

2022 年 3 月

总第
一一二
期

3

techonor.



声
闻

导 读

◇ 为共建“一带一路”贡献力量

◇ 集装箱码头的十大风险

◇ 出口货物（光纤）湿损案

为客户创造价值

为共建“一带一路”贡献力量



新春佳节正是阖家团圆之时。在海外中企参与的很多项目上，有无数平凡英雄坚守岗位，为共建“一带一路”贡献力量。

“大伙坚守在荒原上，是因为肩负着使命”

9个月前，袁志雄告别家人，在疫情中“逆行”回到阿根廷“基塞”水电站项目部。“基塞”水电站是世界上最南端的水电站，也是阿根廷迄今为止最大的能源项目之一，建成后可为150万户家庭供电。项目地处巴塔哥尼亚荒漠中心，常年低温大风。

每天早上7时30分，袁志雄从营地赶往工地。“当地2月份的气候条件最好，正是大坝施工的黄金时期。”袁志雄说，看着水电站越来越有模样，他特有成就感。“大伙坚守在荒原上，是因为肩负着使命，要把水电站建设好。”

中阿双方团队合作顺畅又愉快。项目阿方负责人塞尔吉奥·维斯特弗里德说，中方伙伴不仅在工作上严谨专业，在防疫工作上也是一丝不苟，并细心安排员工接送，让大家都能安心上班。“尽管环境艰苦，但大家都很努力，劲儿往一处使。”

袁志雄说，营地今年严格实行封闭式管理。春节期间，大家见缝插针，贴春联、剪窗花、吃年夜饭、看春晚，营地

里热热闹闹，当地员工也都乐在其中。

“让‘中国设计’和‘中国建造’得到更广泛认可，一切付出都值得”

夜幕降临，埃及首都开罗以东约50公里的新行政首都中央商务区内，办公区悬挂的红灯笼与工地上亮起的灯光交相辉映，忙碌穿梭的身影隐约可见。

去年12月，埃及政府各部门陆续将办公地点搬迁到新行政首都，开始为期半年的试运行。为保障运营顺利，项目承建方中国建筑股份有限公司埃及分公司的全体人员坚守岗位，在工地上度过农历虎年春节。

过去4年多，埃方设计师穆罕默德·优素福和这支“高效、热情、专业能力强”的队伍朝夕相伴。提起自己的中方伙伴，他赞不绝口：“仅用两个月，便交出了区域规划、业态分布、功能分布、面积表等设计，埃及住房部对此高度认可，紧接着就签署了项目合作协议、迅速开工。太赞了！”

项目设计总监袁浩参与海外项目建设15年了，他已经不再数这是第几个在外度过的春节了。2020年初，袁浩回国休假了一个多月，“这几乎是孩子出生以来我陪伴他时间最长的一次。”离家时，父子俩都哭了。但7岁的儿子十分理解，“他总是向小伙伴们夸耀说，他的爸爸在建设‘非洲第一高楼’，他为爸爸感到骄傲。”袁浩说着，播放了一段儿子发来的语音问候：“爸爸，等高楼建好了，你是不是就可以回家跟我们一起过年了？到时候一定要好好给我讲有趣的故事。”袁浩始终把这段话珍藏在手机里。家人的理解，是他这样的海外建设者坚守岗位最坚实的动力。

“我们有3800多名中国建设者一起在埃及新行政首都中央商务区迎来农历虎年春节，见证一栋栋高楼从沙漠中拔地而起。”袁浩说，作为成千上万坚守海外的工程建设者

之一，能够为共建“一带一路”贡献力量，能够“让‘中国设计’和‘中国建造’得到更广泛认可，一切付出都值得！”

“共同为中欧铁路这条发展之路、友谊之路保驾护航”

农历大年初一的凌晨 5 时 30 分，天色依然漆黑，一列轨道车抵达中欧铁路老挝万象南站。来自中国铁路昆明局集团有限公司琅勃拉邦维保管理中心的工长杨文兴和工友们如往常一样，伴随着探伤仪发出的滴滴声，开始了一天的作业。

钢轨探伤，主要是应用各类探伤仪检查探测钢轨内部问题，确保伤损钢轨能在第一时间被发现处置，保障铁路的运行安全。杨文兴所在的这支专业探伤队伍，负责中欧铁路磨丁—万象段 420 公里的正线及 100 余公里的站线探伤检测工作。作为“钢轨医疗队”，他们必须在沿线来回巡视，每隔一段时间就得带上设备和行李迁徙一次。

探伤车缓缓移动，分布在探伤仪两侧的探伤轮将超声波反馈在屏幕上，不时发出“滴滴”的声音。杨文兴一边操作探伤车在报警区域来回移动，一边紧盯着仪器显示屏，确保不忽略任何问题。10 时 45 分，5 个多小时的探伤作业结束。

从除夕到大年初三，项目团队完成了万象南到蓬洪区域的探伤工作，大年初五转场到万荣驻地。“探伤就像扫雷，有多大压力，就有多大骄傲。”杨文兴在社交媒体上这样写道。他和几位经验丰富的老师傅商量，新的一年要每人带个老挝“徒弟”。“探伤工作专业性很强，但我们有信心，把掌握的技能传授给当地员工，共同为中欧铁路这条发展之路、友谊之路保驾护航。”

集装箱码头的十大风险



本文基于最近 5 年发生的理赔经验，重点分析了集装箱码头的十大风险。这十大风险占集装箱码头保险理赔成本的 78%，包括财产险和责任险。令人警醒的是，许多事故是可以通过对培训、系统、程序和/或技术进行改善来预防的。

集装箱码头经营人按保险索赔成本排序的十大风险类别。

风险 1：与桥吊有关的事故

不可避免地是，在集装箱作业中，通常安装在码头边上的桥吊既是关键资产，但又是极其脆弱的。多年来，它一直是金额最高的单一保险索赔，涉及吊杆碰撞、龙门碰撞和堆垛碰撞的事故太频繁了。尽管它们很重要，但令人惊讶的是目前在经济上可行的技术却没有得到更广泛的采用。

风险 2：雨洪灾害

要避开风暴的路径可能很困难，但我们仍可以做许多事情来减轻潜在的和由此造成的损害。虽然系固和捆绑起重机等资产，或改变集装箱堆垛的方式是很重要的措施，但总体而言，风暴潮和洪水依然会造成重大风险。海运码头必然地势较低，因此将更有价值的设备或货物放在地势较高的地方可以降低风险。

风险 3：跨车

手动跨车的碰撞和翻车，除了造成财产损害外，还可能造成严重的人身伤害。像大多数事故一样，这些通常是由于人为失误造成的。虽然这些都是头重脚轻的设备，存在不可避免的盲点，但也有可用的监控技术，可以确保机械的性能、改善用户的行为并为之提供培训。

风险 4：装卸车

这一分类包括叉车、空箱作业车、堆高机、侧吊机、正面吊等。虽然风险是多种多样的，但最突出的是行人受伤。让人们远离机器虽是一句简单的话，但在不可避免的情况下，必须采取恰当的程序和技术来保护那些处于危险之中的人。

风险 5：卡车和汽车

其他小型车辆，包括内部转运车辆、第三方货车和所有其他在码头内的车辆，都必须处于良好的交通管理和规则执行之下。因为碰撞和翻车是非常常见的。

风险 6：港口内的船舶

尽管船舶是港口最受欢迎的访客，但不幸的是，船舶很容易与泊位相撞，而且在许多情况下，也很容易和起重机相撞。这在上个月至少发生了两次！虽然所有利益相关方（船舶、港口、码头、引航员、拖轮等）之间若有明确的程序和沟通会降低发生此类事故的可能，但对于码头而言几乎没有控制能力。

风险 7：堆场吊机

堆场吊机的主要风险是堆垛碰撞——吊具或吊具下的集装箱与堆垛中的另一个集装箱相撞。这可能会导致堆垛倒塌，从而造成吊机、集装箱和货物损害。然而，最令人担忧的是，当一个集装箱落在等待的卡车上时，往往还会造成人

身伤害。分析表明，采用与自动堆垛机相关的技术可以防止此类事故的发生；同样的技术也可以安装在手动堆场吊机上。

风险 8：火灾

火灾具有毁灭性的特征，其成因多种多样。值得注意的是，集装箱码头约 44% 的火灾费用源于装卸车辆；所以需要在驾驶舱内安装检测和灭火系统，以及配合适当的维修。在信息有限的情况下，与货物有关的火灾可能很难预防，但谨慎的灭火措施可以尽量减少潜在的损害，这点是至关重要的。

风险 9：偷盗

根据最近的一份年度盗窃报告，报告指出尽管盗窃很普遍，但“内部人员作案”的风险突出，这在码头企业中尤其普遍。此外，越来越多的人利用网络手段来实施盗窃。所以现场安保和系统安全显然是最重要的，此外还要继续进行意识培训，并对有权限进入现场的人员进行彻底审核。

风险 10：不良操作

存放于码头内的货物可能会受损——例如在没有使用所需的低底盘挂车的情况下，超规格的货物因移走而翻车。另外，码头还需要保留可靠的记录，以便为可能的错误索赔进行辩护，因为此类索赔需要货物进出码头时的状况证据。不可避免地是，在某些情况下，意外事故是偶然和无法避免的——这也是要购买保险的关键原因。

出口货物（光纤）湿损案



【案情简介】

2018 年某光纤光缆公司将出口光纤光缆统一向保险公司投保了进出口货物运输保险，险别为一切险。2018 年 3 月 18 日，保险公司接到客户报案，称其通过南航 CZ369 航班从武汉空运至韩国仁川机场的两批 G652 型号的 33 个托盘共计 30000KM 的光纤因外包装受潮及破损而受损，损失金额 29.7 万美元。

【赔案处理】

接到报案后，保险人立即联系 CEEMIS 在韩国的检验人 McLaren Young 到机场进行检验，从查勘的情况看，上述货物外包装确实不同程度存在打湿、挤压及破损。另据查，武汉起飞当天有阵雨天气，损失应系外包装打湿后在运输途中又受到挤压碰撞所致，属于保险责任，但应保留向承运人进行追偿的权利。

【争议焦点】

达诺箴言：

一尺之捶，日取其半，万世不竭。——《庄子·天下》

免责声明：本出版物仅供一般性参考，并无意提供任何法律或其他建议。我们明示不对任何依赖本出版物的任何内容而采取或不采取行动所导致的后果承担风险。我们保留所有对本出版物的权利。

韩国收货人 Mercury 公司非常不配合，拒不接受检验人开箱检测的建议，并提供了大量的数据和技术资料，证明光纤如果受潮和受撞击，其性能及使用寿命即受到影响，一般的检测工具无法检验出来，只用将其生产成光缆，由最终用户在使用时才可以发现，并接连发出措辞严厉的致函，要求我公司按全损 29.7 万美元赔偿，检验人对此也无能为力。

保险公司根据照片、以往的经验及咨询厂家，则认为该批货物仅是外包装受潮，不会影响纸箱内货物性能。对撞击挤压的问题则应先进行检测，对经检测后确实受损的部分再进行赔偿。

【理赔结论】

保险人与生产厂家（出口商）协调，在充分评估并请检验人核定相关合理经济的费用的情况下，采取了由出口商收回此批货物，在国内进行检测修复，同时重发一批新货给韩国收货人的方案进行处理。保险人承担受损货物回程及去程的运费（仅负责海运费用）、实际发生的检测费、修复费用。韩国收货人则将索赔权益转让给出口商。

经过返厂检测，该批光纤除了少量盘具受损，需重新绕盘并会耗损部分光纤外，其他涉及使用性能的各项参数指标均合格。检测修复费用加上运输中的费用，核定该次事故损失为人民币 4.95 万元，由保险公司赔偿给出口厂家，此案得以圆满解决。