

# 论国际物流保险的发展策略

李勇杰

**摘要:** 随着经济全球化浪潮的延伸,国际物流伴随着国际贸易的产生而逐步发展起来,高风险性国际物流的蓬勃发展也自然催生了日益壮大的行业保险需求。本文在探讨现阶段国际物流保险所面临的发展瓶颈的同时,对阻碍国际物流保险的原因作出了系统的分析,并对大力发展我国国际物流保险市场提出了若干建议。

**关键词:** 国际物流; 保险; 发展策略

**中图分类号:** F84 **文献标识码:** A **文章编号:** 1006-1894(2008)04-0065-04

国际物流是伴随着国际贸易的产生而逐步发展壮大的,它的高风险性一直以来都是业界关注的热点,毋庸置疑,大力发展国际物流保险有助于分散、转嫁其中的经济风险,但一直以来,由于诸多因素的制约,我国国际物流保险的实施并未真正为国际物流起到保驾护航的功能作用。究竟是什么原因造成国际物流保险长期处于发展的瓶颈状态呢?本文拟就这一问题从多个角度去研究我国物流保险的发展现状,对阻碍其发展的因素进行理性分析,并从实践的角度就国际物流保险市场的拓展提供一个有益的思路。

## 一、国际物流保险面临的发展困境

**1. 缺乏系统的保险机制** 目前国内的保险市场面临着缺乏专业的国际物流保险机制的局面,远落后于国际物流业的发展需求。国际物流保险是国际物流的衍生物,是为国际物流服务的。国际物流发展至今,已形成一个系统化的运作体系,从活动要素上来说,它主要由7要素组成:运输、储存、配送、包装、搬运、流通加工、信息,因此,只要涉及到其中每一个货物作业或监管的运作环节都充满着不同程度的风险,都具有保险的需求。现代化的物流趋势是为贸易商提供整体的服务方案,如方兴未艾的国际多式联运,其涉及到多种运输方式的无缝联接,物流商企盼一种综合性、系统化的保险能化解每一个环节的责任、货物风险。而迄今为止,国内的物流保险更重视仓储、空运、海运、陆运等活动,远未覆盖其他衔接性的物流活动,甚至造成多数情况下物流保险仅为运输险的一部分的尴尬局面。物流服务商不得不进行多次分段投保,加上现有的保险合同缺乏一定的标准性,繁复的谈判与磋商过程均造成了交易成本的高企。

**2. 缺乏相应的法律体系保障** 目前我国物流的法律法规和标准亟待健全,物流活动本身的内涵与外延决定了物流的法律框架十分庞杂,所涉及的法律、法规、法令、国家标准、国际惯例和国际公约包括诸多方面,这在一定程度上造成了多头分管、交叉分管、立法矛盾的局面。目前我国物流业的法律体系在市场准入、市场规范、市场监管方面尚无法为物流产业健康有序的发展提供保障,使得物流保险无章可循、无法可依。法律框架的缺失造成物流保险双方的交易成本居高,无形中增加了交易环节中的各种费用,如高昂的用于合同谈判草拟的交易前费用;用于合同监督执行

的交易中费用;以及用于理赔的查验取证的交易后费用。

3. 缺乏专业的国际物流保险人才 我国现阶段的国际贸易活动急需通才与专才相结合的国际物流保险人才,但国际物流保险人才需要的知识极为宽广,一方面,由于涉及到国际货物运输业务的险种比国内运输业务的更复杂,不仅品种多样,而且主险和附加险的搭配运用还需要专业的物流管理知识;另一方面,国际物流法律关系错综复杂,国际物流保险人才需要具备物流、海事等方面的专业法律知识;此外,国际物流保险人才还需要通晓贸易、语言等多个领域的知识,因此,对于专业的国际物流保险人才的培养并非易事。更何况,我国保险企业物流保险起步晚,物流保险方面的人才本来就极为缺乏,而绝大部分保险公司至今仍未成立专门的物流保险部门,而是将之分化到财产保险等部门中去,这更降低了国际物流保险人才的培养速度和培养质量。

## 二、阻碍国际物流保险发展的原因

1. 国际物流的高风险性导致出险概率颇高 国际物流风险性高且复杂多变。由于海运成本低,适货性强,国际货物运输多采用海运的方式,海运货物约占国际物流货物的80%。海上货物运输航程长,对气候、地理、政治等条件的依赖性大,因此遭遇到天灾人祸的可能性更高,造成了发生在海运环节的问题或纠纷很多。同时,国际物流保险的合同标的往往较大,易引起经验老到的国际犯罪分子的垂涎,而跨国贸易的法律体系也易给国际诈骗分子可乘之机,加上我国目前无船承运人或货运代理市场的准入门槛较低,该行业的从业人员良莠不齐,出现了有些不良业主不按照实际发生的业务量申报,导致了不足额收取保费,而一旦出险,物流公司事后填单骗取保险金的故事屡有发生。<sup>[1]</sup>

基于以上原因,大多数保险公司不愿提供一个覆盖物流全程的保险方案,即使有少数保险企业出于长远的战略发展考虑,无惧出险概率高的情形,提供了某些保险品种,但那也是保费颇高,对于物流企业来说不过是“鸡肋”的举措。实际上,保险公司作为商业化运营的企业也是以创造最大化利润为运营之本的,对于一些国际物流过程中的不可保风险,保险公司本来就理应采取回避的态度。

2. 物权分离导致保险当事人关系错综复杂 与通常的财险中由货物所有人自身负责保管财物的情况不同,国际物流保险涉及多个当事人,通常是由第三人,甚至第四人、第五人来保管财物,如由无船承运人进行总承包货运,然后分包给各级实际承运人的情形,即货物的所有权人与所保货物在保期大部分时间里是分离的。目前国际贸易采用FOB或CIF条款的居多,根据《2000年国际贸易术语解释通则》,在这两种贸易术语下,买方和卖方都有可能签订保险合同购买保险,在实际操作中,还存在着托运人为免去麻烦遂委托其货运代理人或承运人代购保险的情形,这更加重了保险当事人关系的复杂程度。FOB、CIF等条款对于买卖双方的风险划分以船舷为界,当遇到无法清晰界定风险的情形时,则难以区分各个环节中的承运人、托运人、收货人以及他们的货运代理人的权利、义务,而且各个当事人被分离于不同的地理区划、语言区域和法律辖区,加深了处理保险当事人关系的难度。因此,较之普通的财险或责任险,国际物流保险交易当事人为尽可能避免纠纷,不得不损失更多的交易费用用于国际物流风险的查证与取证上,交易费用的高昂也成为阻碍国际物流保险快速发展的因素之一。

3. 保险理赔过程复杂掣肘了保险交易的顺畅发展 当险情发生后,索赔的过程费时费力也是困扰国际物流保险进一步发展的重要原因。就一般的索赔程序而言,保险公司在理赔之初首先要确认受损原因,然后先由索赔人向保险公司提供名目繁多的单据,如保险单或保险凭证正本、运输契约、发票、装箱单、向承运人等第三者责任方请求补偿的函电或其他单证、被保险人已经履行应

办的追偿手续等文件、由第三者公证机构出具的检验报告、海事报告等等。被保险人在办妥有关手续,交付单据后,才能进入保险公司审定责任,决定是否予以赔付的程序。索赔的程序复杂、耗时,货主作为被保险人,要想在法律规定的时间内齐全地收集到相关证据并非易事,而部分物流企业为留住客户,往往不得不先行赔付,甚至付出很多额外的代价。对此,保险公司亦有许多苦衷。如前所述,国际贸易与物流本身风险高且当事人关系复杂等原因,导致了保险理赔过程注定是很难令交易各方都满意。

保险公司面临的另一个困惑是代位求偿的问题。在物流保险法律关系中,物流合同的一方与保险人订立保险合同,若是非保险合同双方当事人的原因造成货损或货物灭失的情况下,保险人先向货物利益方进行赔偿,而后取得货物利益方的地位,有权向责任人追偿,即保险人理赔后,取得与代位求偿及诉讼的一切相关证据,并获得货物利益方的配合就可以向第三者责任人追偿。这意味着保险人在接到被保险人的出险报告后就要迅速着手检验、定损和理赔的工作,然后在诉讼时效内对承运人或其他第三人提起诉讼,一般来说,法律所允许的诉讼时效对于保险公司而言是十分紧迫的,以海运为例,我国《海商法》规定:“就海上货物运输险承运人要求赔偿的请求权,时效期间为一年,自承运人交付或应当交付货物之日起计算”,这意味着在一年的时间内保险公司必须备齐所有有效文件,并在有管辖权的法院对被告提起诉讼,任何疏漏,如单证不齐、诉错对象等都可能导致诉讼被驳回,从而失去索赔机会。诚然,保险公司可以要求延长诉讼时效,但这同样会面临着被驳回风险,因为法院未必会认可延长诉讼时效,不同的国家法律辖区对诉讼时效的延长有着不同的规定。<sup>[2]</sup>

### 三、发展国际物流保险市场的若干建议

1. 努力创新物流保险产品 自2006年中国大地财产保险股份有限公司推出了《物流综合保险》以来,我国的物流保险业确实开启了新的篇章,然而继续开拓个性化、专业化、标准化的适应现代物流发展的综合性保险产品仍旧任重而道远。虽然在欧美国家物流综合险已被广泛视为物流业的护身符,然而在中国,保险企业考虑到短期利益,并没有完全意识到发展新的物流保险品种的巨大潜力,以及在战略上能为企业带来长远的竞争力。随着我国保险市场结构的进一步调整以及新一轮国内保险市场向世界开放,目前占据垄断地位的保险企业若继续固步自封,缺乏保险产品的创新,那么在不久的将来可能会将发展的契机拱手相让。

创新综合型的国际物流保险产品首先应当建立起标准化的保单,这可以借鉴发达国家的“一揽子保险”,将物流过程中所涉及的人身保险、财产保险、责任保险等条款设计为一份或一系列标准化保单,这样可全面覆盖物流全过程以及明确界定期间的风险责任,同时有效地降低交易成本。<sup>[1]</sup>其次,保险产品的创新也应当注重保险品种的个性化,进行积极营销、灵活承保,如对于那些规模和信用等级高的物流企业,若有意愿长期合作时可考虑签订中、长期契约,在合同中约定双方的权利、义务、责任以及使用的保险条款和特别事项等,<sup>[3]</sup>长效合同有助于进一步降低交易的成本。

2. 积极发挥专业保险中介的作用 国际物流保险的发展还有赖于发挥各类保险中介组织的作用,如推动保险经纪公司、公估公司等保险中介在物流保险中的作用可有效化解现阶段国际物流保险发展所面临的尴尬。有鉴于国际物流保险的专业性程度颇高,发展专业的保险经纪公司是有必要的,他们应当是集中了具有保险、物流、风险管理、商贸、法律等各行业专门知识的专家服务群体,对于各保险公司的险种设计、索赔程序、理赔服务、经营管理等情况十分熟悉,如此可以使物流公司避免了投保的盲目性,而且专业的保险经纪公司还应当擅长全面的风险管理,在业务范围所覆盖的风险领域,他们应当能站在物流商的立场为其对风险项目进行全面的风险识别、评估、

回避、转移,并设计出最佳风险管理方案。

国际物流保险要想获得飞速发展,大力发展保险公估公司也是势在必行的,专业公正的公估机构应当对物流过程中发生的货损货差、船舶碰撞、人员救助及伤亡等事故的成因、结果提供公平公正、优质快捷的裁决方案。由于保险当事人关系复杂以及索赔时效短等原因,理赔工作的专业化十分重要,公信力高的保险公估公司有利于调停保险当事人之间关于保险理赔领域的矛盾,可有效推进物流保险业的长足发展。

**3. 尽力发挥行业协会的作用** 国际物流保险的发展同样需要相关的行业协会发挥其影响力。现阶段我国的物流市场缺乏一个行之有效的信用分级机制,不利于保险产品的开发设计和品种创新,因为保险以大量同质风险的存在为前提,根据概率论中的“大数法则”原理,保险企业必须通过研究大量的同质化的标的才能合理地计算赔率,做到收支的平衡。因此,通过物流行业协会与保险行业协会共同推进物流企业的信用分级机制是势在必行的。物流行业协会应当加强与保险企业的联系,逐步开展对物流企业进行分类评级的工作,诸如定期统计、公布涉及物流企业的重大保险赔案,对信用资质优良的物流企业给予宣扬和表彰等措施,<sup>[4]</sup>不仅可以有效利用信誉机制来降低物流企业在国际物流保险中出现的诈骗或其他不良行径,而且可为今后的行业协会开展行业自律工作打下基础。

另一方面,保险行业协会也应当开展政府和企业不便于进行的行业性工作,比如人才培养、企业咨询、信息服务、行业自律等,更好地起到桥梁和纽带的作用。保险行业协会应当组织保险企业不断深入物流企业,并组织行业内的培训工作,只有进行深入细致的调查研究,才能熟悉物流业务的各个环节,了解物流企业在保险上的确切需求;只有通过大量研究物流企业所存的同质风险,才能创新满足物流业所急需的保险产品,以及利用自身的风险管理方面的实践经验,为其发现、分析潜在的风险,替物流企业进行评估,设计风险管理方案等,全力发挥行业协会的作用将有助于物流企业和保险企业双赢局面的开创。

**4. 逐步健全有关的法律法规制度** 健全的法律法规制度对于物流保险的发展起到至关重要的作用,完善的法律法规有助于解决物流保险业务中责任归属问题上的分歧,以及规范实务操作方面的各项管理工作,更重要的是,从长远来看,还可以有效降低物流保险的交易成本,减少交易双方用于交易前、交易中和交易后的监督、查验、取证费用。目前,我国既没有一部独立的《物流法》,也没有统一的物流法律法规,现有的相关法律法规从内容到形式都与国际惯例存在不同程度的背离,诸如规范性不强,缺乏法律责任的制约,自相矛盾的立法体系等问题亟需解决,因此,健全有关的法律法规制度不可能是一蹴而就的事情。

现阶段的当务之急是应当尽快成立专业的、独立的物流保险方面的法律法规建设委员会,负责研究、清理和细化我国的物流法律法规体系。<sup>[5]</sup>对于国际通行的且适宜在本土运行的法律条款应当逐步纳入我国的法律范畴。譬如,可酌情考虑从法律角度试行对部分险种实行强制保险,在现阶段我国的物流行业整体管理素质低下且抵御风险的能力偏弱,尤其是直接从事运输、仓储业务的合同分包人更是如此的情况下,某些险种的强制实行不仅有助于呵护物流业的发展,同时也利于引导物流保险业的发展方向。

(作者单位:广东金融学院)

参考文献:

- [1] 齐艳铭.析第三方物流风险及保险策略[J].保险研究,2005,(9).
- [2] 高明波.物流运输管理实务[M].北京:中国劳动保障出版社,2006.
- [3] 王英名.物流保险若干法律问题研究[J].法学论坛,2004,(5).
- [4] 马楠,王杨.现代物流保险的新发展[J].物流科技,2006,(11).
- [5] 黎宇彬.物流保险发展分析[J].中国仓储与运输,2006,(6).