فقدان دانش کافی درباره خطرات تهدید کننده بیمه گران باربری

با توجه به افزایش تعداد خسارت‏های وارد شده‏ در خشکی،بیمه‏گران کالا ناگزیرند دانش خود را درباره خطرهای موجود در حمل و نقل غیر دریایی‏ افزایش دهند.آمار جدید تهیه شده در انستیتوی‏ بیمه‏گران لندن (ILU) نشان می‏دهد که در سال 1997 در سرتاسر جهان به 550 میلیون دلار به‏ کالاها خسارت وارد شده است.بررسی‏های انجام‏ شده توسط ILU در رابطه با خسارت نشان می‏دهد که‏ خطرات موجود در خشکی،مثل دزدی از کالاهای‏ ذخیره شده در انبار قسمت بزرگی از خطرات باربری‏ می‏باشند.در سالد1997 انبارهای با ارزشی در معرض‏ خسارت قرار گرفتند،همچون آتش سوزی در انبار سابنا،متعلق به خطوط هوایی بلژیک مایکل‏ هاردینگ نماینده شرکت لندن در کمیته باربری‏ IUMI ،افزایش ادعاهای خسارت را به عنوان یک‏ خبر بد برای بیمه‏گران کالا توصیف کرد.آقای‏ هاردینگ گفت:«تلاش ما برای کسب اطلاعات و دانش جدیدتر هنوز بر بیمه‏های دریایی متمرکز است. شاید این بیمه باربری باشد که غیر دریایی است.»نظریه او بر اساس مجموعهء وسیع و جدید آمار بیمه‏های حوادث‏ دریایی بود که اخیرا در روز دوشنبه در کنفرانس‏ IUMI توسط ILU ارائه گردید.

علاوه بر اطلاعات ارائه شده درباره تاریخچه‏ مطالعات در زمینه نگهداری نا در وضعیت مطلوب، ربای اولین بار خسارت‏های وارد شده به کالها نیز در آمارها گنجانده شده بود.آقای هاردینگ گفت که‏ آمار نشان دهنه آن است که خسارت واردشده به‏ وسایل حمل‏کنندهء کالاها کاهش پیدا کرده است واین‏ خبر خوشایندی برای بیمه‏گران باربری است.مجموع‏ خسارت‏های وارده به کشتی‏های باربری و وسایل‏ حمل کالا که توسط ILU ثبت گردیده در سال 1997 معادل 107 است به رقم 153 در سال 1996 کاهش داشته است.در هرحال خسارت‏های کوچک‏ وارده به کشتی که در وقوع آن‏ها در جریان باربری خللی‏ وارد نمی‏کند که در سال 1996 معادل 991 بوده که نسبت‏ به رقم 111/1 در سال 1997 افزایش داشته است.

ماتیو مارشال،مدیر فنی ILU براساس آمار کلی‏ ارائه شده این عقیده را دارد که آمارها نشان‏دهنده‏ کاهش مداوم و روشن خشارت‏ها در کشتی‏های‏ کوچک و نیز کشتی‏های بزرگ می‏باشند.مجموع‏ تعداد کشتی‏های gt 500(500 تنی)و بیش از آن که در حالی که در محدود gt 100 این gt 499 نزدیک به 75 کشتی کوچکتر زیان دیده‏اند.به هر جهت آقای‏ مارشال اشاره کرد که خسارت وارده به کشتی‏های‏ کوچک،کمتر از آن‏چه که واقعیت دارد گزارش‏ شده است،بنابراین خسارت واقعی باید بیشتر باشد.

از نظر نوع کشتی زیان دیده،ارقام ILU نشان‏ می‏دهند که کاهش تدریجی خسارت کل در دههء اخیر بیشتر به علت است که خسارت‏های عمومی حمل‏ و نقل کاهش یافته است از سال 1995 نیز کاهش‏ شدیدی در خسارت‏های وارده به خسارت‏های وارده به کشتی‏های‏ غیر باربری وجود داشته است.

ارقام گزارش شده توسط ILU درباره‏ خسارت‏های جانی نیز تصویر مبهی را نشان‏ می‏دهند.طبق گزارش انیستیتوی بیمه‏گران لندن‏ خسارت‏های جانی در حوادث مربوط به کشتی‏های‏ gt 500 و بالاتر در سال 1997 بطور قابل توجهی بهبود یافته است و این ناشی ازعدم وقوع حوادث مهم در رابطه با کشتی‏های مسافربری است.

این بهبود تا سال 1998 نیز ادامه پیدا کرد.در شش ماه اولیه سال 1998 تعداد افراد کشته شده در اثر حادثه به کشتی‏های بیش از gt 500 به 159 نفر رسید، در حالی که در کل سال 1997،263 نفر کشته شدند.

در زمینه حوادث مربوط به کشتی‏های کمتر از gt 500 تصویر ناامیدکننده‏تر است،زیرا بیش از 000/2 نفر جان خود را از دست داده‏اند.

منبع:گزارش IUMI صفحه 3

چین:بازار بیمه در 1998 و بعد از آن

این نخستین مجموعه از بررسی‏های فشرده بازارهای‏ خارج انگلستان است و در مورد پیشرفت‏های جاری‏ صنعت بیمه در چین در برابر بازاری با منافع بالقوه‏ است.کشور چین از پر جمعیت‏ترین کشورهای جهان‏ است با جمعیتی برابر 2/1 میلیارد در مساحتی برابر 90 کیلو متر مربع که این تعداد به نسبت شرایط جغرافیایی و اقتصادی و مناسک فرهنگی از نقطه‏ای تا نقطه دیگر از اختلاف بسیار زیادی برخوردار است.به‏ لحاظ اقتصادی مناطق شهری و ساحلی از بیشترین‏ پیشرفت برخوردار بوده و مناطق پیرامونی در پس آن‏ از آهنگ پیشرفت کندتری بهره‏مند می‏باشد.و نیز پیر بودن جمعیت چین از دیگر مختصات آن است.بر حسب فاکتورهای سیاسی و اقتصادی از سال 1978 دنک شیاکو پینک سیاست درهای بازار را در پیش‏ می‏گیرد که پیامد آن مجموعه‏ای از رفرم‏ها و سرمایه‏گذاری‏های چشمگیر خارجی بود.اخیرا با میانگین رشد ده در صدی تولید ناخالص داخلی‏ (GDP) و سپرده گذاری بسیار بالا معادل چهل در صد چشم‏انداز رشد اقتصادی راترسیم و بخوبی به خدمت‏ گرفته است.سال 1980 شاهد پایان انقلاب فرهنگی و شکل‏گیری مؤسسه چینی بیمه مردمی (PICC) به عنوان مؤسسه انحصاری بیمه بود.تا سال 1996 تعداد کارکنان آن 000/122 و به تعداد شعبات آن به 5240 شعبه و مجموع درآمد بیمه‏ای آن به 4/63 RMB میلیارد (74 در صد بازار و به 200)میلیون بیمه‏گذار سر می‏زند هنگامی که بازار بر روی مؤسسات بیمه دیگر در سال 1986 گشوده شد حیات مؤسسه انحصاری‏ بیمه PICC در خاتمه می‏یابد و نظارت بر عهده بانک‏ مردمی چین در پی به اجرا گذاردن قانون بیمه در 1995 واگذار می‏شود.شرکت‏های دیگر بیمه بنام‏های‏ Sun Alliance Eagle Star Royal نخستین بار دفاتر خود رادر چین در سال 1992 دایر نمودند.در حال‏ حاضر 84 موسسه بیمه‏گر از 13 کشور جهان با 144 دفتر نمایندگی در آنجا فعالیت دارند به دلیل نگرانی‏ چین از هجوم شرکت‏های بیمه ناتوانی رقابت‏ مؤسسه نوپای PBOC با آنها دولت چین تنها به صدور هفت مجوز اکتفا نموده است مجوزها تنها دو سال بعد از گشایش دفاتر نمایندگی مورد بررسی قرار می‏گیرند.در مورد مجوز بیمه عمر تنها با مشارکت‏ بیمه‏گر داخلی امکان‏پذیر می‏باشد.در حالی که در موارد غیر بیمه‏ای شعبه تحت نظارت مقررات مصوبه و قانونی بیمه چین عمل می‏کند.امیدواری مؤسسات‏ بیمه‏ای در مورد مجوزی که انتظار می‏برند با اقدام‏ متعدانه آنها به شیوه‏های مختلف مثل آموزش‏ بیمه‏گران چینی در انگلستان و چین وقبولی‏ همکاری‏های مقدماتی با PBOC می‏تواند جامه عمل‏ بپوشد.شرایط خاص امسال مسائلی را به پیشرفت‏ بیمه منجر نموده است.نخست آنکه بر اثر کاهش‏ تجارت خارجی و سرمایه‏گذاری و بحران اقتصادی‏ در آسیا،رشد اقتصادی کندتر گشته و انتظار می‏رود رشد ناخالص داخلی از ده در صد به شش در صد تنزل‏ نماید.تقاضای مصرف بویژه در میان تحصیل‏ کرده‏های شهر نشین مثل شانگهای و پکن و کانکزو بالا رفته است.توسعه زیر بناها و نیروی برق، ارتباطات و بخش شاهراه‏ها توسعه عظیم داشته است. بازسازی سسیستم سرمایه‏گذاری دولتی نیاز بر چاره‏ جویی در اقدامات تامین اجتماعی و بیمه‏های‏ بازرگانی و دارایی‏های خصوصی را افزایش‏ داده است.