

上海货物运输保险业务的发展情况

尹晔步 鲍年祖

上海交通发达，是我国最大的货物集散地之一，也是我国货物运输保险开办最早的地区之一。在纪念中国人民保险公司成立 40 年之际，回顾一下上海货运险四十年的曲折历程，总结经验、吸取教训、指导未来，这对上海货物运输保险业务的发展，有着特殊的意义。

(一)

上海货物运输保险业务的发展，大致可分为三个阶段。第一阶段为人保成立初期的业务发展时期，第二阶段为全国国内业务停办后的业务维持时期，第三阶段为复业后的业务发展时期。各个阶段中，货运险为促进城乡物资交流，保证执行合同协议；以及在改革开放时期为发展商品经济服务，体现了补偿、防损职能，起了一定的促进作用。

1949 年 10 月，中国人民保险公司华东区公司成立。1950 年 11 月，华东区公司营业部改组成立上海市分公司。开始货运险业务由第一业务科办理，该科撤销后由营业部南京东路办事处分别办理。主要是进出口货运险业务和接受运输险分保业务，包括办火车、轮船、木船、航空的货物运输保险。以交通工具种类分若干条款，实行以里程计费标准。当时，市内驳运险亦已开办。展业方式主要是以代理人向各报关行、运输机构，也依靠少数单位代理和外勤人员对承保业务笔笔签发保险单。1952 年形成代理、预约、上门业务并存以预约业务为主，大体上是代理业务量的两到三倍。各代理处基本上都有保险公司派驻人员签单。由于这一阶段的大部分物资都由国家统一调拨，争取业务难度较大，年保费收入最高的只有 900 多万元。

1958 年以后，国内业务停办。但大多数客户要求继续办理货物运输保险，甚至不少外地单位因当地停办此项业务发货到上海后要求上海分公司通融承保，称之为“倒保”。为此，上海维持了这一业务，所有条款合并修订为地方性的“货物运输保险条款”，以基本险为主，开办附加破碎渗漏险、水渍险，特种险有排筏险、停泊险等，费率先后实行里程计费埠际费率和省际费率。在业务维持时期，由于人手逐步减少，除铁路货运零担站有保险公司的派驻人员外，其余都改由代理处自己签单，并且简化承保手续，除铁路代理处大部分采用结合运单的方式不再签发保险单。业务方式仍然是预约、代理、上门业务三种并存，预约业务占总保费的二分之一强。

1979 年国务院决定恢复国内保险业务。这一时期，是国内货运险业务大发展的黄金时期。从保费收入看，三年就超过了 1969 年停办时水平，五年超过了历史上的最高水平，目前已突破 5000 万元大关，成为上海财产险的第二大险种。恢复初期实行的《国内货物运输保险条款》，仍以基本险为主，其他如破碎渗漏险、偷窃险、淡水雨淋险等仍作附加险承保，特种险开办有排筏险、沿海蜜蜂舱面险、陆上蜜蜂险等，保险费率以停办前省际费率为基础。1986 年起实行《国内水路、铁路货物运输保险条款》，分基本险和综合险两种，综合险包括基本险。同时，调正费率，综合险根据货物分类（五类）厘订费率，扩大了保险责任范围并进一步简化了手续。这一时期的展业方式由预约业务为主逐步以在承运部门建立代理处为主。

从人保成立到 1969 年，上海货运险业务都由专业机构集中办理，既适应货运险的特点，又积累了设立专业机构集中经营和管理货运险业务的经验。1987 年 4 月上海成立货运险的专业机构一营业部后，业务大幅度增长，当年完成保费 2,992 万元，比营业部成立前一年翻了一番。

在承保方法上，从人保成立到 1958 年国内业务停办，都派人进驻代理处，并做到笔笔盈发保险单，保证承保质量。可惜的是，没有能做到持之以恒，后来调回了派驻人员，将签发保险单承保改为结合运单承保，在手续上不够完善。目前，已开始在许多代理和预约单位逐步恢复签发保险单，以完善承保手续，提高承保质量。

(二)

人保成立以来，始终能认真贯彻“主动、迅速、准确、合理”的理赔方针，使许多企业及时得到经济补偿，稳定了企业经营，促进了生产的发展，充分发挥了保险的职能作用。通过经济补偿，不但促进了生产，而且扩大了保险自身的影响，使保险为更多的人所接受。

解放初期，南洋线航运中有匪军骚扰，严重影响了航运安全。保险公司适时办理匪盗险，对受敌军炮击等所致的水运损失及时予以补偿，解除了一些重要物资单位的忧虑。国内业务停办后，上海根据保户的要求，继续开办货物运输保险业务。这时全国基本上上海独家经营货运险业务，外地没有代理赔机构。当时只能采取以往返函件为主的索赔、报案制度，通过信函介绍受损情况，有的还辅以图纸。保险公司根据对方所反映的情况及时予以赔付，对损失不严重，而又可以修复的物品，则通知索赔方在当地或寄回上海修理。理赔部门的同志不辞劳苦，千方百计为其联系修理单位，得到用户的一致好评。保户尝到了保险的甜头，对保险的要求更加迫切了。国内保险业务恢复后，随着业务的迅猛发展，赔案数量直线上升，上海加强了理赔力量，同时依靠代理单位，代为处理一定限额内的赔案，加速了赔案的处理。从商储公司一年多来代理赔案的实践来看，基本上符合要求。此外，上海保险公司还认真抓好追偿工作，自 1987 年上海市保险公司营业部成立以来，已经成功追偿 50 余万元。

货物运输保险还存在一些问题：一是货运途中盗窃现象严重，盗窃赔案数占总赔案数的 80% 以上，据不完全统计，1988 年上海商业储运联营公司通过铁路发往外地的货物被盗窃损失达数百万元；1989 年第一季度，福建省的十余条运输船运食糖往江、浙、沪，竟自盗食糖 210 吨，经济损失 70 余万元。这些盗窃的案例，一些涉及到运输部门的管理质量及职业道德。二是“整件提货不着”的保险责任弊多利少，也助长了偷盗和不正之风。三是没有认真贯彻保险与负责运输相结合的补偿制度，无论是不是保险方的责任，一概由保险公司负责，承运方不负任何责任，其结果是助长了承运机构的不负责态度而放松了管理。四是条款中十天报案期限的规定，各地掌握不一，也增加了理赔工作的难度。五是对代查勘代理赔的办法，各地做法不一，在查勘、赔款上存在许多扯皮现象。六是由于人手不足和职工素质等问题，赔案的处理周期较长。

(三)

在工作中结合防灾防损安全服务实践证明，什么时候重视抓防灾防损工作，事故发生率就低，损失就少，什么时候放松抓防灾防损工作，事故发生率就高，损失就大。

1960 年，由于对破碎险的防损工作做得不够，结果破碎险赔付率高达 65.7%；1966 年，由于加强了查验修配工作，大大降低了赔付率。1987 年 4 月 1 日，上海市保险公司营业部成立以后，把防灾防损工作放在应有的位置上，成立了防灾小组，具体负责防灾防损工作。据统计，仅 1987 年的前 10 个月，福建省泉州地区来沪船舶就发生八起沉船事故，五起搁浅事故，直接经济损失 1000 多万元（仅指货物损失，人员伤亡和船舶损失不计在内），赔款数占上海货物运输险赔款总数的 50% 左右。为了改变这一状况，帮助该地区做好安全运输工作，1987 年 11 月专程赴福建省保险分公司及沿海有关支公司交流情况，并与晋江（现改为泉州）交通局一起研究，分析原因，进行防损宣传。1988 年，又采取三条措施。一是对不适航的船舶，不予承保货运险，待符合投保条件时再予以承保。二是配合港监重点检查泉州来沪船舶。三是与上海海上安全监督局、上海电视二台组成联合检查组赴泉州深入到各航运企业检查安全工作，推动安全措施落实。这些措施得到了泉州市政府及有关部门支持与配合，取得了一定的效果。据统计，泉州地区来沪船舶的违章率已从原来的 90% 左右下降到 40% 左右，不适航状态明显好转。1989 年，为了调动承运方当地保险公司做好防灾防损工作的积极性，充分发挥保险在防灾防损方面的职能作用，上海市分公司营业部与泉州市保

险公司实行海上货运险共保，探索防灾防损的新路子。为了做好平板玻璃的外包装工作，减少玻璃在运输途中的损失，与上海有关单位联合开展平板玻璃外包装保险专项设计竞赛。目前已从一千多件参赛设计经过实物制作科学测试后评出最佳设计。

生产和商品经济的发展促进了保险事业的发展，反过来保险又为促进国民经济的发展创造良好的条件。四十年来，上海的国内货运险业务有了很大的发展，在开展基本险种的同时，积极开办新险种，努力扩大服务领域，使货运保险更好地为社会生产、为群众生活服务，为改革开放服务。

为了促进物资交流，为国家建设提供急需的建材，在铁路车皮紧缺的情况下，举办了海运排筏保险，使各地产地积存的木材、毛竹等建材及时运往所需地区，得到商业储运、铁路及地方有关部门的欢迎。为了支持农业、外贸，为放蜂事业创造有利条件，先后举办了蜜蜂运输保险，得到交通、铁道及农业、地方和农民群众的一致好评。为了货主及航运部门的需要，还试办了货运险附加鲜活货腐烂、死亡责任保险。为促进我国与东欧国家的外贸业务，及时办理了出口货物由上海到边境站的货运保险业务，得到了外贸的支持与好评。