

برنامه ای هستند که تمام ریسک های عملیاتی را (مالی و حوادث) در قالب یک بیمه نامه پوشش خواهد داد.

برنامه مذکور شامل ریسک های حوادث معمولی می شود که آقای ایمسلند معمولاً با آن مواجه است، نظیر اموال، عدم النفع و مسؤلیت های شخص ثالث و ریسکهای مالی که اغلب به وسیله مدیران ریسک همکار وی تحت پوشش قرار می گیرند از جمله نوسانات جاری، قیمت های نفت خام و نوسان دیگر قیمت ها، ریسک های مشابه و ریسک های سیاسی ممکن.

آقای ایمسلند هم چنین گفت: این رویداد نوین که ما اکنون برای طراحی برنامه روش دیگر انتقال ریسک (ART) با یکدیگر همکاری می کنیم خیلی جالب است به تصویر درآوردن تمام ریسک ها عملیات بسیار بزرگی است و ترکیب آن نیز کار عظیمی خواهد بود و این ترکیب باید تا آن زمان که ما با یکدیگر همکاری داریم به خوبی فعالیت داشته باشد. آقای استاو از Aon این سؤال را مطرح کرد که آیا مشتریان واقعاً در این روزها به همان اندازه که مراقب ایجاد سری

ع راه های مختلف اند به همان میزان نیز متوجه و نگران رشد روش های جایگزین انتقال ریسک کسه همچون قارچ همه جا می رویند نیز هستند؟

آیا به راستی این مراقبت و توجه در مشتریان وجود دارد؟ اغلب مشتریان ظرفیت عظیمی را برای خودبیمه گری به وجود آورده اند و در حال به کار گیری ابزارهای دیگری نظیر ART و بازارهای سرمایه هستند. وجود این ابزارهای نوین و بازارهای سرمایه ضرورتاً به منزله لزوم بازار بیمه تجاری نیست. اگر بازار بیمه برچیده شود صنعت نفت یک شبه درهم فرو نخواهد ریخت.

مترجم: محمدعلی معتمدیان

منبع: Insurance Day April 15, 1999 Issue 609 P.6

شخص کانتینر

اندرو سایکز (Andrew Sykes)، رئیس هیأت مدیره شرکت «Richmond House Group» چگونه تکامل کانتینرهای حمل و نقل را شرح می دهد و اصطلاحات رایج کسب و کار کانتینرهای بین المللی را توصیف می کند.

سال ها قبل هنگامی که ادوارد لویدز در قهوه خانه خود با ماجراجویان تجارتی اش مشغول بود، حمل کالا تجارت متفاوتی نسبت به امروز بود. همه ما می توانیم در مورد حادثه غم باری که به وسیله کشتی «واندین لاین» (Onedin Line) و کشتی های بلند همیشه زنده

مانده است تعمق کنیم. اما حمل کالا خطرناک بود و صرفاً مسائل مربوط به گم شدن در دریا نبود که بازرگانان را به ستوه آورده بود. بنادر مملو از جنایت و خطر بودند. گم شدن گاه به گاه تصادفی بخشی از محموله‌ها، در حین بارگیری یا تخلیه امری عادی بود. روش‌های حمل کالا به تازگی ایجاد شده بود. جرثقیل‌ها بزرگتر شدند، کشتی‌ها نیز بزرگتر شدند اما بارها به همان شیوه قدیمی تا سال ۱۹۶۰ جابه‌جا می‌شدند.

اکثر کالاها محکم بسته بندی و یا چیده نمی‌شدند. بسته بندی به تدریج پیشرفته تر شد و صندوق‌های بسته بندی در انواع مختلف کاملاً بزرگتر شدند و غالباً به شکل صندوق‌هایی با اندازه‌های متفاوت درآمدند. کالاها چندین بار در طول سفر از کارخانه به مصرف‌کننده نهایی جا به جا شده و در طول راه متحمل خسارت می‌شدند و اغلب، در مورد کالاهای جذاب، دله دزدی صورت می‌گرفت تا اینکه در دهه ۱۹۶۰ انقلابی صورت گرفت. آشوب و بلوایی به پا نشد، این انقلاب همراه با هیاهو و جنجال و رژه و بوق و کرنا نبود بلکه این انقلاب تقریباً شبیه به کارگیری چراغ‌های شبرنگ راهنمایی و رانندگی بدانند که زمانی که ما از وجود آن‌ها آگاه شدیم در هر جا بودند و پذیرفته شده بودند ایده‌ای ساده و کاملاً روشن که به ذهن یک نفر خطور کرده بود.

برای حمل و نقل، این انقلاب ساکت در آواز «پیت سیگر (Pete Seeger)» مطرح بود که

حضور فراگیر «صندوق‌ها و صندوق‌های کوچک که همه آن‌ها یکسان به نظر می‌رسیدند.» را پیش بینی می‌کردند. آن‌ها از مواد ارزان و بنجل ساخته نشده بودند و ما در آن‌ها زندگی نمی‌کنیم، اما حدس می‌زنم که آن‌ها به طور مستقیم یا غیرمستقیم بر روی تمام ابعاد زندگی ما تأثیر می‌گذارند. آن‌ها (TEU ها) کانتینرهای ۲۰ فوتی یا ۴۰ فوتی هستند (یک TEU معادل یک کانتینر ۲۰ فوتی است) که مورد تأیید سازمان استانداردهای بین‌المللی (ISO) قرار گرفته‌اند. کانتینرهای حمل و نقل در حال حاضر در هر رنگی قابل دسترسی هستند و مارک‌های تجاری متعددی را حمل می‌کنند. ما آنها را در بنادر، پشت ماشینهای باری بر روی جاده‌ها، در انبارهای بزرگ و ایستگاه‌های تعمیر و روی خطوط راه آهن می‌بینیم. آن‌ها در همه جا حتی در مناطق به ظاهر متروکه یا مکان‌های اداری سیار یا انبارهای ساختمانی در حال ظاهر شدن هستند.

TEU در حقیقت مخفف - Twenty Foot Equivalent Unit است که به معنای واحدی برابر ۲۰ فوت است و کانتینرها یا یک TEU (۲۰ فوت طول) و یا دو TEU (۴۰ فوت طول) هستند. این واحد به صورت بین‌المللی پذیرفته شده است و تمام کانتینرهای TEU یکسان هستند. استاندارد اصلی در آمریکا ترسیم شد و به صورت ۸ فوت × ۸ فوت × ۴۰ فوت (یا) ۲۰ فوت تعیین گردید، اگرچه استاندارد

ارتفاع کانتینرها در حال حاضر به ۸ فوت و ۶ اینچ تغییر کرده است.

با روندی که به سوی متریک شدن سیستم‌ها وجود دارد، این دژ انحصاری امپریالیزم موجب اختلالاتی برای پسرعموهای اروپایی ما خواهد شد. فقط در مورد وزن‌های ناخالص که همیشه بر اساس سیستم متریک بوده‌اند وضعیت مساعدتر است با وجود این که نوع کانتینر مهم است اما به عنوان یک اصل و قانون کلی، وزن یک کانتینر و همه محصولاتش نباید متجاوز از ۳۰۰۰۰ کیلو (ناخالص) شود.

کانتینرهای جدید نه تنها مستحکم‌تر و از خسارت به محموله در حین جابجایی جلوگیری می‌کردند بلکه قابلیت محفوظ نگه داشتن محتوای کانتینرها، خسارتهای ترانزیت (از مرزها) را نیز کاهش می‌دهد و اجازه عبور کالا از مرزهای متعدد را بدون بازرسی کامل محتویات در هر مرز می‌دهد.

از زمان شروع، این رویه متعارف برای جابجایی کالا در سرتاسر جهان به سرعت پذیرفته شد.

لنگرگاه‌های مخصوص کانتینرها، جرثقیل‌های مخصوص بالا بردن کانتینرها و کشتی‌های کانتینر بر به عنوان نظام جدید مورد تأیید سازمان استاندارد بین‌المللی جانشین حمل و نقل سنتی شدند. بسیاری از معاملات با سرعت به سمت «کانتینریزاسیون» (Containerization) حرکت کردند به استثنای معدودی کالاهای نامناسب مانند مایعات حجیم

و غیره، TEU (کانتینر ۲۰ فوتی) در حال حاضر جهت حمل و نقل بین‌المللی کالا از طریق هوایی و دریایی و زمینی استفاده می‌شود. استاندارد کردن و افزایش استفاده از کانتینرها تغییر دیگری را نیز به همراه داشت. تقاضا برای کانتینرها توسط حمل‌کنندگان بین‌المللی و داخلی از عرضه سبقت گرفت و فرصت‌های تجاری از طریق شرکتهای اجاره‌ای (شرکت‌هایی که کانتینر اجاره می‌دهند) شناسایی شد.

رشد شگفت‌انگیز بازار کانتینرهای اجاره‌ای پدیده جهانی اواخر دهه ۶۰ و اوایل دهه ۷۰ شد و باعث شد حتی کوچک‌ترین حمل‌کنندگان نیز از امتیاز این سیستم جدید حمل و نقل بهره‌مند شوند.

جدا از کانتینرهای معمول که در معاملات در صنایع مخصوص در دوران حیاتشان مورد استفاده قرار می‌گیرند، ۸۵ درصد ناوگان کانتینرهای جهان از نوع «محفظه‌های ساده (dry Vans)» هستند - صندوق‌های ساده برای استفاده همگانی - با طول عمری حدود ۱۰ تا ۱۲ سال. استاندارد متعارفی وجود دارد که تحت آن صندوق‌ها تهیه می‌شوند (IICL5) و به ندرت برای حمل‌کنندگان پیش می‌آید که ساختاری را برای حفظ و نگهداری مورد توجه قرار دهند که طول عمر مورد انتظار کانتینرها را بیشتر کند.

در پایان این دوره صندوق‌ها معمولاً به سایر صنایع به عنوان واحدهای درمحل کارگاه فروخته

می شوند یا به انبار مخصوص کانتینرها برای تغییر و تبدیل به کانتینر جدید ارسال می‌وند. هم چنین نواحی نظیر روسیه و افریقا در دنیا وجود دارند که در معاملات یک طرفه مورد استفاده قرار می‌گیرند پس از ارسال، کانتینر در مقصد باقی می‌ماند. حدود نیمی از ناوگان کانتینرهای صندوقی دنیا در تملک شرکتهای اجاره دهنده کانتینر است و این نوع کانتینرها عمر طولانی تری دارند. توافق‌های صورت گرفته در مورد تعمیر و نگهداری خطوط کشتیرانی را ملزم می‌کند که کانتینرها را با استانداردهای بالاتری تعمیر کنند، بر اساس این توافقات هرچه صندوق‌ها طویل‌تر اجاره شوند، بهتر (سالم‌تر) بازگردانده می‌شوند. کانتینرها هنگام استفاده در سفرهای دریائی طولانی نسبت به راههای دریایی کوتاه عمر طولانی‌تر می‌کنند زیرا کمتر جابجا می‌شوند و پایانه‌هایی که از آنها این کانتینرها به کار گرفته می‌شوند برای جا به جا کردن کالاها بهتر تجهیز می‌گردند. میزان جا به جایی و کیفیت رنگ بر طول عمر مفید کانتینر مؤثر است. از آنجائیکه کانتینرها مطابق استاندارد نسبتاً مشترکی ساخته می‌شوند، طرز ساخت موجب کاهش عمر کانتینر نمی‌شود بلکه آغاز پوسیدگی ناشی از خسارت یا رنگ روغن زدن با استفاده از رنگ نامرغوب عمر کانتینر را کاهش می‌دهد.

ما تردیدی نداریم که ماشین‌های جدید مطابق استانداردهای بالاتری ساخته می‌شوند و

همین امر برای کانتینرهای جدید مصداق دارد. با توجه به زیان‌های بیرونی یا غیرمعمول، عمر کانتینرها بستگی دارد به این که تا چه اندازه از پوسیدگی محافظت شود. فولاد نرم دیگر در ساخت کانتینرها مورد استفاده قرار نمی‌گیرد مگر اینکه ساخت آن در یک واحد خیلی ارزان تقاضا کند و گالوانیزه کردن نیز به خاطر قوانین بهداشتی و ایمنی مرتبط با تعمیرات مورد استفاده قرار نمی‌گیرد. به استثنای جاهائیکه فولاد با مقاومت خیلی زیاد مورد نیاز است، نظیر گوشه‌های کانتینر، سایر قسمتهای آن از فولاد کورتن A (Corten «A» Steel) یا مشابه به آن ساخته می‌شود.

کانتینرهای مخصوص نظیر کانتینرهای رویاز، مسطح و انواع مشابه مطابق استانداردهای «محفظه‌های ساده» ساخته می‌شوند اما کانتینرهای یخچال‌دار مستلزم به کارگیری شیوه متفاوتی هستند. این نوع کانتینرها از پنل‌های فشرده فولادی ضدزنگ دولایه در یک قاب فولادی، با ماشین سرد کننده تولید می‌شوند که محتویات درون کانتینر را در درجه حرارت معین نگه می‌دارند. این کانتینرها جایگزین کشتی‌های یخچال‌دار می‌شوند اگرچه بعضی‌ها بازگشت دوباره کشتی‌های یخچال‌دار فله بر را پیش بینی می‌کنند.

مانند اکثر صنایع، تجارت کانتینرهای بین‌المللی زبان مخصوص خودش را دارد که بقیه مردم را در ابتدا گیج و سردرگم می‌کند.

طوری که آن ها پالت های (در اندازه) اروپایی یعنی ۲/۵ متری را در بر می گیرند که گنجایش پالت های ۱ × ۲ × ۱ متر را دارند.

Cells :

محل های نگهداری کانتینر در کشتی های منفذدار (کشتی های کانتینربر ویژه) که از ضرورت به هم بستن درون عرشه جلوگیری می کند. (هم چنین باید دانست که در هر کشتی کانتینر بر معمولی، احتمالاً بیش از نیمی از کانتینرها در بالای عرشه چیده می شود.

NVOCC: Non Vessel Operating Common Carrier

وسیله نقلیه عمومی غیردریایی اسکله به اسکله حرکت از محل انباشت کانتینرها در مبدأ: Pier-Pier برای تحویل دادن به محل انباشت کانتینرها در مقصد. شامل بارگیری و جمع آوری از محل های خارج از محل انباشت در هر دو پایانه (مبدأ و مقصد نمی شود).

Stuffing: پر کردن یک کانتینر

Stripping: تخلیه کردن یک کانتینر

Tipping: تحویل یک کانتینر

Loading: قراردادن کانتینر روی کشتی

Discharge: پایین آوردن کانتینر از روی کشتی

Feeding: حمل صندوق ها از طریق دریا، خالی یا پر، از کشتی مادر (اصلی)

تمامی نمایندگان در انگلستان و خارج ملزم هستند که انتقال کانتینرها را گزارش کنند.

یک سیستم ردیابی جامع این کانتینرها را ردیابی می کند در مسافرتی کسه احتمال دارد

رایج ترین اصطلاحات به شرح زیر هستند.

ISO: International Standards Organisation

سازمان استانداردهای بین المللی = اصطلاح مرسوم که به کانتینر استاندارد اطلاق می شود.

TEU. 1 TEU is a 20Ft Long

Container , 2TEU is a 40Ft long Container.

یک TEU معادل یک کانتینر با طول ۲۰ فوت است. دو TEU کانتینری با طول ۴۰ فوت است.

OT: Open top Container کانتینر روباز

OS: open Sided Container کانتینر که اطرافش باز است. معمولاً این کانتینرها فقط ۲۰ فوتی هستند و دارای یک پوشش برزنتی هستند.

DV: The Famous (dry van) or standard container

محفظه ساده یا کانتینر استاندارد. این نوع کانتینرها ۸۵ درصد ناوگان کانتینرهای دنیا را تشکیل می دهند.

RF: Refrigerated Container or "reefer "

کانتینر یخچالی با ماشین آلات کامل که به برق متصل است، مادامی که در انتظار بارگیری بر روی پایانه ها یا روی کشتی است، در صورتی که روی کشتی مخصوص حمل نشود نیاز به یک ترلی دیزلی دارد.

Bulk:

یک کانتینر ۲۰ فوتی فله بر با دریچه ای بر روی آن برای بارگیری و دریچه ای در پشت آن برای تخلیه بار.

PW: (Euro Palle Wides)

پالت های (کفه های بارگیری) بزرگ اروپایی. این پالت ها از حد استاندارد بزرگ تر هستند

آلمانی ها در دوبلین می درخشند

مشارکت بیمه گران اتکایی آلمان در تداوم رشد "مرکز خدمات مالی بین المللی دوبلین" (آی. اف. اس. سی.) و احیای اعتبار آن نقش به سزایی داشته است. اوایل دهه ۱۹۹۰، یعنی زمانی که این بیمه گران در دوبلین وارد عرصه فعالیت شدند، فعالیت های بیمه ای این مرکز تا حد زیادی منحصر به مدیریت کپتیو (Captive) یا شرکت بیمه ای وابسته بود. اما این آلمانی ها بودند که به همراه شرکت بیمه اتکایی سنتر (Centre Re.) از برمودا، روش های انتقال جایگزین خطر (آرت) را به دوبلین آوردند، اگرچه این مرکز تنها مرکز تخصصی آرت (A.R.T.) در این گروه ها نبود ولی به عنوان مرکز تخصصی اصلی درآمدی بود. فعالیت های آن ها تا بدانجا رشد کرده که هم اکنون می توانند روی ۳۰ درصد کل درآمد حق بیمه های غیر زندگی، صادره از (آی. اف. اس. سی.) حساب کنند.

شرکت بیمه اتکایی Aachener، همان طور که آن موقع نامیده می شد، و شرکت بیمه اتکایی کولون (Cologne Re.) اولین بیمه گران اتکایی آلمانی بودند که پا به عرصه فعالیت در این زمینه گذاشتند. هر دو عملیات خود را در سال ۱۹۹۰ در دوبلین آغاز کردند و به دنبال آن ها شرکت های بیمه اتکایی باوارین (Bavarian Re) و هانور (Hannover Re) هم در سال ۱۹۹۲

همیشه هم به طور کامل انجام نشود بدنی معنی که ممکن است در حین انجام معاملات کنار گذاشته شوند یا به خط کشتیرانی فرعی دیگری اجاره داده شوند.

اگرچه استفاده از کانتینرها؛ حمل و نقل بین المللی را متحول کرده ولی تبدیل به یک صنعت بسیار تخصصی شده است و هنگام بیمه کانتینرها فرد باید به ماهیت متفاوت (غیر متعارف) این حرفه توجه داشته باشد.

مادامی که اکثر کانتینرها براساس اصل "هر کجا در دنیا" تحت یک بیمه نامه باربری دریایی با فرانشیز قابل توجه بیمه می شوند، ترتیبات خاص متفاوتی ممکن است به کار گرفته شود زمانی که در یک انبار یا بندر شخص ثالث در حال توقف و یا در حال تعمیر هستند. ادوارد لوید این صنعت را که به او الهام بخش شد، نخواهد شناخت، اما هرچه پیشرفت های جدید در خطوط کشتیرانی در طی ۲۵۰ سال آینده بر روی کشتی به دست آید مفهوم ارائه شده توسط او برای ایفای یک نقش اصلی ادامه خواهد داد.

مترجم: محبوبه کردی

منبع: Insurance International / Commercial

Insurance, Dec. 1998, pp. 30-31.