

减少铁路货运险损失的探索

—关于上海市保险分公司营业部试行保安押运的调查

嵇华楚

近年来，铁路沿线的偷盗现象日益严重，《解放日报》1989年4月12日曾以《大动脉在出血》为题，报道了铁路治安形势的严峻性。群众也纷纷要求有关部门拿出具体对策，加强铁路治安管理。但时至今日收效甚微，由于铁路运输货物的被盗现象得不到有效控制，损失逐年上升，直接影响到保险公司承保的铁路货运险的效益。以上海保险分公司营业部（以下简称营业部）代理单位之一上海商业储运联营公司为例（以下简称商储公司），1989年代理铁路货运保费收入901万元，而全年货运被盗损失达1585万元，赔付率高达175.92%。为了探索减少铁路货物偷盗损失的有效途径，营业部与商储公司经协商定于从今年4月份起，委托铁路保安服务公司对铁路运输货物试行保安押运。该项工作效果如何，是否具有推广价值？为此，我们对4至6月份（4月15日-6月15日）的保安押运作了初步调查。

一、保安押运效果明显

商储公司是营业部货运险最大的代理单位，主要根据商业部的调拨计划负责向全国各地调运各类商品的专门机构，其调运的日用百货包括文教用品、纺织品、针棉织品、五金交电、家用电器等物资，是铁路沿线违法分子偷盗的主要目标。1989年偷盗现象较为严重的为广东、广西、湖南、河南和甘肃等省区，偷盗损失分别是1988年的7.9倍、3.5倍、6.5倍、2.1倍和6.7倍。今年的保安押运就是针对上述地区而展开的。

保安押运采取的是联合方式，由营业部聘请50名铁路保安人员，商储公司派50名押运员，每组二人，携带电警棍、催泪弹对三节以上的编组车进行押运，押运线路为广东、广西，湖南等省以及成都、西安、兰州、乌鲁木齐沿线的目的地。由于押运人员随车日夜守护，因此能及时发现情况，及时采取各种措施来制止偷盗行为的发生。据统计4至6月共投入482人次，押运车皮720节，货物价值近2.2亿元。两个月的押运效果如下：

1. 车皮破损被盗率明显下降

保安押运前，1989年商储公司铁路部共发运18,547节车皮，破损被盗车皮达12,987节，占发车总数的70.02%。保安押运后两个月破损被盗车皮为56节，占押运总数的了.78%。车皮破损被盗率比押运前下降了62.24个百分点，效果明显。

2. 车皮平均被盗损失明显下降

1989年商储从铁路发运货物价值557,996万元，被盗货物价值1,555万元，按发车总数计算，平均每车损失855元。押运两个月货物被盗损失价值为10.1万元，按押运车皮720节计算，平均每车损失140元，车均损失比押运前下降了83.63%，效果明显。

3. 经济效益明显上升

从保险公司角度分析,聘请 50 名保安人员,人均月工资 350 元,两个月支付 35,000 元,两个月支付押运费 23,522 元,保安人员返程差旅费 70,000 元,保安人员投保人身意外伤害险人均保额 5,000 元,共支付保险费,750 元,以上各项费用合计 130,272 元。另外加上偷盗损失赔款 10.1 万元,两个月实际需支出 231,272 元,平均每月支出 115,636 元,比押运前 1989 年月平均损失 132.08 万元减少 120.52 万元的实际支出,月平均损失下降 91.25%,保安押运具有明显的经济效益。

4. 收货单位满意,社会效益良好

保安押运对保险公司具有一定的经济效益,同时也具有良好的社会效益。今年 6 月 19 日至 21 日在衡阳由上海商业一局、商储公司、湖南省商业厅等 40 家单位参加的“湘沪铁路商品运输安全座谈会”上,代表们纷纷发表意见,对保安押运持肯定态度,并认为这是减少偷盗损失的好办法。零陵地区商业局和商业储运公司的代表说,自 4 月份上海方面试行保安押运以来,他们通过铁路运输的货物基本无损失,对此特向上海市保险分公司及保安押运人员表示感谢。湖南省商业厅的代表说,保安押运对湖南省的商品供应起到了保证作用,但光靠上海方面搞还不行,希望能在全国范围内加以推广,各地一起搞效果会更好。绝大多数收货单位认为参加保险最终目的是要货而不是赔款,如果货被盗,得到赔款后再去购货时,实际上收货单位已遭到了无形损失。从微观看影响了货主的营业利润,从宏观看影响了市场供应,总的是国家财产受到损失。因此保安押运保证了货物的安全,不仅货主满意,而且对国家有利。

二、保安押运困难不少

武装押运试行两个月以来,虽然取得了明显的效果,但在实际工作中也存在着不少困难,押运人员风餐露宿暂且不论,主要有:

1. 违法分子作案防不胜防

铁路沿线的违法犯罪分子成群结伙,积聚在小站附近或偏僻地区,明目张胆地偷盗、哄抢运输货物,少者四五人,多则十几人,他们利用列车上坡、过桥减速时飞身上车偷盗、哄抢,或利用列车编组之机进行偷盗、哄抢,以及利用临时停车进行哄抢、偷盗。如今年 4 月 27 日当驶往柳州的列车从新余站开出不久,保安员发现有五六个人爬上车割开篷布往下扔货物,经使用电警棍、催泪弹均不起作用,面对这种团伙哄抢,两名押运员也无法阻止。再如 4 月 28 日当一辆押运货车行至冷水滩七公里处,4 名违法分子乘上坡减速之机,爬上列车,被保安人员发现驱赶时声称“怕死就不来了”,随后每人抢了一件就跳车。

2. 铁路员工“近水楼台”

有时列车到站停车,部分站的列车检查员,调车员,运转车长、司机等铁路员工,利用工作之便,围绕列车转,伺机偷盗,押运人员难以防范,如 4 月 25 日列车在郑州站编组作业,押运员发现调车员偷窃铝锅与司机分赃,因当时无法阻止,编组作业后去追查,已不知去向。又如 4 月 27 日列车去柳州在良江站停车,发现手拿小郎头的列检员爬货车割开篷布 60 厘米,被押运员及时制止没得逞,4 月 30 日在安康站发现列检员偷胶鞋,追捕时钻车底逃跑。有时铁路调度以种种理由把到同一目的地的编组车拆散,给违法分子以可乘之机。如 4 月 13 日保安人员押三辆车去衡阳,4 月 16 日到株洲时被拆去一辆,结果被盗照明机一箱。又如 4 月 26 日保安人员押三辆车去深圳,29 日到株洲被拆去一辆,到深圳后检查被盗货物七箱,凡是被拆车辆必定被偷,调度与偷盗者之间的关系查无实据,押运员对此也无能为力。

3. 管理不善造成损失

由于发货单位和收货单位内部管理不善造成了保险公司的损失。押运员从5月2日、8日、12日、19日共计十五辆车的到站检查时发现全部车厢完好无损，又无被盗现象，但都发现货物短少，经推测为发货时少装。又如4月30日夜押运至深圳收货单位仓库，值班人员称收货人不在单位，要押运员自行寻找，5月1日找到收货人，又称休假，及至5月2日清点发现货物被盗。诸如此类的例子很多。

4. 盘窃者逍遥法外，押运员安全无着

铁路沿线有的地段治安情况复杂，盗窃分子胆大包天，公开哄抢、打人而无人制止。4月3日凌晨列车在石湾站附近突然停车，保安人员孙高文发现有异声，打开手电照射时，即遭乱石袭击、左腿被击伤。4月21日保安人员张余明在首阳山站抓获盗窃分子的搏斗中右手受伤，后又遭乱石袭击脸被打破。当把抓获者送交站派出所处理时，才发现执法者与盗窃者互相递烟有说有笑，被盗物品还被留“证据”而不交还，更有甚者，5月6日在高溪站（去玉林途中）保安员徐炎林被车站职工和民警强行没收电警棍，当出示有关证件后，还被带到民警宿舍，遭电警棍殴打，电警棍打断后又用铁锹，致使徐炎林鼻孔流血，身上多处受伤，此事最后以当地派出所领导来函，承认民警在执行公务时处理不当而草草了结。

三、保安押运尚需完善

我们认为，铁路货物运输实行保安押运对降低偷盗损失和减少保险赔款具有一定的效果，但孤军作战不是解决问题的根本办法，只有搞好全社会的综合治理才能真正解决问题。但在现阶段，保安押运不失为一种有效手段，可在小范围内继续试点，并需逐步解决以下问题：

1. 保安押运必须与各地保险、公安、铁路部门相配合，做好重点路段的治安防范工作。目前的押运工作由于得不到当地有关部门的配合，押运人员孤军作战，只能应付小偷小摸，对重点路段的团伙哄抢无法及时制止，而且人身安全受到威胁，因此没有有关方面的配合，很难继续下去。

2. 加强保安押运力量，配备防盗设备。在现有两人押运的基础上，适当增加人员，并辅之于甘肃研制的“运输防盗网”，增加偷盗作案难度，在其未得手前及时驱赶。

3. 试行保安人员单独押运。针对商储公司内部管理不善的情况，由保安押运人员对贵重物品的发货实行监装、监卸，减少人为损失。

4. 协助有关方面搞好综合治理。铁路沿线的偷盗行为，与整个社会治安情况有着密切的关系，是一定历史时期的社会现象，保安押运只是治表的一种手段，不能从根本上消除偷盗行为，只有整个社会的治安情况、好转了，社会风气有了根本好转，偷盗现象才会逐步消失。