

综析上海国内货运保险务的发展

孟庆树

一、八年来的业务情况回顾

上海市的国内货物运输保险业务自 1980 年恢复办理以来，逐年发展，平均年递增 80% 左右。到 1988 年 5 月底，月保险费收入从 1950 年的 5 万元发展到 1988 年 5 月份的 500 万左右，超过了一百倍。预测 1988 年全市货运险业务可接近 4000 万元。

目前全市水路、铁路、公路、航空、联运、县交管所（站）等主要运输部门以及打包托运、物资、仓储等代办运输机构，还有不少大型厂矿企业都和人民保险公司建立了代理关系或预约保险关系。全市建立代理网点 120 户左右，签订预约合约 200 户左右。各代理处共有 1 万人员在代理货物保险业务。现在上海已经能依靠这一大批代理网点和众多的代办员，来巩固与发展货运保险业务，这是货运险业务开展以来所从来没有过的。

上海是世界闻名的大港，是华东铁路的中心（全国最大的零担站、编组站都在上海），是工业、商业、外贸、金融、科技中心。商品经济和商品活动，决定着货运量的迅速增长，这是上海国内货运险业务得天独厚的先决条件和业务基础。

但是，我们应该清醒的看到，国内货运险业务决不是差不多了，它仍然有广阔的业务园地，潜力很大，我们还需在巩固与加深及防损查验方面做大量工作。国内货运险与企财险、机动车辆险、国财险不同，它的发展依据是商品流通量和货物吞吐量的增长，而不是根据固定资产与定额流动资产的增长，它与商品流通量的增长量成正比例的。运输一日不可停止，货运保险业务也一日不可停止，现在还有不少业务园地以待开拓。

二、大力发展业务的可能性

社会商品流通量的增长程度，决定着货运险业务的增长程度。其次，当前货运量的大幅度上升，决定着业务大发展的可能性。货运险业务的发展与商品经济发展的内涵及其国有规律有密切的联系。我们只有提高业务水平，掌握时机并加上主观上的努力，才能真正地变被动为主动，从而取得成果。

兹对业务大发展的事实依据简要分析如下：

（一）上海的工业总产值 1987 年为 979.68 亿元，比上年增长 6.8%，（其中轻工业产值 511.57 亿元，重工业产值 438.11 亿元，）农业总产值 24.8 亿元，比上年增长 2.3%。据有关部门统计，上海的工业总产值每增长一亿元，就要求港口货运量相应地增长 6—7 万吨，如果再加上铁路、公路、航空，货运量增长还要大。

（二）随着经济体制改革的逐步深入，上海的商品流通体制正形成多渠道、开放式格局，全市已出现 13 个消费品贸易中心，49 个批发市场，34 个小商品市场，395 个农贸市场，13 个生产资料贸易中心。2500 个物销网点，全市市场出现购销两旺局面，在运输方面也出现各种运输工具一齐上的局面。充分利用海洋、长江、内河水系运输的格局已经形成。

（三）从全市水、陆、空各种运输工具已完成货运量来析，1935 年为 2.41 吨，1986 年为 2.65 亿吨，1987 年为 2.71 亿吨。上海每年发往全国各地的货运量逐年增长，这充分证明，“经济越发展，保险越需要”。国内货运险业务也相应地越加发展。如：从上海的航空货运量来看，以往年货运量仅 1 万吨左右，现在已增长到 4 万吨左右，承载力已跟不上运输量的发展。又如，上海北郊站，以往日运笔数仅 4000 笔左右，现在已增长到 6000 笔左右（我们日签保险凭证 1500—1600 笔左右）。上海的日发货物整车已达到 1000 多节车皮，如以每车 60 吨计算，即每日铁路整车发运量为 6 万吨左右。这样大的货运量是全国首屈

一指的。

（四）上海港已跻身于世界大港之列。1987 年吞吐量为 1.26 亿吨，（其中来沪中转 4000 多万吨，外贸 3000 多万吨，内贸 4000 多万吨）。黄浦江两岸现有十二个装卸公司还不够用，正在扩建两个装卸公司。宝山、高桥将新建码头。南汇芦潮港、金山陈山港也将扩建货运码头泊位，开辟货运业务。另外，由于上海港的吞吐量大幅度增长，同时也带来了上海港内驳运业务的大发展，每年大约也有数千万吨的货运量。

（五）上海的公路通向全国各地，直达货运线路已发展到 100 多条。为了减轻铁路的注力，加速短途物资流通，一般在 300 公里左右的货运逐渐移向公路。现在全市公路年货运量为 1 亿吨左右，而我们的公路货运险业务，过去尚未很好开展，今年刚由市长愉汽车运输公司代办保险，仅仅开了个头。

除此，还有难以数计的个体、联合经营的汽车、船舶货运业务，分布在全市区、县各个角落，我们未及时加以开拓业务。

价从以上分析足以说明上海的国内货运险业务潜力很大，确实有很多工作亟待我们去做，大力发展货运险业务，发挥人民保险事业为国民经济的发展服务。

三、大力发展业务，需进一步解决的问题

（一）各级领导在思想上应充分认识大力发展上海的国内货运险业的重要性，要真正摆正重要位叠，并在组织上与措施上手以保证。

（二）各业务单位应对自己的所辖地区运输部门的货运情况、供销情况，要进一步摸清、掌握数据与资料，灵通信息、明确目标、制订计划、布置检查，有信心、有决心的将业务从原有基础上，提高到新的发展水平。

（三）不断提高专职业务干部的水平。要掌握货运险业务的特点和规律性，弄懂保险与负责运输相结合的补偿制度的关系，熟悉条款和费率以及理赔处理，同时还要熟悉与业务有密切关系的《货运规则》、《事故处理规则》、《海上安全法》、《内河安全条例》《危险品运输规则》、《港航规则》以及《经济合同法》等方面的知识，没有这些基本知识，想把业务推向新的发展水平是不可能的。

（四）要下功夫提高承保和理赔工作质量。这是人民保险公司的生命线。在当前大力发展业务时，我们必须注意公共关系和灵通各方信息动态。对总公司与铁道部、交通部、民航总局的联合通知，总公司下发的“代查勘、代理赔实施办法”应贯彻执行，并注意总结经验教训，不断完善与提高。业务要狠抓承保质量，理赔要狠抓八字方针和“五要十不”。业务与理赔要紧密配合、相互支持，发生问题，共同商量，携起手来主动热情地为保户服务。

（五）进一步完善和改进条款与费率。国内货运险新条款、新费率表以尽货物分类表实施已经一年多了，但是理解解释有不一致的地方，费率厘订掌握也略有差异，保险条款与两个“联合通知”在责任上也有不统一的地方，发生损失处理赔款时与承运人责任有交叉有扯皮，保险公司之间，由于各方面的条件和情况不一，在认识上也有差异，因讹造成在业务和险赔上有一些不同的见费和做法，这些都要通过实践，不断地加以解决。保险公司之间，特别要提倡相互信任、相互支持、相互谅解，共同树立“全国一盘棋”思想。对于保户提出的“附加鲜、活货运输保险”和“附加冷藏货物保险”，应该积极拟定，早日实施。

（六）加强国内货运险业务理论研究。例如：“商品流通与货运保险的关系”，“保险与负责运输相结合补偿制度的建立与其意义”，“代理处的性质与作用”，“货运险费率的结构与制订”等等这些急需要理论上进一步阐述，以指导和推动业务的巩固和发展。