

Thị trường

Bảo hiểm P&I có bước Phát triển vững chắc

Đặng Giáng Hương
Phòng Hàng Hải - VINARE

1. Tình hình thị trường P&I quốc tế

Năm nghiệp vụ P&I 2005 là năm mà các Hội P&I đánh giá là năm đầu tư tài chính có hiệu quả hơn so với các năm trước đó. Chính vì vậy mà tình hình tài chính của đa số các hội trong nhóm Hội P&I quốc tế đều rất khả quan trừ Hội WEDISH. Việc đầu tư tài chính thành công hơn so với các năm trước là do một số nguyên nhân sau:

- Đồng đô la tăng giá so với hầu hết các ngoại tệ khác đặc biệt là đồng EUR và Đồng yên Nhật
- Tỷ lệ lãi suất đồng đô la tăng suốt trong cả năm 2005 và đã đạt đến 4,25% vào cuối năm 2005 và có xu hướng tăng thêm nữa vào các tháng đầu năm 2006.

Kết quả khả quan trong đầu tư tài chính của các Hội trong nhóm hội không chỉ bù đắp cho việc kinh doanh mà một số Hội



còn tăng Quỹ dự phòng tự do (Free reserve) khá lớn như Quỹ dự phòng tự do của Hội GARD tăng 12,6% (49 triệu USD); Hội UK tăng 11 triệu USD, Hội Standard tăng 20 triệu USD; Hội North of England tăng 25,7 triệu USD, Hội London tăng 10 triệu USD; Hội Skuld tăng 42 triệu USD; Hội Skuld tăng 42,1 triệu USD; Hội Steamship tăng 20 triệu USD. Bên cạnh đó cũng có một số Hội giảm Quỹ dự phòng tự do nhưng giảm không đáng kể như Hội West of England giảm 2 triệu USD; Hội Swedish giảm 5 triệu USD.

Tình hình tài chính của các hội trong nhóm Hội quốc tế là rất khả quan. Tháng 2 năm 2006 Standard & Poors đã thông báo tình hình tài chính của các hội P&I và có một số thay đổi trong đó. Ví dụ như Hội Japan Club trở lại vị trí sau hai năm không được xếp hạng. Nhìn chung về đánh giá phân hạng đều ở mức “Ổn Định” và trung bình mức phân hạng ở giữa BBB+ và A-

(Xem bảng trang sau)

BẢO HIỂM - TÁI BẢO HIỂM VIỆT NAM

Hội	Phân hạng	Triển vọng tương lai
American	B+	Đi xuống
Britannia	A pi	
Gard	A	Đi lên
Japan	BBB pi	
London	BBB pi	
North of England	A	Ổn định
Shipowners	A pi	
Skuld	BBB+	Đi lên
Standard	A	Ổn định
Steamship	BBB pi	
Swedish	BBB	Ổn định
UK	A	Đi xuống
West of England	BBB pi	

Chương trình tái bảo hiểm năm 2006 của nhóm Hội quốc tế được tái tục với cấu trúc hợp đồng không thay đổi. Mỗi Hội tự giữ lại 6 triệu USD đầu tiên trên mỗi rủi ro, tùy thuộc vào việc thu xếp tái bảo hiểm của mỗi Hội. 44 triệu USD tiếp theo được đưa vào Pool trong đó lớp 20 triệu USD vượt quá 24 triệu USD được tái cho HYDRA

(một công ty captive của nhóm Hội)

Phí tái bảo hiểm của hợp đồng tái bảo hiểm vượt mức bồi thường năm 2006 áp dụng cho các loại tàu tăng trung bình là 6,33%. Đối với các tàu clean tanker chỉ tăng 5,25% nhưng đối với các tàu chở khách tăng lớn hơn đạt 7,1%.

Đơn vị: USD/GT

Loại tàu	2006-07	2005-06	Thay đổi %
Dirty tanker	0,6799	0,6385	6,5
Clean Tanker	0,3201	0,3041	5,3
Tàu khách	0,8006	0,7476	7,1
Tàu khác	0,2851	0,2677	6,5
Tăng trung bình			6,3

Tình hình tổn thất trong sáu tháng đầu năm 2006 không mấy tốt đẹp, dưới đây là một số tổn thất đáng quan tâm, tuy nhiên tháng 3 là tháng có nhiều tổn thất xảy ra nhất:

- Tàu container “Hyundai Fortune” bị nổ và cháy ở Gulf Aden ngày 21.3.2006. Chỉ một thuyền viên bị thương nhẹ nhưng khiếu nại về hàng hoá có thể lên đến 300 triệu USD. Tàu này được bảo hiểm bởi Hội Britannia.
- Phà chở khách “Queen of the North” đâm phải đá ngầm và chìm ngày 22.3.2006 ngoài khơi đảo Queen Charlotte, 99 hành khách và thủy thủ đoàn được cứu sống nhưng có 7 người mất tích, có thể chết. Tàu này được bảo hiểm bởi Hội Standard.
- Cháy tàu chở khách “Star Princess” chở 2.690 hành khách và 1.123 thủy thủ đoàn trên đường từ Montego đi Grand Cayman ngày 23.3.2006. 150 khoang bị hỏng, 2 người bị thương nặng và 9 người khác bị thương do hít phải khói. Hội UK bảo hiểm tàu này.
- Ngày 24.3.2006 tàu chở hàng rời “California” đâm va với tàu container “Sinoko Seoul” ở vịnh Malacca. Tàu “California” bị thủng lỗ ở khoang máy và đã chìm.
- Ngày 29.3.2006 một nhà hàng nổi “Al Dân” bị lật úp và chìm ngoài khơi Bahrain trong chuyến du ngoạn buổi tối hôm ấy. 57 người chết, 12 bị thương và 63 người được cứu sống.
- Ngày 8.4.2006 chiếc tàu gỗ “Al Baraqua II” chở 300 người đã bị lật úp và chìm ở Biển Đỏ lý do là nhiều người tập trung vào 1 bên mạn

- thuyền dẫn đến lật thuyền. 77 người được cứu sống.
- Ngày 2.5.2006 tàu chở hàng rời “Alexandros T” bị chìm ở ngoài khơi biển Port Alfred, Nam phi. 27 trong số 32 thuyền viên mất tích có thể đã chết, 5 người được cứu sống.
 - Ngày 4.5.2006 hai tàu hàng “Jinhaida-8” và “Zhedongji-139” của trung Quốc đâm vào nhau ngoài khơi tỉnh Fujian phía đông Trung Quốc. Tàu “Jinhaida-8” bị chìm. Tám thủy thủ đoàn được cứu thoát, một người mất tích.
 - Ngày 10.5.2006 tàu chở khách “Calypso” đóng năm 1968, buồng máy mạn phải phát cháy khi tàu đang hành trình đi tới Guernsey từ Tilbury. Tàu được kéo về Southampton và 450 hành khách được hồi hương. Tàu này được hoán cải năm 2006. Có tin cho rằng những khiếm khuyết của hệ thống an toàn cháy đã được các giám định viên ở Seville phát hiện 11 ngày trước khi sự cố xảy ra.
 - Ngày 30.5.2006 tàu “Ocean Sekaya” 75.000 tấn của Nhật bản không có hàng trên đường đi xếp hàng sắt đã bị hỏng và chìm một phần sau khi đâm phải đá ngầm ngoài cảng Karwar- Ấn độ do thời tiết xấu. Tàu bị vỡ làm hai, 1 thủy thủ mất tích, 21 người được cứu thoát; vài ô nhiễm từ dầu của tàu nhưng không làm hại bờ biển Goanese.
 - 2.6.2006 tàu “Mina” chở đầy sắt đâm va với tàu chở dầu “Agiros Atermios” ở phía nam biển Aegean gần đảo Hydra. Tàu “Mina” bị chìm 5 thuyền viên mất tích và 1 người chết. Tất cả thủy thủ của tàu “Agiros

Atermios” đều an toàn.

- 3.6.2006 tàu chở xe ô tô “Pelander” 24.891 tấn đóng năm 1979 đã bị cháy trong hầm hàng trên hành trình từ Yokohama (Nhật bản) đi Thái lan và Israle. Khoảng 300 xe bị hỏng, tàu được đưa về dock ở Singapore để kiểm tra tổng thể trước khi tiếp tục hành trình. Hội Britania bảo hiểm cho tàu này.
- Ngày 22.6.06 phà chở khách Indonesia “Surya Makmur Indah” đã bị đắm do biển động dữ dội cách 44 dặm ngoài khơi Sibolga, phía tây Sumatra trên hành trình đến đảo Nias. 81 người được cứu sống, 35 người mất tích/ chết.

2. Tình hình thị trường P&I Việt Nam



Kỳ tái tục bảo hiểm P&I 2006 vừa qua các Hội P&I đều yêu cầu tăng phí (bao gồm cả “General Surcharge”). Kết quả cho thấy hầu hết các đội tàu đều buộc phải chấp nhận tăng tỷ lệ cho dù là tăng nhẹ,...đội tàu tăng cao nhất là 30%.

Đối với nghiệp vụ P&I trong 6 tháng qua, đã có 294 con tàu tham gia với các Hội P&I tăng 10 tàu so với 2005 với tổng GT tham gia khoảng 1,816 triệu, trong đó 1,481 triệu GT tham gia với Hội WOE, 187 nghìn GT tham gia với Hội Gard; 148

nghìn GT tham gia với Hội London Steamship. Số lượng tàu đóng mới và mới mua tăng trong sáu tháng đầu năm và xu hướng còn tăng nữa trong các tháng cuối năm như tàu Vinashin Trader, Hercules M, Asean Sea 02, Tay Bac 18, Phuc hai 15, Dong thap 18, Asean Sea 01, Viet Trung, Long mon 01, Kien Hung.

Nhìn chung tình hình tái tục năm nay các doanh nghiệp bảo hiểm không gặp phải những phản ứng gay gắt từ các chủ tàu như những năm trước, tuy nhiên quan điểm phân tán đội tàu để bảo hiểm với nhiều công ty bảo hiểm của các chủ tàu vẫn được duy trì.

Tình hình tổn thất: Nhìn chung 6 tháng vừa qua chưa xảy ra sự cố nào ảnh hưởng lớn đến năm nghiệp vụ P&I 2006/07 loại trừ những vụ xảy ra thường xuyên thiếu hoặc hỏng hàng đường, gạo,... ở một số đội tàu chở hàng với số tiền thiệt hại chỉ ở hàng chục hoặc trăm nghìn USD.

Công tác giám định và đề phòng hạn chế tổn thất liên quan đến P&I vẫn đang được Hội WOE, các cơ quan liên quan như VIRES, các chủ tàu quan tâm và thực hiện nghiêm túc.

Theo đánh giá chung thì thị trường bảo hiểm P&I Việt Nam sẽ tiếp tục tăng trưởng mạnh trong năm nay và các năm tới đây, rất nhiều tàu được đóng mới trong nước và mua từ nước ngoài để thực hiện mục tiêu của Nhà nước ta là tăng năng lực vận tải của đội tàu Việt Nam ở mức trung bình so với các nước trong khu vực đến năm 2010.■