



بسمه تعالی  
 دانشگاه علامه طباطبائی  
 دانشکده خلباری و مدیریت  
 شماره: \_\_\_\_\_  
 تاریخ: \_\_\_\_\_  
 پیوست: \_\_\_\_\_

صورتجلسه دفاعیه پایان نامه تحصیلی

با نظرات خداوند متعال پایان نامه آقای سید سعید علوی دانشجوی کارشناسی ارشد رشته مدیریت بازرگانی گرایش مدیریت بیمه تحت عنوان: تاثیر ابعاد فرهنگی هافستد بر تعداد خسارات بیمه شخص ثالث اتومبیل (مطالعه موردی شرکت بیمه ایران) که به راهنمایی آقای دکتر سعید صحت مورخه ۸۸/۱۱/۱۴ با حضور اعضای هیات داوران برگزار گردید.

نمبره پایان نامه از ۱۸	
نمبره مقاله	تهیه و ارائه مقاله ۱ نمبره
	تأیید مقاله توسط استاد داور ۰/۵
	چاپ مقاله ارائه شده ۰/۵
نمبره نهایی	۱۶ با عدد یا حروف (بزرگ)

اعضای هیات داوران:

امضاء	نام و نام خانوادگی	سمت
	آقای دکتر سعید صحت	استاد راهنما
	آقای دکتر نادر مظلومی	استاد مشاور
	آقای دکتر سیدعلی اکبر افجه	استاد داور و نماینده تحصیلات تکمیلی

نمبره ۱۸ تا ۲۰ عالی  
 نمبره ۱۶ تا ۱۷ بسیار خوب  
 نمبره ۱۴ تا ۱۵ خوب  
 نمبره ۱۲ تا ۱۳ قابل قبول  
 نمبره ۱۰ تا ۱۱ غیر قابل قبول



دانشگاه علامه طباطبائی

دانشکده مدیریت و حسابداری

پایان نامه برای اخذ درجه کارشناسی ارشد رشته مدیریت بازرگانی

گرایش مدیریت بیمه

عنوان:

تأثیر ابعاد فرهنگی هافستد بر تعداد خسارات بیمه شخص ثالث اتومبیل

(مطالعه موردی شرکت بیمه ایران)

استاد راهنما:

جناب آقای دکتر سعید صحت

استاد مشاور:

جناب آقای دکتر نادر مظلومی

استاد داور:

جناب آقای دکتر سید علی اکبر افجه

پژوهش و نگارش:

سید سعید علوی

زمستان ۱۳۸۸

تقدیم بہ

روح پاک پدرم

## تقدیر و تشکر

اکنون که در پرتو الطاف پروردگار متعال سعادت حاصل گردید تا با وجود تمامی مشکلات نگارش این پایان نامه را به اتمام برسانم، بر خود لازم می‌دانم از تمامی عزیزان و بزرگواری که در طی این مدت به طرق مختلف اینجانب را یاری نمودند، به ویژه سروران عالیقدر ذیل تشکر و سپاسگذاری نمایم:

از استاد ارجمند و دلسوز جناب آقای **دکتر سعید صحت** که به عنوان استاد راهنما با سعه صدر و دقت فراوان در کلیه مراحل تحقیق با ارشادات ارزنده خود صمیمانه اینجانب را راهنمایی نمودند.

از جناب آقای **دکتر نادر مظلومی** استاد مشاور گرامی که با نظرات و مشاوره‌های بسیار سودمندشان در طول این تحقیق منت بر بنده نهادند، بسیار سپاسگزارم.

از جناب آقای **دکتر سید علی اکبر افجه** استاد داور محترم که زحمت مطالعه و بررسی و داوری این تحقیق را بر عهده داشتند، قدردانی می‌نمایم.

از مسئولین محترم پژوهشکده بیمه که حمایت و همکاری لازم را در تهیه این تحقیق از اینجانب دریغ نفرمودند، قدردانی می‌نمایم.

از بیمه‌گزاران محترم بیمه ایران که در جهت به ثمر رسیدن این تحقیق همکاری‌های لازم را نمودند، سپاسگزارم.

در نهایت از همسر فداکار و مهربانم که در طی این مدت دلسوزانه نهایت همراهی را با اینجانب داشته است، قدردانی و تشکر می‌نمایم.

سید سعید علوی

بهمن ماه ۱۳۸۸

## چکیده

بالا بودن تعداد تصادفات رانندگی در کشور موجب گردیده تا در صنعت بیمه کشور، بیمه شخص ثالث اتومبیل<sup>۱</sup> دارای بالاترین میزان خسارت پرداختی در بین رشته‌های بیمه‌ای باشد. فرهنگ حاکم بر افراد به عنوان یکی از دلایل بروز رفتارهای پرخطر در هنگام رانندگی می‌باشد و رابطه مستقیمی را با تعداد تصادفات رانندگی دارد.

هدف از پایان نامه حاضر بررسی تاثیر فرهنگ حاکم بر بیمه‌گذاران بیمه شخص ثالث شرکت بیمه ایران بر تعداد تصادفات رانندگی با استفاده از مدل فرهنگی آقای گیرت هافستد می‌باشد که شامل ۴ متغیر فرهنگی مردگرایی/ زن‌گرایی<sup>۲</sup>، فردگرایی/ جمع‌گرایی<sup>۳</sup>، ابهام‌گریزی<sup>۴</sup> و فاصله قدرت<sup>۵</sup> می‌باشد. تحقیق حاضر، از نوع توصیفی- پیمایشی بوده و جامعه آماری آن را بیمه‌گذاران بیمه شخص ثالث شرکت بیمه ایران تشکیل داده است. به منظور برای نمونه‌گیری، روش نمونه‌گیری تصادفی ساده مورد استفاده قرار گرفت و تعداد ۱۲۰ پرسشنامه استاندارد در بین هر یک از دو گروه از بیمه‌گذاران کم‌ریسک و پرریسک (منظور از ریسک، ریسک مالی و خطر ورشکستگی ناشی از خسارات پرداختی مربوط به تصادفات بیمه‌گذاران بیمه شخص ثالث برای شرکت‌های بیمه است) توزیع شد. در تحقیق حاضر علاوه بر استفاده از آمار توصیفی، برای تعیین نرمال بودن داده‌ها از آزمون کولموگروف- اسمیرنوف و برای آزمون فرضیات تحقیق از آزمون مقایسه میانگین  $t$  و آزمون  $U$  مان ویتنی استفاده شد.

نتایج حاصل از تحقیق در سطح اطمینان ۹۵٪ نشان می‌دهد که بین بیمه‌گذاران پرریسک و کم‌ریسک بیمه شخص ثالث شرکت بیمه ایران از نظر ابعاد فرهنگی هافستد تفاوت معنی‌داری وجود دارد. بر طبق نتایج حاصله ابعاد فرهنگی مردگرایی، ابهام‌گریزی و فاصله قدرت در بین بیمه‌گذاران پرریسک از شدت بیشتری نسبت به بیمه‌گذاران کم‌ریسک برخوردار است.

**واژگان کلیدی:** بیمه شخص ثالث اتومبیل، تصادفات، ابعاد فرهنگی هافستد، مردگرایی/ زن‌گرایی، فردگرایی/ جمع‌گرایی، ابهام‌گریزی، فاصله قدرت.

<sup>۱</sup>. Motor Third Party Liability Insurance

<sup>۲</sup>. Masculinity/ Femininity

<sup>۳</sup>. Individualism / Collectivism

<sup>۴</sup>. Uncertainty Avoidance

<sup>۵</sup>. Power Distance

## فهرست مطالب

صفحه	عنوان
	<b>فصل اول</b>
۱	۱- فصل اول: کلیات.....
۱	۱-۱- بخش اول.....
۱	۱-۱-۱- پیشگفتار.....
۲	۱-۱-۲- بیان مسئله.....
۸	۱-۱-۳- اهمیت و ضرورت انجام تحقیق.....
۱۰	۱-۱-۴- اهداف تحقیق.....
۱۰	۱-۱-۴-۱- هدف اصلی.....
۱۰	۱-۱-۴-۲- هدف فرعی.....
۱۰	۱-۱-۴-۳- هدف کاربردی.....
۱۱	۱-۱-۵- چارچوب نظری تحقیق.....
۱۴	۱-۱-۶- سؤال اصلی تحقیق.....
۱۴	۱-۱-۶-۱- سئوالات فرعی تحقیق.....
۱۴	۱-۱-۷- فرضیه اصلی تحقیق.....
۱۴	۱-۱-۷-۱- فرضیه های فرعی.....
۱۵	۱-۱-۸- متغیرهای تحقیق.....
۱۵	۱-۱-۹- روش تحقیق.....
۱۶	۱-۱-۱۰- روش گردآوری اطلاعات و داده‌ها.....
۱۶	۱-۱-۱۱- جامعه آماری.....
۱۶	۱-۱-۱۲- روش نمونه گیری.....
۱۶	۱-۱-۱۳- تعیین حجم نمونه.....
۱۷	۱-۱-۱۴- روش تجزیه و تحلیل داده‌ها.....
۱۸	۱-۱-۱۵- تعریف مفاهیم و واژگان اختصاصی تحقیق.....
۲۰	۱-۱-۱۶- قلمرو تحقیق.....
۲۰	۱-۱-۱۶-۱- قلمرو موضوعی.....

۲۰	.....قلمرو زمانی
۲۱	.....قلمرو مکانی
۲۱	.....مشکلات و تنگناهای تحقیق
۲۲	.....بخش دوم: تاریخچه بیمه
۲۲	.....تاریخچه بیمه در جهان
۲۴	.....تاریخچه بیمه در ایران
۲۶	.....تأسیس بیمه مرکزی ایران

## فصل دوم

۲۷	.....فصل دوم: مبانی نظری و پیشینه تحقیق
۲۷	.....بخش اول: مبانی نظری تحقیق
۲۷	.....بیمه اتومبیل
	.....بیمه شخص ثالث یا بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری
۲۷	.....زمینی در مقابل شخص ثالث
۲۸	.....بیمه اجباری شخص ثالث
۲۸	.....بیمه اختیاری شخص ثالث
۲۹	.....بیمه حوادث سرنشین و راننده
۲۹	.....بیمه بدنه
۳۰	.....صندوق تامین خسارتهای بدنی
۳۱	.....اهمیت بیمه شخص ثالث در فروش سایر بیمه نامه‌ها
۳۱	.....آثار و نتایج اجتماعی و اقتصادی بیمه شخص ثالث
۳۲	.....حمایت از زیان دیدگان
۳۲	.....رهایی رانندگان از فشار دعاوی زیان دیدگان
۳۳	.....برقراری آشتی و سازش
۳۳	.....تسهیل و تسریع فعالیت‌های اقتصادی و اجتماعی
۳۳	.....افزایش سطح اشتغال
۳۴	.....افزایش ظرفیت درمانی کشور



- ۳۴ ..... مشارکت در تعاون همگانی و همبستگی اجتماعی..... ۲-۱-۴-۷
- ۳۴ ..... گسترش بازار بیمه..... ۲-۱-۴-۸
- ۳۵ ..... مبانی نظری بیمه شخص ثالث..... ۲-۱-۵
- ۳۵ ..... نظریه تقصیر..... ۲-۱-۵-۱
- ۳۵ ..... نظریه خطر..... ۲-۱-۵-۲
- ۳۵ ..... نظریه تضمین حق..... ۲-۱-۵-۳
- ۳۶ ..... تخفیف عدم خسارت در بیمه شخص ثالث..... ۲-۱-۶
- ۳۷ ..... جریمه خسارت در بیمه شخص ثالث..... ۲-۱-۷
- ۳۷ ..... چگونگی تعیین نرخ حق بیمه در بیمه شخص ثالث..... ۲-۱-۸
- ۳۸ ..... عوامل موثر بر ارزیابی ریسک اتومبیل..... ۲-۱-۹
- ۳۸ ..... مشخصات بیمه گزار..... ۲-۱-۹-۱
- ۳۸ ..... آدرس بیمه گزار..... ۲-۱-۹-۲
- ۳۹ ..... حرفه و شغل بیمه گزار..... ۲-۱-۹-۳
- ۳۹ ..... سن بیمه گزار..... ۲-۱-۹-۴
- ۴۰ ..... ملیت بیمه گزار..... ۲-۱-۹-۵
- ۴۱ ..... استفاده از پارکینگ..... ۲-۱-۹-۶
- ۴۲ ..... مالکیت وسیله نقلیه..... ۲-۱-۹-۷
- ۴۳ ..... تجربه‌ی بیمه‌ای بیمه گزار..... ۲-۱-۹-۸
- ۴۴ ..... سابقه‌ی خسارتی بیمه گزار..... ۲-۱-۹-۹
- ۴۵ ..... طبقه بندی رانندگان بر اساس سابقه خسارت..... ۲-۱-۱۰
- ۴۶ ..... تعداد و میزان خسارات پرداختی بازار بیمه کشور در رشته بیمه شخص ثالث..... ۲-۱-۱۱
- ۴۸ ..... برخی از دلایل بالا رفتن خسارت بیمه شخص ثالث..... ۲-۱-۱۲
- ۴۸ ..... افزایش تواتر و شدت خسارت..... ۲-۱-۱۲-۱
- ۵۰ ..... افزایش ارزش ریالی دیه..... ۲-۱-۱۲-۲
- ۵۰ ..... نگرش نادرست برخی از ماموران انتظامی به کاربرد بیمه..... ۲-۱-۱۲-۳
- ۵۱ ..... رایج شدن پرداخت خسارت این رشته به استناد حکم دادگاه..... ۲-۱-۱۲-۴
- ۵۱ ..... عدم تعیین ضریب خسارت رشته بیمه شخص ثالث به تفکیک نوع وسیله نقلیه..... ۲-۱-۱۲-۵
- ۵۲ ..... عوامل تاثیر گذار بر حوادث رانندگی..... ۲-۱-۱۳

- ۵۲ ..... عوامل انسانی ..... ۲-۱-۱۳-۱
- ۵۲ ..... نحوه‌ی رانندگی ..... ۲-۱-۱۳-۱-۱
- ۵۳ ..... کاهش توان جسمی و فکری راننده ..... ۲-۱-۱۳-۱-۲
- ۵۳ ..... خطاهای ادراکی ..... ۲-۱-۱۳-۱-۳
- ۵۳ ..... عوامل محیطی ..... ۲-۱-۱۳-۲
- ۵۴ ..... عوامل مربوط به خود وسیله نقلیه ..... ۲-۱-۱۳-۳
- ۵۴ ..... عوامل فرهنگی - روانی ..... ۲-۱-۱۳-۴
- ۵۵ ..... عامل مدیریت ایمنی ..... ۲-۱-۱۳-۵
- ۵۶ ..... فرهنگ ..... ۲-۱-۱۴
- ۵۸ ..... تعاریف فرهنگ ..... ۲-۱-۱۵
- ۶۰ ..... فرهنگ به عنوان برنامه‌ریزی ذهنی ..... ۲-۱-۱۶
- ۶۱ ..... سطوح فرهنگ ..... ۲-۱-۱۷
- ۶۲ ..... فرهنگ ملی ..... ۲-۱-۱۸
- ۶۳ ..... تفاوت فرهنگ ملی با فرهنگ سازمانی ..... ۲-۱-۱۹
- ۶۴ ..... چگونگی مطرح شدن ابعاد فرهنگ ملی ..... ۲-۱-۲۰
- ۶۶ ..... مدل فرهنگی هافستد ..... ۲-۱-۲۱
- ۶۸ ..... فردگرایی در مقابل جمع‌گرایی ..... ۲-۱-۲۲
- ۷۰ ..... مردگرایی در مقابل زن‌گرایی ..... ۲-۱-۲۳
- ۷۴ ..... ابهام‌گریزی ..... ۲-۱-۲۴
- ۸۱ ..... فاصله قدرت ..... ۲-۱-۲۵
- ۸۴ ..... تصادفات رانندگی در ایران و جهان ..... ۲-۱-۲۶
- ۸۷ ..... انواع هزینه‌های ناشی از تصادفات رانندگی ..... ۲-۱-۲۷
- ۸۸ ..... رابطه‌ی بین ابعاد فرهنگی هافستد و نرخ مرگ و میر ناشی از تصادفات ..... ۲-۱-۲۸
- ۹۳ ..... رابطه‌ی ابهام‌گریزی با نرخ تصادفات رانندگی ..... ۲-۱-۲۸-۱
- ۱۰۰ ..... رابطه‌ی فردگرایی با نرخ تصادفات رانندگی ..... ۲-۱-۲۸-۲
- ۱۰۳ ..... رابطه‌ی فاصله قدرت با نرخ تصادفات رانندگی ..... ۲-۱-۲۸-۳
- ۱۰۵ ..... رابطه‌ی مردگرایی با نرخ تصادفات رانندگی ..... ۲-۱-۲۸-۴
- ۱۰۹ ..... سوابق مربوطه ..... ۲-۲

- ۱-۲-۲- مطالعات تجربی بین‌المللی ..... ۱۰۹
- ۲-۲-۲- مطالعات تجربی داخلی ..... ۱۱۲
- ۲-۳- مدل نظری تحقیق ..... ۱۱۶

## فصل سوم

- ۳- فصل سوم: روش تحقیق ..... ۱۱۸
- ۳-۱- روش تحقیق ..... ۱۱۸
- ۳-۲- جامعه آماری ..... ۱۱۹
- ۳-۳- روش نمونه‌گیری ..... ۱۱۹
- ۳-۴- تعیین حجم نمونه ..... ۱۲۰
- ۳-۵- روش گردآوری داده‌ها ..... ۱۲۱
- ۳-۵-۱- ابزار گردآوری داده‌ها ..... ۱۲۲
- ۳-۶- روایی پرسشنامه ..... ۱۲۶
- ۳-۷- پایایی پرسشنامه ..... ۱۲۷
- ۳-۸- روش تجزیه و تحلیل داده‌ها ..... ۱۲۸
- ۳-۸-۱- آزمون کولموگروف - اسمیرنوف ..... ۱۲۹
- ۳-۸-۲- آزمون مقایسه میانگین t ..... ۱۳۰
- ۳-۸-۳- آزمون U مان - ویتنی ..... ۱۳۱

## فصل چهارم

- ۴- فصل چهارم: تجزیه و تحلیل داده‌ها ..... ۱۳۳
- ۴-۱- فرضیات تحقیق ..... ۱۳۳
- ۴-۲- مشخصات پاسخ‌دهندگان ..... ۱۳۳
- ۴-۲-۱- بررسی وضعیت پاسخ‌دهندگان از نظر جنسیت ..... ۱۳۴
- ۴-۲-۲- بررسی وضعیت پاسخ‌دهندگان از نظر سن ..... ۱۳۶
- ۴-۲-۳- بررسی وضعیت پاسخ‌دهندگان از نظر تحصیلات ..... ۱۳۸

۱۴۰	۴-۲-۴- بررسی وضعیت پاسخ‌دهندگان از نظر سابقه‌ی رانندگی.....
۱۴۲	۴-۳- نتایج آزمون کولموگروف- اسمیرنوف.....
۱۴۳	۴-۴- آزمون فرضیات.....
۱۴۳	۴-۴-۱- فرضیه اصلی.....
۱۴۵	۴-۴-۲- فرضیه فرعی ۱.....
۱۴۷	۴-۴-۳- فرضیه فرعی ۲.....
۱۴۹	۴-۴-۴- فرضیه فرعی ۳.....
۱۵۱	۴-۴-۵- فرضیه فرعی ۴.....
۱۵۳	۴-۵- یافته‌های جانبی تحقیق.....
۱۵۳	۴-۵-۱- فرهنگ حاکم بر بیمه‌گزاران بیمه شخص ثالث اتومبیل.....
۱۵۴	۴-۵-۲- مقایسه ابعاد فرهنگی هافستد بر اساس جنسیت.....
۱۵۶	۴-۵-۳- مقایسه بعد مردگرایی/ زن‌گرایی بر اساس جنسیت.....
۱۵۷	۴-۵-۴- مقایسه بعد فردگرایی/ جمع‌گرایی بر اساس جنسیت.....
۱۵۹	۴-۵-۵- مقایسه بعد ابهام‌گریزی بر اساس جنسیت.....
۱۶۰	۴-۵-۶- مقایسه بعد فاصله قدرت بر اساس جنسیت.....
۱۶۲	۴-۵-۷- مقایسه نتایج تحقیق حاضر با نتایج تحقیق هافستد.....

## فصل پنجم

۱۶۳	۵- فصل پنجم: نتیجه‌گیری و پیشنهادات.....
۱۶۳	۵-۱- خلاصه تحقیق.....
۱۶۵	۵-۲- یافته‌ها و نتایج تحقیق.....
۱۶۸	۵-۳- پیشنهادات مبتنی بر تحقیق.....
۱۷۳	۵-۴- سایر پیشنهادات.....
۱۷۴	۵-۵- پیشنهادات برای تحقیقات آتی.....

## پیوست‌ها

پیوست شماره ۱: پرسشنامه

پیوست شماره ۲: آزمون‌های آماری

## فهرست جداول

عنوان	صفحه
جدول ۱-۱- شرکت‌های بیمه تشکیل شده در کشور	۲۵
جدول ۱-۲- تخفیف عدم خسارت به تفکیک بیمه شخص ثالث اجباری و اختیاری	۳۶
جدول ۲-۲- جریمه خسارت در بیمه شخص ثالث	۳۷
جدول ۲-۳- تعداد و میزان خسارات پرداختی بازار بیمه کشور در رشته بیمه شخص ثالث	۴۷
جدول ۲-۴- ویژگی‌های بازار جوامع با خصوصیات جمع‌گرایی و فردگرایی	۶۹
جدول ۲-۵- ویژگی‌های بازار جوامع با خصوصیات زن‌گرایی و مردگرایی	۷۳
جدول ۲-۶- ویژگی‌های بازار جوامع با خصوصیات ابهام‌گریزی پایین و بالا	۸۰
جدول ۲-۷- ویژگی‌های بازار جوامع با خصوصیات فاصله قدرت پایین و بالا	۸۳
جدول ۲-۸- عوامل اصلی مرگ و میر در دنیا	۸۷
جدول ۲-۹- نتایج تحقیق هافستد در بین ۱۴ کشور اروپایی در ارتباط با نرخ مرگ و میر تصادفات رانندگی	۹۱
جدول ۳-۱- رابطه فرضیات پژوهش و سئوالات پرسشنامه نگرش‌های فرهنگی هافستد	۱۲۴
جدول ۳-۲- مقیاس بندی پرسشنامه نگرش‌های فرهنگی هافستد	۱۲۴
جدول ۴-۱- توزیع فراوانی پاسخ‌دهندگان بر اساس جنسیت	۱۳۴
جدول ۴-۲- توزیع فراوانی پاسخ‌دهندگان بر اساس جنسیت و تعداد دفعاتی که در تصادفات ۳ سال گذشته مقصر بوده‌اند	۱۳۵
جدول ۴-۳- توزیع فراوانی پاسخ‌دهندگان بر اساس سن	۱۳۶
جدول ۴-۴- توزیع فراوانی پاسخ‌دهندگان بر اساس سن و تعداد دفعاتی که در تصادفات ۳ سال گذشته مقصر بوده‌اند	۱۳۷
جدول ۴-۵- توزیع فراوانی پاسخ‌دهندگان بر اساس تحصیلات	۱۳۸
جدول ۴-۶- توزیع فراوانی پاسخ‌دهندگان بر اساس تحصیلات و تعداد دفعاتی که در تصادفات ۳ سال گذشته مقصر بوده‌اند	۱۳۹
جدول ۴-۷- توزیع فراوانی پاسخ‌دهندگان بر اساس سابقه‌ی رانندگی	۱۴۰

- جدول ۸-۴- توزیع فراوانی پاسخ دهندگان بر اساس سابقه‌ی رانندگی و تعداد دفعاتی که در تصادفات ۳ سال گذشته مقصر بوده اند ..... ۱۴۱
- جدول ۹-۴- نتایج آزمون کولموگروف - اسمیرنوف ..... ۱۴۲
- جدول ۱۰-۴- آزمون فرضیه اصلی ..... ۱۴۴
- جدول ۱۱-۴- آزمون فرضیه فرعی شماره ۱ ..... ۱۴۶
- جدول ۱۲-۴- آزمون فرضیه فرعی شماره ۲ ..... ۱۴۸
- جدول ۱۳-۴- آزمون فرضیه فرعی شماره ۳ ..... ۱۵۰
- جدول ۱۴-۴- آزمون فرضیه فرعی شماره ۴ ..... ۱۵۲
- جدول ۱۵-۴- آزمون مقایسه میانگین‌های ابعاد فرهنگی هافستد بین بیمه‌گذاران مرد و بیمه‌گذاران زن ..... ۱۵۵
- جدول ۱۶-۴- آزمون مقایسه میانگین‌های مردگرایی بین بیمه‌گذاران مرد و بیمه‌گذاران زن ..... ۱۵۷
- جدول ۱۷-۴- آزمون مان - ویتنی برای مقایسه میانگین بعد جمع‌گرایی بین بیمه‌گذاران مرد و بیمه‌گذاران زن ..... ۱۵۸
- جدول ۱۸-۴- آزمون مان - ویتنی برای مقایسه میانگین بعد ابهام‌گریزی بین بیمه‌گذاران مرد و بیمه‌گذاران زن ..... ۱۶۰
- جدول ۱۹-۴- آزمون مان - ویتنی برای مقایسه میانگین بعد فاصله قدرت بین بیمه‌گذاران مرد و بیمه‌گذاران زن ..... ۱۶۱

## فهرست نمودارها

عنوان	صفحه
نمودار ۱-۱- مدل نظری تحقیق.....	۱۳
نمودار ۲-۱- میزان خسارات پرداختی بازار بیمه کشور در رشته بیمه شخص ثالث (مبالغ به میلیارد ریال).....	۴۷
نمودار ۲-۲- تعداد خسارات پرداختی بازار بیمه کشور در رشته بیمه شخص ثالث.....	۴۸
نمودار ۲-۳- مدل نظری تحقیق.....	۱۱۷
نمودار ۴-۱- توزیع فراوانی پاسخ دهندگان بر اساس جنسیت.....	۱۳۴
نمودار ۴-۲- نمودار فراوانی پاسخ دهندگان بر اساس جنسیت و تعداد دفعاتی که در تصادفات ۳ سال گذشته مقصر بوده اند.....	۱۳۵
نمودار ۴-۳- توزیع فراوانی پاسخ دهندگان بر اساس سن.....	۱۳۶
نمودار ۴-۴- توزیع فراوانی پاسخ دهندگان بر اساس سن و تعداد دفعاتی که در تصادفات ۳ سال گذشته مقصر بوده اند.....	۱۳۷
نمودار ۴-۵- توزیع فراوانی پاسخ دهندگان بر اساس تحصیلات.....	۱۳۸
نمودار ۴-۶- توزیع فراوانی پاسخ دهندگان بر اساس تحصیلات و تعداد دفعاتی که در تصادفات ۳ سال گذشته مقصر بوده اند.....	۱۳۹
نمودار ۴-۷- توزیع فراوانی پاسخ دهندگان بر اساس سابقه‌ی رانندگی.....	۱۴۰
نمودار ۴-۸- توزیع فراوانی پاسخ دهندگان بر اساس سابقه‌ی رانندگی و تعداد دفعاتی که در تصادفات ۳ سال گذشته مقصر بوده اند.....	۱۴۱
نمودار ۴-۹- فرهنگ حاکم بر بیمه گزاران بیمه شخص ثالث اتومبیل.....	۱۵۳
نمودار ۴-۱۰- فرهنگ حاکم بر بیمه گزاران کم‌ریسک و پرریسک بیمه شخص ثالث اتومبیل.....	۱۵۴



# فصل اول

کلیات تحقیق

## ۱- فصل اول: کلیات

### ۱-۱- بخش اول

#### ۱-۱-۱- پیشگفتار

باورها و ارزش‌های فرهنگی اساس حرکت و فعالیت‌های فردی و اجتماعی انسان محسوب می‌شود، به تعبیر دیگر می‌توان فرهنگ را به عنوان زمینه رویش و جوشش رفتارها، عادات، کنش و واکنش‌های فردی و جمعی یک ملت و جامعه تلقی نمود. به همین دلیل برخی جامعه‌شناسان فرهنگ را به مجموعه رفتارها، عادات و توانایی‌های یک قوم اطلاق می‌کنند (کلاین برگ، ۱۳۸۶: ۹). محیط فرهنگی جامعه، عمیق‌ترین، پردامنه‌ترین و بیشترین تاثیر را بر رفتار اجتماعی اکثریت اعضای یک جامعه می‌گذارد. زیرا انسان در تنهایی و دور از مردم با الگوهای رفتاری بیرونی و درونی فرهنگ که در آن رشد یافته است، فکر و عمل می‌کند. فرهنگ ارزش‌های جامعه را به طرز کم و بیش نظام‌مندی تعبیر و تفسیر می‌کند و از گذر فرهنگی است که می‌توان معنی هدف و نوع رفتار فردی و اجتماعی را دریافت و آن را تفسیر نمود (عاصمی پور، ۱۳۷۵: ۴۵۷).

بیمه شخص ثالث اتومبیل به عنوان یکی از مهمترین رشته‌های بیمه‌ای در صنعت بیمه کشورمان مطرح است و میزان بالای خسارت این رشته بیمه‌ای معلول عوامل محیط داخلی شرکت‌های بیمه و محیط خارجی مانند عوامل فرهنگی- اجتماعی، اقتصادی، سیاسی، تکنولوژیکی است. در این میان متغیر فرهنگ به عنوان عاملی تعیین کننده در رفتار رانندگان در حین رانندگی با وسیله نقلیه مطرح شده است. تا کنون محقق تحقیقی را در مورد تاثیر فرهنگ بر تعداد تصادفات رانندگی در داخل کشور مشاهده نکرده است و مطالعات صورت گرفته در جهان در مورد تاثیر فرهنگ بر تصادفات رانندگی در مورد

مقایسه بین کشورها صورت گرفته که مهمترین این تحقیقات به وسیله آقای گیرت هافستد و با بررسی تاثیر فرهنگ بر نرخ مرگ و میر ناشی از تصادفات رانندگی در بین ۱۴ کشور اروپایی انجام گرفته و محقق تا کنون پژوهشی در مورد بررسی تاثیر فرهنگ حاکم بر بیمه گزاران بر تعداد تصادفات رانندگی در یک کشور مشاهده نکرده‌ام. از این رو محقق مصمم به پاسخگویی به این سؤال شد که آیا بین بیمه گزاران کم‌ریسک و بیمه-گزاران پرریسک (برای شرکت‌های بیمه) از نظر ابعاد فرهنگی هافستد تفاوت معنی داری وجود دارد؟ این تحقیق در بین بیمه گزاران بیمه شخص ثالث شرکت بیمه ایران و با استفاده از مدل فرهنگی آقای هافستد که شامل ۴ متغیر مردگرایی/ زن‌گرایی، فردگرایی/ جمع‌گرایی، ابهام‌گریزی و فاصله قدرت است، انجام گرفت. دلیل انتخاب شرکت بیمه ایران به دلیل دارا بودن سهمی بالغ بر ۵۰٪ از بازار بیمه شخص ثالث اتومبیل در کشور است.

## ۲-۱-۱- بیان مسئله

از بدو ورود اتومبیل به زندگی بشر همگان دریافتند که با رعایت اصول ایمنی و تمامی تمهیدات نمی‌توان از خطرات آن در امان بود، زیرا با اقدامات پیشگیرانه نمی‌توان ریسک‌های مرتبط با اتومبیل را حذف کرد، لذا راهی جز روی آوردن به بیمه اتومبیل وجود نداشت. شرکت‌های بیمه نیز با پوشش دادن گروه‌های انبوهی از بیمه گزاران ریسک‌های مرتبط با اتومبیل را پوشش می‌دادند و به این ترتیب مسئولیت خسارت‌های مالی و جانی مرتبط با حوادث اتومبیل را بر عهده می‌گرفتند. بیمه اتومبیل خود به ۳ دسته‌ی بیمه شخص ثالث یا به عبارتی دیگر بیمه اجباری مسئولیت مدنی دارندگان وسایل نقلیه موتوری زمینی در مقابل شخص ثالث، بیمه بدنه و بیمه حوادث سرنشینان خودرو قابل تقسیم است. از بیمه شخص ثالث به عنوان ویتترین شرکت‌های بیمه یاد می‌شود که

دلیل آن پیامدهای اقتصادی، اجتماعی و فرهنگی بیمه شخص ثالث است. بیمه اتومبیل (بیمه شخص ثالث، بیمه بدنه، بیمه حوادث سرنشین) سهم ۶۲/۷ درصدی از پرتفوی حق بیمه و ۷۳ درصدی از پرتفوی خسارت صنعت بیمه کشور را دارد. بیمه شخص ثالث یکی از مهمترین محصولات صنعت بیمه می باشد زیرا بیمه شخص ثالث به مانند ویترونی است که بیمه‌گران، محصولات خود را پشت شیشه آن در معرض دید مشتریان قرار می‌دهند. عملکرد شرکت‌های بیمه در این رشته به هر شیوه‌ای که باشد، سایر رشته‌های بیمه‌ای را تحت تاثیر قرار می‌دهد و شاید بتوان بیان کرد که این رشته کلید ورود بیمه‌گران به بازار بیمه می‌باشد. این رشته بیمه‌ای ۴۵/۳ درصد از پرتفوی حق بیمه صنعت بیمه کشور و ۶۰/۵۲ درصد از پرتفوی خسارات این صنعت را به خود اختصاص داده است (سایت بیمه مرکزی ایران، ۱۳۸۸/۱۰/۹).

سازمان بهداشت جهانی<sup>۱</sup> در گزارش سال ۲۰۰۴ خود اعلام کرده است که در سال ۱۹۹۸ تصادفات ترافیکی، نهمین عامل جراحت و مرگ و میر انسانها بوده است؛ ولی با توجه به رشد روز افزون تعداد وسایل نقلیه و افزایش سرعت با احداث راه‌های جدیدتر، پیش بینی می شود تا سال ۲۰۲۰ تصادفات ترافیکی جاده ای به سومین عامل اصلی جراحت و مرگ میر انسانها تبدیل شود. هزینه‌های گزاف اجتماعی و اقتصادی تصادفات جاده ای و آثار کوبنده فیزیکی و روانی آن روی افراد و جوامع، این روزها یکی از مهمترین موضوعات تحقیقات علمی است. این اهمیت برای کشورهای در حال توسعه چندین بار بیشتر است، زیرا تعداد تصادفات جاده‌ای در کشورهای مزبور در حال افزایش بوده و هزینه های مستقیم و غیر مستقیم آن نیز در مقایسه با کشورهای توسعه یافته بیشتر است.

در کشور ما نیز بر اساس آمارهای موجود، خودروهای سبک و سنگین تا ۱۰۰ برابر بیشتر از برخی کشورها با هم برخورد می‌کنند. به طوریکه ایران در بین ۱۵۰ کشور، بیشترین آمار تصادفات را

---

<sup>۱</sup> . World Health Organization