واقعی‌تر فکر کنیم و براساس رشد پنج‌درصدی که به‌طور متوسط طی این سال‌ها تجربه شده (به‌جز چند سال اخیر) بعد از ۳۱سال (سال ۱۴۲۲) به افق چشم‌انداز خواهیم رسید (یعنی بیش از ۲۰سال تاخیر) و البته مشروط به اینکه شاخص جهانی تا آن زمان تغییری نکند. حال فرض کنید با سیاست جمعیتی اخیر که باید جمعیت کشور به بالای صدمیلیون‌نفر برسد بخواهیم این شاخص را هم به دست آوریم آنگاه چه نرخ رشد اقتصادی را باید تجربه کنیم؟ آیا چنین نرخی قابل تحقق خواهد بود؟ در این صورت تکلیف این عبارت در سند بالادستی اصلی چه خواهد شد؟ امیدوارم با این بررسی کوتاه توانسته باشم ضرورت بازنگری اسناد بالادستی توسعه را نشان داده باشم زیرا با فرض پذیرش این استدلال، مهم‌ترین خطری که اقتصاد و تمام شوونات مرتبط با افق چشم‌انداز را تهدید می‌کند الگوکردن برنامه پنج‌ساله‌ای است که از این نظر چالش‌های فراوان دارد.

مصرف سرانه سالانه گوشت به کیلوگرم

۱۰۲-۱۲۰	۹۱-۱۰۲	۸۰-۹۱	۶۸-۸۰	۵۵-۶۸	۴۲-۵۵	-۴۲
آمریکا	کانادا	برزیل	ونزوئلا	مکزیک	عربستان	ایران
استرالیا	اسپانیا	فرانسه	امارات	ترکمنستان	ویتنام	لیبی
نیوزیلند	پرتغال	انگلستان	شیلی	گابن	مالزی	پرو

مصرف سرانه سالانه شیر به کیلوگرم

۲۸۱-۳۶۱	۲۱۷-۲۸۱	۱۶۳-۲۱۷	۱۱۹-۱۶۳	۷۹-۱۱۹	۳۷-۷۹
سوئد	فرانسه	آرژانتین	ترکیه	عربستان	ایران
یونان	آلمان	کانادا	برزیل	مکزیک	هندوستان
هلند	آمریکا	اسپانیا	ترکمنستان	سوریه	مصر

متوسط سرانه GDP طی سال‌های ۲۰۰۵ تا ۲۰۱۲

جایگاه

کشورهای منتخب	دلار
نروژ	۸۵/۰۹۸
دانمارک	۵۵/۸۰۵
سوئد	۴۹/۱۹۹
آمریکا	۴۶/۲۸۱
آلمان	۳۹/۹۱۱
ژاپن	۳۹/۶۷۵
انگلستان	۳۹/۶۴۰
فرانسه	۳۹/۴۴۷
سنگاپور	۳۹/۳۷۰
ایتالیا	۳۴/۳۲۹
پرتغال	۲۱/۱۱۲
کره‌جنوبی	۲۰/۰۴۰

کشورهای توسعه یافته و صنعتی

کشورهای منتخب	دلار
ترکیه	۹/۳۲۴
مکزیک	۸/۸۲۶
برزیل	۸/۷۰۱
مالزی	۷/۹۷۶
آفریقای‌جنوبی	۶/۳۳۸
ایران	۴/۵۹۷
تایلند	۴/۱۴۲
چین	۳/۶۹۸
اندونزی	۲/۳۹۶
هند	۱/۱۵۹

جمعیتی بالای ۴۰میلیون

گذر

میدان گازی مشترک ایران با انگلیس در آستانه لغو تحریم

● **تسنیم:** روزنامه انگلیسی دیلی‌تلگراف از نزدیک‌شدن انگلیس به دریافت معافیت برای میدان گازی مشترک با ایران خبر داد و نوشت: این میدان ظرفیت تولید روزانه ۱۹۰میلیون‌فوت‌مکعب گاز، معادل حدود پنج‌درصد گاز تولیدی روزانه انگلیس را دارد. میدان رهام، که ظرفیت تولید روزانه ۱۹۰میلیون‌فوت‌مکعب گاز، معادل حدود پنج‌درصد گاز تولیدی روزانه انگلیس را دارد، از سال ۲۰۱۰ تاکنون، به‌دلیل تحریم‌ها علیه ایران تعطیل شده است.

شرکت بی‌پی، اوایل امسال هشدار داد تعطیل باقی‌ماندن عملیات اکتشاف در این میدان به‌مدت طولانی همچنین تهدیدی را در مورد بسته‌شدن پیش از موعد یک میدان دیگر، به‌نام بروس که از همان زیرساخت‌ها استفاده می‌کند، به وجود می‌آورد. میدان گازی بروس، حدود سه‌درصد تولید گاز انگلیس در دریای شمال را برعهده دارد.

بر اساس این گزارش وزرای کابینه انگلیس اکنون می‌گویند به دریافت معافیت از تحریم‌ها که اجازه دهد تولید گاز در میدان رهام از سر گرفته شود و آینده میدان بروس تضمین شود، نزدیک شده‌اند.

زمزمه‌ها در مورد معافیت این میدان گازی از تحریم‌ها پس از آن شنیده می‌شود که علایمی از بهبود روابط ایران و انگلیس پس از روی کارآمدن حسن روحانی در ایران مشاهده شده است. اتحادیه اروپا هفته گذشته اعلام کرد «میدان گازی (متعلق به) شرکت بی‌پی می‌تواند بر اساس یک بخشنامه شورای اتحادیه اروپا که در دسامبر ۲۰۱۲ تصویب و طی آن مقررات قبلی در مورد اقدامات محدودیت‌زا علیه ایران اصلاح شد، از تحریم‌ها معاف شود.»

گزارش‌ها حکایت از آن دارد گفت‌وگوها بر این مساله متمرکز شده است که آیا دیگر شرکت‌ها نظیر بانک‌هایی که تراکنش‌های مالی مرتبط با این میدان را انجام می‌دهند نیز از این معافیت بهره‌مند می‌شوند یا خیر.

اداره انرژی و تغییرات زیست‌محیطی انگلیس اعلام کرد: «در حال همکاری با اتحادیه اروپا برای تضمین امنیت فعالیت بلندمدت میدان گازی رهام در دریای شمال بوده است و در زمان مشخص بیانیه‌ای در این زمینه صادر خواهد کرد.» بی‌پی اعلام کرد: «اولویت‌های ما تضمین امنیت فعالیت در این میدان و تداوم تبعیت شرکت از قوانین است.

توافق جدید ۱۸مدیر صنعت بیمه

تخفیف مازاد شخص‌ثالث ممنوع شد

مهر: براساس توافقنامه ۱۸مدیر صنعت بیمه کشور، ارایه هرگونه تخفیف مازاد در رشته بیمه شخص‌ثالث ممنوع اعلام شد و شرکت‌های بیمه نمی‌توانند تخفیفی بیش از حق بیمه‌های تعرفه مصوب دولت و تخفیف‌های ابلاغی بیمه مرکزی به مشتریان ارایه دهند.

بر اساس توافقنامه‌ای که بین مدیران شرکت‌های بیمه به امضا رسیده است، این شرکت‌ها متعهد به همکاری رعایت اصول حرفه‌ای در بازار بیمه شخص‌ثالث شدند. در این تعهدنامه که به امضای ۱۸مدیر بیمه‌ای رسیده است، ارایه هرگونه تخفیف مازاد در رشته بیمه شخص‌ثالث ممنوع اعلام شده است و شرکت‌های بیمه نمی‌توانند تخفیفی بیش از حق بیمه‌های تعرفه مصوب دولت و تخفیف‌های ابلاغی بیمه مرکزی به مشتریان ارایه دهند. در این تعهدنامه همکاری آمده است: «اعضای سندیکای بیمه‌گران به اتفاق مصمم هستند با توجه به نامه بیمه مرکزی مبنی بر محاسبه حق‌بیمه شخص‌ثالث به‌صورت کامل در حساب فی‌مابین ارایه هرگونه تخفیف در بیمه شخص‌ثالث که رشته‌ای زیان‌ده در کل مجموعه صنعت بیمه است اعم از عمومی، گروهی، قراردادی و هر ترتیب دیگری ممنوع اعلام کرده و تعهد می‌کند به هیچ عنوان کمتر از حق‌بیمه‌های بر اساس تعرفه مصوب دولت و تخفیف‌های ابلاغی بیمه مرکزی که در مجمع عمومی سندیکا مورد تایید قرار گرفته است، نفروشند. در صورتی که هر یک از اعضا این تعهد را ایفا نکند یا برخلاف اصول حرفه‌ای و اخلاقی مشتریان عمده سایر شرکت‌ها را با تخفیف‌های مستقیم یا غیرمستقیم جذب کند، با اعلام سندیکا موضوع در شورای عمومی مطرح و عدم رعایت اصول اخلاق حرفه‌ای با نظر دبیر سندیکا می‌تواند رسانه‌ای شود. همچنین در صورت تخلف اعضا از این تعهد سایر اعضای سندیکا هرگونه همکاری مالی با آن شرکت را به ترتیبی که در شورای عمومی سندیکا مصوب خواهد شد، متوقف خواهند کرد. تخفیف‌های رایج برای کارکنان صنعت بیمه در بیمه‌نامه‌های شخص‌ثالث مجاز است. غلامرضا تاجگردون، دبیرکل سندیکای بیمه‌گران ایران در مورد این توافقنامه گفت: این قرارداد برای رعایت اصول حرفه‌ای بازار بیمه شخص‌ثالث که یک فعالیت زیان‌ده و ضرر در صنعت بیمه کشور محسوب می‌شود، به امضا رسید.



وی با اشاره به افزایش نرخ دیه شخص‌ثالث توسط دولت برای سال‌جاری عنوان کرد: شرکت‌های بیمه برای همکاری با دولت و همراهی مردم، با وجود اینکه نرخ دیه شخص‌ثالث افزایش بسیار زیادی داشت و در مقابل نرخ بیمه شخص‌ثالث نصف آن افزایش یافت، تخفیف‌هایی را برای افرادی که بیمه شخص‌ثالث انجام می‌دادند، قایل می‌شد.

تاجگردون با تاکید بر رعایت اصول بیمه‌نامه شخص‌ثالث به‌صورت حرفه‌ای و فنی توسط شرکت‌های بیمه اظهار کرد: تعیین نرخ برای بیمه شخص‌ثالث همواره مشکلاتی را دارد، یعنی این نرخ همیشه پایین‌تر از نرخ فنی است که عملا به ضرر بیمه‌گران تمام می‌شود. برخی شرکت‌های بیمه حدود ۳۰درصد تخفیف به‌علاوه تخفیف‌های سالانه را می‌دهند که ارقام بالایی است. دبیرکل سندیکای بیمه‌گران ایران در پاسخ به این سوال که آیا شرکت‌های بیمه‌تخلفاتی را در زمینه تخفیف‌های بیمه‌نامه شخص‌ثالث مرتکب می‌شدند که چنین قراردادی به امضا رسیده است؟ تصریح کرد: چند شرکت بیمه‌ای بیش از حد تخفیف در بیمه‌نامه‌های شخص‌ثالث ارایه می‌دادند و این در حالی بود که توانایی پرداخت خسارت را نداشتند. وی ادامه داد: بنابراین با توجه به اینکه در حال حاضر نرخ بیمه شخص‌ثالث از لحاظ فنی پایین‌تر از نرخ واقعی است، تا زمانی که این نرخ به ثبات برسد، این تعهدنامه پابرجاست تا از این طریق شرکت‌های بیمه و مردم دچار زیان نشوند؛ یعنی در اصل رعایت مساله فنی بیمه شخص‌ثالث مورد تاکید قرار گرفته است.

به گفته تاجگردون، برخی از شرکت‌های بیمه تخفیف‌های تعرفه مصوب دولت و تخفیف‌های ابلاغی بیمه مرکزی را رعایت نمی‌کنند و تخفیف‌هایی بیش از آن ارایه می‌کردند و با این تعهدنامه ملزم به رعایت تخفیف‌ها شدند تا از این طریق مردم، بنگاه اقتصادی یا همان شرکت بیمه و سهامداران آن دچار زیان نشوند.

نرخ دیه در سال ۹۲ در ماه‌های عادی ۱۱۴میلیون‌تومان و در ماه‌های حرام با افزایش یک‌سوم ۱۵۲میلیون‌تومان است.

همچنین حداکثر حق بیمه سالانه بیمه اجباری شخص ثالث انواع وسایل نقلیه در سال ۹۲ برای تعهدات بدنی (دیه) یک‌میلیاردو ۵۲۰هزارریال و تعهدات مالی ۳۸میلیون‌ریال اعلام شده است.

