

“7·23”动车追尾事故引发高保费低保额质疑

铁路强制险损害旅客权益?

记者从某大型人寿保险公司了解到,该公司目前推出的意外伤害保险产品,在铁路交通方面一两天的保险期内,以2.4元的保费最高可获20万元保额。相比之下,如果乘坐火车,票价120元,按票价2%收费,2.4元的保费最高保额则只有2万元。



王利博制图

■ 见习记者 陈青松/文

一边是耿直敢言的5学者,一边是根深蒂固的铁道部,二者因饱受争议的铁路强制险产生交集。

7月29日,中国保险法学会5位学者联名上书国务院法制办,建议废止《铁路旅客意外伤害强制保险条例》。5位学者是:北京航空航天大学法学院教授任自力、对外经贸大学保险法中心教授陈欣、北京大学法学院教授尹田、清华大学法学院教授施天涛、中国人民大学法学院教授贾林青。

5位学者呼吁废止该条例的最主要原因是:1951年6月24日实施并沿用至今的《铁路旅客意外伤害强制保险条例》与我国《保险法》等相关法律法规的规定存在冲突,不利于铁路事故中遭受意外伤害旅客合法权益的保护。

“7·23”动车追尾事故发生后,“铁路强制险”进入公众视线。保险业业内人士直指该险种暴利,直到票价上千元的今天,2%的费率一直没变,最高保额仍只有2万元。

保险行业改革形成了我国的商业保险市场。但铁路保险却成了商业保险攻不下的坚固堡垒,“自收自保”模式让铁道部独家垄断经营近20年。行业专家预测,此次铁路强制保险的争议,或为商业保险公司打开铁路保险之门提供了现实选择。

专家:铁路部门

自我保险资金不透明

日前,《中国企业报》记者到北京西站随机走访调查了一些旅客,问他们是否知道铁路车票中含有强制保险,80%以上的旅客都回答不知道。

一位经常出差的徐姓经理一脸纳闷:“我坐了这么多年的车,还是第一次听说车票里还含有铁路保险!”

1951年,当时的政务院财政经济委员会制定了《铁路旅客意外伤害强制保险条例》(下称《条例》),规定“旅客之保险费,包括于票价之内,一律按基本票价2%收费”,赔偿年限限为1500元。1992年,铁道部发布《关于提高铁路旅客意外伤害保险金额的通知》,规定所有铁路旅客,不论坐席等次、全票、半票、免票,保险金额为票价的2%,保额2万元。

正是当年2%和20000这两个数字造成了今日的难堪局面。

中央财经大学保险学院院长郝演亦指出,《条例》实施多年来,票价涨了这么多倍,为何保额仍然不变?

公开数据显示,铁道部2008年、2009年、2010年的客运收入分别为929.96亿元、1090.47亿元、1344.91亿元。按强制保险2%的比率计算,近3年的保险费收入约为18.60亿元、21.81亿元、26.90亿元,总计67.31亿元左右。那么从1951年到2011年,60年间铁道部收取了多少强制险费用?每年是否按照条例规定投保?

郝演亦认为,如果铁道部门没有按照《条例》投保,从1992年至今按照总票款2%提取的保险费总额,再扣除此期间发生的人身意外伤害赔偿额,应当积累了巨额的保险准备金。

据记者了解,铁道部每年收取的“人身意外伤害强制保险费”数字一直未予公开。2008年胶济铁路事故,铁路旅客意外伤害险一度成为公众关注的焦点,当时铁道部对按基本票价2%收取的保费流向并未作出任何说明。

中国保险学会常务理事、首都经贸大学劳动经济学院和财政金融学院教授虞国柱表示,多年来铁路部门自我保险的资金一直很不透明,连风险准备金都没有设立,有多大金额、如何运行,几乎没有人清楚。

监管视野之外的封闭运作

我国保险业快速发展,保费规模更是迅猛增长。但一次次重大灾难发生后,商业保险似乎离它的保障功能越来越远。

据了解,1959年铁路旅客意外伤害强制保险业务转由铁道部接管,规定中国人民保险公司作为铁路旅客意外伤害强制保险的承保人。1995年《保险法》生效后,铁道部就自行征收该项保费,铁路保险于是进入自收自支的“自保”时代。公众对“7·23”事故赔偿的关注点,更多停留在铁道部独家垄断的保费以及保额。

虞国柱认为,问题的根源在于铁路部门长期以来的计划经济思维。事实上,最初我国铁路、航空、轮船、公路的责任保险都是由中国人民保险

公司在运作。在经历了几次空难之后,民航总局把民航中的责任保险交由商业保险公司运营,唯独铁路部门一直采取“自我保险”的方式。

目前国内开展“自保”业务的并非只有铁道部一家。据记者调查了解,我国自保形式分为自保基金和自保公司。所谓自保基金是企业为防范潜在风险而提取的风险管理基金。在我国,“企业自保”主要是自保基金形式,具体而言主要有四类:铁路票价、中石化安保基金、车辆安全统筹基金以及邮政保价。

自保虽然属于保险范畴,但长期以来,这四类自保基金都不在保监会的监管范围之内。目前铁道部采取的是“内部自收自保”的方式,并未与中国人寿、泰康、平安等商业保险公司合作,2%的意外伤害强制险并不在保监会的监管之列。

记者采访了一些商业保险公司,对铁路保险业务,长期以来多家商业保险公司都希望能够按照市场化模式操作分一杯羹,但最终结果是没有哪家公司能够成功进入这个领域。

有学者指出,目前我国自保基金所涉及的主管单位一般都比较强势,以这次公众所关注的铁路部门为例,最低的二等座票价690元,强制保险保费13.80元,保险期间不足一天,每天的保险费率约为0.08118%,是行业平均水深的66倍到256倍。而13.80元可以购买14份保险期间为8

或为商业化运营带来机会

中国平安保险公司一位姓王的高级经理在接受《中国企业报》记者采访时指出,现阶段我国旅客的保险意识比较淡漠,比如“7·23”动车事故中的伤亡旅客,很少有人投保高额商业保险。记者查阅保监会的数据:2008年胶济铁路事故的人均保险赔偿仅4.5万多元,商业保险的投保人数量为伤亡总人数的1/4左右。

在调查中记者发现,铁路强制保险保费和保额并不匹配,同样的保费在市场上可以买到10倍以上保额的产品。以北京至福州的动车D301为例,最低的二等座票价690元,强制保险保费13.80元,保险期间不足一天,每天的保险费率约为0.08118%,是行业平均水深的66倍到256倍。而13.80元可以购买14份保险期间为8

天的泰康人寿“高铁险”,累计保额可达140万元。

记者从某大型人寿保险公司了解到,该公司目前推出的意外伤害保险产品,在铁路交通方面一两天的保险期内,以2.4元的保费最高可获20万元保额。相比之下,如果乘坐火车,票价120元,按票价2%收费,2.4元的保费最高保额则只有2万元。

世纪纪网总经理潘浩表示,商业保险公司的意外险年费率一般在1%左右,实际操作中要远低于这个标准,“最高也就是万分之五”。

针对目前我国铁路强制保险的现状以及出现的种种问题,有保险业内专家认为,诞生于计划经济时代的铁路旅客意外伤害强制险,难以适应市场经济时代的规律,应该打破垄断,采取市场化运作方式,引入真正的商业化运营。

国内多家商业保险公司在接受《中国企业报》记者采访时大都建议意外伤害强制险不应由铁路部门独办。一位不愿透露姓名的保险业内人士认为,现在航空、汽车客运在意外伤害险方面都有商业保险公司介入,开办多年已取得市场认可。铁路运输也是交通运输的重要组成部分,也应该向商业保险开放。目前动车组列车和高铁均已实现实名购票,为保险公司采集被保险人身份提供了条件,引入市场化的铁路旅客意外险条件已经具备。

另有保险公司人士指出,让商业保险加入到铁路系统,一方面客户有了自由选择的权利,得到更优厚的保障;另一方面可缓解铁路部门在发生事故后的巨大压力。同时也可扩大保险公司的业务领域,加速我国商业保险的建设步伐,可谓是一举三得的好事。

不过,就五位学者上书国务院请求废止《条例》一事,也存在不同观点。北京市中高盛律师事务所李滨律师向记者表示,他不认可利用动车事故请求废止《条例》的行为。事情的根源在于“2%费率”,“2%费率”从本质上讲是基金,是属于铁道部的,要讨论的话,只能说2%的比例是否合理的问题。李滨律师认为,目前来看铁路有足够的力量赔偿事故受害者,而改革的趋势很可能是铁道部成立自己的保险公司或者入股其他保险公司。

遭质疑的千万罚单

■ 本报记者 刘凌林/文

线缆行业开出一张巨额罚单在山城贵阳掀起波澜。近日,贵阳市质监局以涉嫌违法生产对“津成”电线电缆开出了千万元罚单。

贵阳津成电线电缆有限公司(以下简称“贵阳津成公司”)相关负责人近日向《中国企业报》记者表示,贵阳质监局执法没有法律依据,属违法执法。

贵阳津成公司先后两次提起行政诉讼,均被判败诉。此后曾提出听证申请,但没有改变被罚千万元的命运。

据了解,天津市津成有限公司(以下简称“天津津成公司”)是“津成”牌驰名商标持有人,贵阳津成公司系天津津成公司在贵州代理经销商。

标准存疑

“贵阳市质监局没有下达任何法律文书就查封了我们的货物。10余天后才通知我们去贵阳电线电缆厂仓库清点查封货物、制作清单。”贵阳津成公司负责人王中秋说。

2010年4月29日,贵阳市质监局以天津津成公司涉嫌生产不合格“津成电缆”为由立案调查,并作出“(筑)质技监封字(2010)第3-04-07号”查封决定。

4月30日,贵阳市质监局对查封的108卷电缆中的25个批号的样品进行了封样送检,检验结果显示均不符合指标,属不合格产品。

记者在贵阳市质监局2011年4月20日作出的“行政处罚决定书”上看到,“2010年5月4日出具了相应的25份检验报告,检验结果表明电缆的导体电阻不符合强制性行业标准《公共安全行业标准GA306.1—2007》的规定”。

“清点被扣押货物时,我们发现电缆线已经出现损坏、扭曲变形、进水等情况。实际上,被扣押的电缆已不具备检验条件。”王中秋解释称,电缆在外力高压、扭曲变形、折弯、拉伸、电缆进水等状态下导体直流电阻等性质指标都会变差,很可能无法达到出厂的合格数据。

上述国家强制性标准是指公安部发布的《公共安全行业标准GA306.1—2007》。贵阳市质监局认定作为阻燃电缆必须符合其规定。

贵阳津成公司法务负责人王海军表示,公安部的强制性标准并不具有普遍性。根据《公共安全行业标准GA306.1—2007》,只有当客户购买电缆使用在以上几个地方的时候才能适用此规定。

“实际上,国家标准化委员会专门制定了《电线电缆国家标准》,2009年又重新修订了新的标准。津成电线电缆一直是按国家标准生产的。”王海军说,时至今日,法律法规对电线电缆行业并没有实行一个强制性的规定。采用的都是推荐性标准,也就是说电线电缆行业适用的是国家鼓励企业、企业自愿采用的原则。

“贵阳市质监局用《公共安全行业标准GA306.1—2007》来硬套津成公司的产品,显然属强词夺理。”王中秋表示,被扣押的电缆中,均含有自主创新的新型产品的成分,如防腐阻燃(FZ)电缆(绝缘材料中掺加了防腐成分等),被扣押的电缆按照国家标准强制性标准进行检测必然导致电阻值不一致。

越权执法?

王海军表示,贵阳市质监局从一开始强制扣押电线电缆行为就存在超越职权行为。

因为根据《国务院关于工商管理机构调整的通知》(国发(2001)13号)、国发56号、57号文件,流通领域商品质量监督的职能划归工商管理部门,生产领域由质监部门管辖。而贵阳津成公司只是天津津成公司在贵州代理经销商,并不是生产企业,贵阳津成公司销售的电线电缆并不在贵阳市质监局管辖内。

据贵阳津成公司在现场的职工反映,2010年4月28日贵阳市质监局谭庆祥等人就是以举报有人生产假冒津成产品为名把价值上千万元的电缆查封并检查。

谭庆祥告诉记者,局里有很多人都在场,包括局里领导。但具体情况他不愿多说。

天津市津成公司得知此事后,派员现场确认,证实了经销商贵阳津成公司没有生产假冒线缆,涉案线缆系天津津成公司生产的正品合格电缆,电缆标明了“天津市津成电线电缆有限公司”生产。

不过,贵阳市质监局最终以产品经抽样检验“不符合强制性行业标准”为由对贵阳津成公司和天津津成公司分别处以违法产品价值金额等值的罚款597046.55元,总额接近1200万元。

“我们的产品怎么会成了一个孩子两个娘?”王海军说,如果认为贵阳津成违法生产,就只能处罚贵阳津成,而无权处罚天津津成。

为此,记者致电贵阳市质监局法规处,了解相关情况,一位工作人员拒绝了记者的任何提问。

据悉,目前贵州省人民政府已就此事举行听证会。



唐山开滦建设集团制冷工程处处长、高级工程师田国栋

■ 李元春 袁青岳/文

田国栋,1985年毕业于山西矿业学院矿井建设专业,现任唐山开滦建设集团制冷工程处处长、高级工程师,先后参与和主持了多个大型井筒冻结工程,把开滦制冷这支上世纪50年代在国内最早组建的矿井冻结队伍不断带向壮大。

田国栋继承和创新井筒冻结技术,在开滦矿区、河北、山东、安徽、内蒙古、山西、宁夏、河南等地成功冻结井筒百余座,开创了井筒冻结史上的

多个第一:1996年在安徽淮南张集矿创造了深厚钙质黏土层冻结不断管,首次实现井筒“挖糖芯”技术;2003年在安徽淮南顺桥矿创造了表土单进152米的新水平;2004年在淮南丁集矿深井冻结施工中开创了深井冻结98天冻结交圈的中国企业新纪录,该工程荣获“太阳杯”优质工程奖项,其本人参与完成的《特厚表土钻井法及冻结法凿井新技术研究与应用》科研项目被评为2005年度煤炭工业十大科学技术成果奖;2010年采取新工

唐山开滦建设集团开创井筒软岩冻结新纪元

——“内蒙古察哈素矿副、风井井筒冻结工程”荣获全国建设工程优秀项目管理成果奖

艺对山西庞庞塔2#副斜井进行了成功冻结。

2010年7月,由田国栋所负责和指挥的内蒙古察哈素矿副、风井井筒冻结工程圆满竣工,开创了井筒软岩冻结的新纪元。

察哈素矿井位于内蒙古自治区鄂尔多斯市境内,矿井设计采用主斜井、副立井和回风立井的混合开拓方式,其中副井和风井采用冻结法凿井,由开滦建设集团制冷工程处承建的副副、风井井筒冻结工程在设计、施工管理中进行了卓有成效的创新,创造了软岩冻结36天交圈上水,较设计工期提前24天的新纪录。

根据矿井地质条件制定了科学的施工技术。察哈素矿井地层自上而下有第四系、白垩系、侏罗系、

三叠系,井筒穿过的地层有第四系松散层、白垩系地层、侏罗系中统直罗组、侏罗系中统延安组地层,地质构造情况复杂,且副、风井穿过的白垩系地层是整个井筒冻结中的重点。在冻结孔的布置上,考虑到冻结段地层岩体完整性较差,为了保证冻结壁的程度,副井采用单圈孔差异冻结的方式,精确计算并筒冻结需冷量,配备了20台螺杆制冷压缩机,制冷量达到了1500万cal/h,可满足两个井筒冻结的冷量需求。

创新施工工艺,保障了井筒的顺利掘砌。

在察哈素矿副、风井冻结工程中,从冻结孔的打钻、冷冻结的安装到积极冻结期和强化冻结期,都运用了先进的

工艺和工法,从而实现了井筒早开挖和顺利掘砌。

严格按照设计标准控制冻结孔的造孔质量,利用陀螺测斜仪对冻结孔的偏斜情况进行准确的测量,并及时做好了纠偏工作,保证了冻结孔的偏斜率和孔间距控制在设计标准范围内,为冻结提前交圈奠定了基础。在冷冻结安装中,依照图纸对冷冻结系统、盐水系统及冷却水系统进行了精细地安装,保证了系统管路合理的布置,使用了盐水液面报警器、液氨电子测温仪等设备,达到了液氨的均衡供给和盐水箱盐水液面的实时监测。在冷却水系统采用新工艺,做到了冷却水循环不补充。在冻结期内,运用电脑测温系统和冻结场分析系统对盐水温度、冻结

孔回水温度、测温孔和水文孔温度跟踪测量,首次采用水文孔纵向测温技术,科学分析冻土扩展规律和冻结壁的形成情况,适时调整盐水流量和冷冻结站内的开机台数,千方百计确保冻结帷幕的形成,在强化冻结期内一方面做好了盐水温度的继续下降,在井筒砌筑时保证冻结壁的程度,另一方面控制了冻土进入孔径,为井筒快速掘砌提供了良好的环境。强化项目管理,树立了开滦制冷的品牌形象。

在该工程施工中,始终坚持了项目法施工的理念,做到了工程质量、进度、工期、成本和文明施工的有机统一。安全管理方面,建立了全方位的安全生产网络,安全职责落实到参与的每个职工,安全控制因素到施工的每道工序和全过程,并针对施工重要环节和接点编制了安全技术措施,针对氨泄漏、盐水泄漏、冻结管断裂、供电系统瘫痪、爆炸、火灾等有可能发生的情况制定了应急预案,组织职工定期进行各类安全应急响应演练,以增强应对突发事件的能力和自救互救的本领。社会效益和经济效益突出。

察哈素矿副、风井冻结工程质量被评定为优良,并荣获全国建设工程优秀项目管理成果奖。在该工程施工中,国电建投内蒙古能源有限公司、淮南矿业集团公司、中煤中安公司及其他单位组织人员多次到施工现场参观考察,对该工程在施工中运用先进技术和方式促进矿井早日建成和投产的做法给予了高度评价。