

出國報告（出國類別：洽公）

參加「不列顛船東責任互保協會」
2018 年亞洲年會及拜訪國際再保險
公司

服務機關：台灣中油股份有限公司

姓名職稱：鄭淑珍 財務管理師

派赴國家：日本東京

出國期間：107 年 11 月 5 日至 11 月 8 日

報告日期：107 年 12 月 6 日

摘 要

中油公司目前自有油輪船隊及工作船隊分別加入不列顛船東責任互保協會 (Britannia P&I Club) 及大英船東責任互保協會 (UK P&I Club)，承保船舶碰撞責任、汙染責任、殘骸移除、人員疾病或傷亡及罰金等。

不列顛船東責任互保協會每年固定舉辦亞洲區年會，透過年會向會員報告當年度財務經營概況、次年度預收會費及追加會費之調整幅度、集團再保險架構及理賠增減趨勢等。舉辦年會之目的除了可以讓會員更加了解協會的運作狀況外，也藉此促進彼此的聯絡溝通，了解會員對服務的需求或想法。

近年因船東責任保險互保國際集團之再保成本減少，且理賠金額大幅下降，核保盈餘增加；不列顛船東責任互保協會之財務狀況表現強健，自 2017 年迄今，資本分配會員之金額已達 6 千萬美元。除此之外，協會於辦理損害防阻工作上不遺餘力，除了落實船舶查勘工作，亦透過分析過往疾病及受傷理賠之種類，加強改善船舶作業環境及船員教育訓練，以保障船員的人身安全。

此外，本次年會與會會員相當關注英國脫歐之議題進展，協會也已事先針對可能發生之情形提出因應作為或對策，以降低英國脫歐對會員產生之影響並保證會員服務不受影響。

針對國際再保險公司訪談部分，目前日本東京海上日動產險公司並無承接本公司之再保險業務，其對於非日系企業之再保險業務承接意願較為保守謹慎；若今後其臺灣子公司承接相關業務之情況下，將會考慮承接其分出再保部分。

就全球市場之財產保險費率趨勢而言，雖日本受 2018 年洪水及關西地區地震等天災的影響，產險業蒙受龐大損失。但全球市場迄今巨災損失尚低於近十年平均水準，且保險市場需求依然維持相對穩定，於供給成長大於需求之情況下，預期費率波動幅率將不會太大。

目 次

壹、目的	1
貳、過程	2
一、公務出國行程內容	2
二、概述不列顛船東責任互保協會 2018 年亞洲年會	3
三、拜訪國際再保險公司內容摘要	13
參、具體成效	16
肆、心得與建議	16

壹、目的

航行海上船舶可能面臨天災或意外事故導致鉅額財產損失，致生承擔對第三人之損害賠償責任。例如，惡劣海象致使載運貨物落海滅失、兩船碰撞造成他船船體毀損、漏油引發油汙染清除問題以及乘客、船員的意外傷亡等情形。因此，船主為了降低損失，會透過投保「船體保險」、「船東責任險」以及「海上貨物運輸保險」等海上保險來移轉上述風險。

其中，「船東責任險」旨在提供船東、租船人或營運人對第三人損害賠償責任之保障，屬相互保險(Mutual Insurance)，由入會會員之間相互承保彼此的責任及共同分攤損失，常見之承保範圍包括船舶碰撞責任、汙染責任、殘骸移除、人員疾病或傷亡及罰金等。

中油公司目前自有 8 艘油輪均已加入「不列顛船東責任互保協會(Britannia P&I Club)」，該協會每年固定舉辦亞洲區年會，透過年會向會員代表報告當年度財務經營概況、次年度預收會費及追加會費之調整幅度、集團再保險架構及理賠增減趨勢等。因此，透過參加年會可進一步了解不列顛船東責任互保協會之整體營運情形，並可藉由實際理賠案例研討，加強損害防阻之觀念，亦有機會與各與會之業界人士交流航運相關資訊。

此外，由於本公司「LNG 綜合保險」及「財產保險」將分別於 107 年 12 月 25 日及 108 年 5 月 31 日屆期，二者皆屬巨額採購案件，投保金額龐大。通常國內保險公司於得標後無法全數自留，必透過國際再保險公司分散風險，故亦藉此行拜訪日本國際再保險公司，期透過當面訪談交流的過程，了解國際再保險公司對於國內保險公司之報價費率水準、投標意願及保費金額等資訊，以蒐集近期財產保險市場之相關資訊及趨勢，並藉由訪談之機會，交流提供本公司之相關業務訊息，期增進國際再保險公司對本公司之瞭解，以提升其承接本公司再保險業務之意願。

貳、過程

一、公務出國行程內容

本次出訪行程說明如下：

(一) 參加「不列顛船東責任互保協會」於日本舉辦之 2018 年亞洲年會，會中相關議題內容及發表人員如下：

1. 不列顛船東責任互保協會 (Andrew Cutler)。
2. 財務績效 (Deneys Dyter)。
3. 財務強健及資本分配 (Jo Rodgers)。
4. 核保 (James Stearns)。
5. 集團再保險 (Mike Hall)。
6. 理賠個案研討 (Tim Fuller and David Cave)。
7. 船東責任保險互保國際集團 (David Baker)。
8. 損害防阻 (Neale Rodrigues)。
9. 人身風險 (Ella Hagell)。

(二) 拜訪日本東京海上控股公司(Tokio Marine Holdings, Inc.)海外事業企劃部全球風險管理部門經理 Mr. Kinoshita Satoshi 及海外事業企劃部中國、東亞及中東部門經理 Mr. Sueyoshi Kensuke 等人。於訪談中介紹本公司之業務內容、營運概況及投保財產保險現況，並就近期市場保險趨勢交換意見。

二、概述不列顛船東責任互保協會 2018 年亞洲年會議題內容

本節內容將區分為五個段落，首先於第一段說明不列顛船東責任互保協會之發展歷史，以認識協會基本組織架構及承保範圍之演進過程。

又因協會設立目的在於分攤入會會員間之風險，其經營目標係達到損益平衡而非獲取高額利潤，因此，協會需妥善管控業務上之收支項目。而協會之收入主要來自於會費收入與投資收益，支出為理賠金額與人事費用；為了解協會整體財務狀況，將於本節第二段及第三段依序闡述其會費收入、投資收益及理賠概況。

再者，由於協會亦加入船東責任保險互保國際集團（The International Group, IG），以集團再保險方式分散巨額理賠之風險，故於第四段將介紹船東責任保險互保國際集團及其再保險架構。

最後，於第五段將說明對於近期眾所矚目之英國脫歐議題，協會所採取的對應措施。

（一） 有關不列顛船東責任互保協會

1. 發展沿革

不列顛船東責任互保協會發源於西元 1855 年，當時係由 Peter Tindall 及 Riley&CO.成立第一家船東責任互保協會，成立初期僅承保帆船；於 1871 年 Peter Tindall 及 Riley&CO.成為承辦鋼鐵蒸氣船協會的經理人後，將協會命名為「Britannia」（亦即不列顛船東責任互保協會），象徵海之女神及擬人化國家。

直至 1876 年，不列顛協會承保三種類型的保險業務：第一類為船體保險(Hull and Machine Insurance, H&M)，第二類為運費、延滯費與抗辯保險(Freight, Demurrage and Defence, FD&D)，第三類為船東責任保險(Protection and Indemnity, P&I)。由於當時蒸汽船的問世，常因人員操作新船經驗不足導致船舶碰撞事故頻繁，因此船體保險人限縮船舶碰

撞責任承保範圍為 3/4，致使船東責任互保協會開始承保剩餘的 1/4 碰撞責任。

西元 1899 年，不列顛船東責任互保協會與其他 5 家船東責任互保協會共同簽署攤配協定(Pooling Agreement)，超過 1 萬英鎊的理賠由協會會員共同分攤。西元 1947 年 4 月德克薩斯城裝載硝酸銨的船舶 HMS Grandcamp 火災爆炸，造成 300 人死亡及 3000 人以上受傷之重大事故，使協會覺察潛在的巨災風險；不久不列顛船東責任互保協會與其他協會便對超過 25 萬英鎊的理賠投保倫敦勞依茲(Lloyds of London)再保險。

1960 年代曾發生 1 艘臺灣船舶爆炸導致巨額損失，但船主卻僅投保船體保險的事件；警醒香港及臺灣的船主們投保責任保險之必要性。自此之後，加入不列顛船東責任互保協會的亞洲會員開始穩定地增加。

在上述不同年代歷史大事紀的影響下，遂塑造了今日的不列顛船東責任互保協會。

2. 會員噸數比例

Entered owned tonnage (20 August 2018)

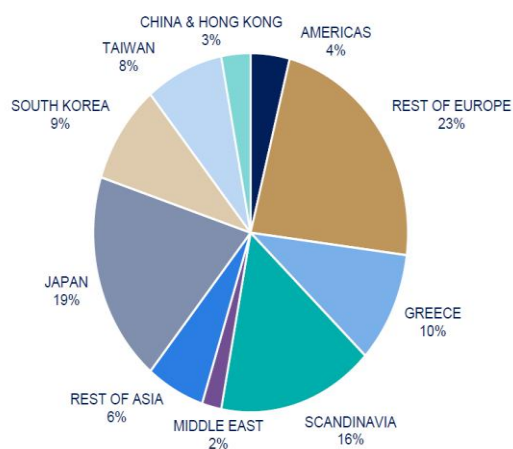


圖 1 會員噸數比例 (2018 年 8 月 20 日)

不列顛船東責任互保協會自有船舶總噸數共 1 億 1,120 萬噸，租賃船舶總噸數 2,100 萬噸。各地區會員噸數所佔比例如下：亞洲會員(包含日本、南韓、臺灣、中國與香港、其他)約佔 45%，歐洲地區(包含斯堪地那維亞、希臘及其他)佔 49%，中東地區佔 2%，美洲地區 4%；其中臺灣會員約占總入會噸數 8% (圖 1)。

3. 不列顛船東責任互保協會治理架構

The Association's governance structure

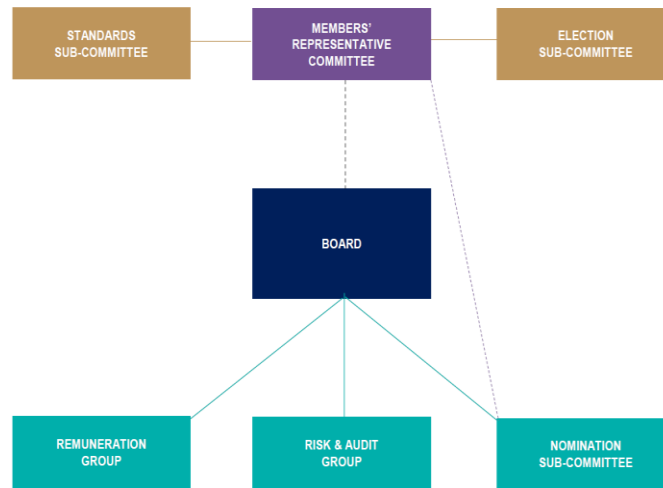


圖 2 協會治理架構

由董事會(Board)負責整體管理責任，董事會下設置風險審計小組(Risk & Audit Group)、報酬小組(Remuneration Group)及提名委員會(Nomination Sub-Committee)，協助辦理內、外部審計及風險管理、審視經理人及董事之報酬以及建議新舊董事之任命及改選等工作。

會員代表委員會(Member's Representative Committee, MRC)內除董事會(Board)成員外，尚包括 28 位協會會員代表；另設有準則委員會(Standards Sub-Committee)及選舉委員會(Election Sub-Committee) (圖 2)。


協會辦理工作項目涵蓋經營策略(Strategy)、投資指導(Investment

guidelines)、運用儲備金(Use of reserve funds)、承保規則(Rules)、決定預付會費及追加會費(Advance and deferred calls)、保單年度結算(Closure of policy years)以及再保險契約(Reinsurance contracts)。

(二) 不列顛船東責任互保協會之財務狀況


1. 回顧 2017/2018 年

表 1 核保績效

Underwriting performance 

Technical account (all classes)	2017/18 USDm	2016/17 USDm
2017/18 policy year deficit	(17.5)	(5.0)
Impact of deferred call waivers	-	(10.8)
Improvement in prior years' claims	77.3	51.7
Other items	4.8	3.0
Underwriting surplus	64.6	38.9

表 2 投資績效及全年營運成果

Investment performance and result for the year 

Non-technical account (all classes)	2017/18 USDm	2016/17 USDm
Balance on the technical account	64.6	38.9
Net investment income	48.6	28.7
Allocated investment return	(31.4)	(33.8)
Net surplus before taxation	81.8	33.8
Taxation	(1.2)	(0.9)
Net surplus after taxation	80.6	32.9

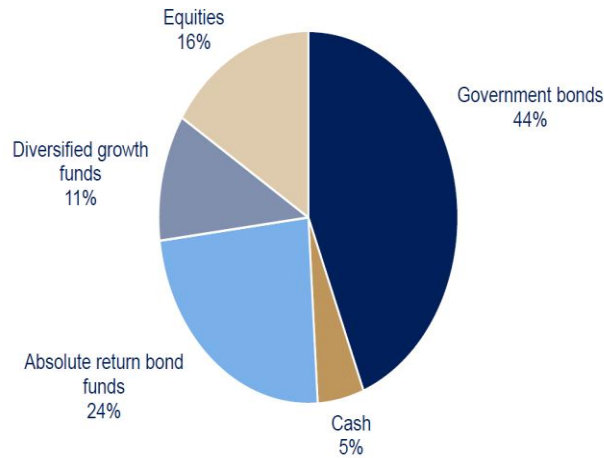


圖 3 資產配置

因受船東責任保險互保國際集團之再保成本下降以及協會理賠金額大幅減少之影響，核保盈餘達美金 64.6 百萬美元(表 1)。淨投資收益達 48.6 百萬美元(整體投資報酬率為 4.6%)，已分配之長期投資報酬為 31.4 百萬美元；加計核保盈餘及扣除稅金 1.2 百萬美元後，2017/2018 年稅後盈餘為 80.6 百萬美元(表 2)。

資產配置主要係持有政府債券 44%、絕對報酬債券 24%、股票 16%、多元化成長基金 11%及現金 5%(圖 3)；其中報酬率最佳之資產為股票達 14.6%、其次為多元化成長基金 3.4%、絕對報酬債券 3.3%、政府債券及現金之報酬率合計為 1.7%。

2. 現行 2018/2019 年


預付會費一般增幅 0%，船東責任險及運費、延滯費及抗辯保險之自負額與 2017/2018 年相同均未調整。由於協會財務狀況強健，經董事會同意再辦理資本分配 3 千萬美金於會員；自 2017 年迄今，資本分配會員之金額已達 6 千萬美元。

3. 展望 2019/2020 年

預付會費一般增幅持續維持 0%，運費、延滯費與抗辯保險費用增幅亦為 0%；但人員理賠案件之最低自負額將由現行的 3,000 美元增至 4,000 美元，其他理賠案件之最低自負額則由 7,000 美元增至 8,000 美元。

表 3 近年各協會年度會費增幅比較表

Comparison of annual advanced call increases



	Britannia	Gard	JPIA	London	North	Skuld	Standard	Steamship	UK	West
2014/15	2.5	5	7.5	10	7.5	7.5	12.5	10	10	7.5
2015/16	2.5	2.5	3	6	4.75	8.5	5	0	6.5	2.5
2016/17	2.5	2.5	3	5	2.5	2-3	2.5	0	2.5	0
2017/18	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2018/19	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
2019/20	0	?	?	0	?	?	?	0	0	5

目前已知 West P&I Club 於 2019/2020 年預付會費漲幅 5%，Britannia、London、Steamship 及 UK 則維持 0% (表 3)。

(三) 不列顛船東責任互保協會之理賠案件分析

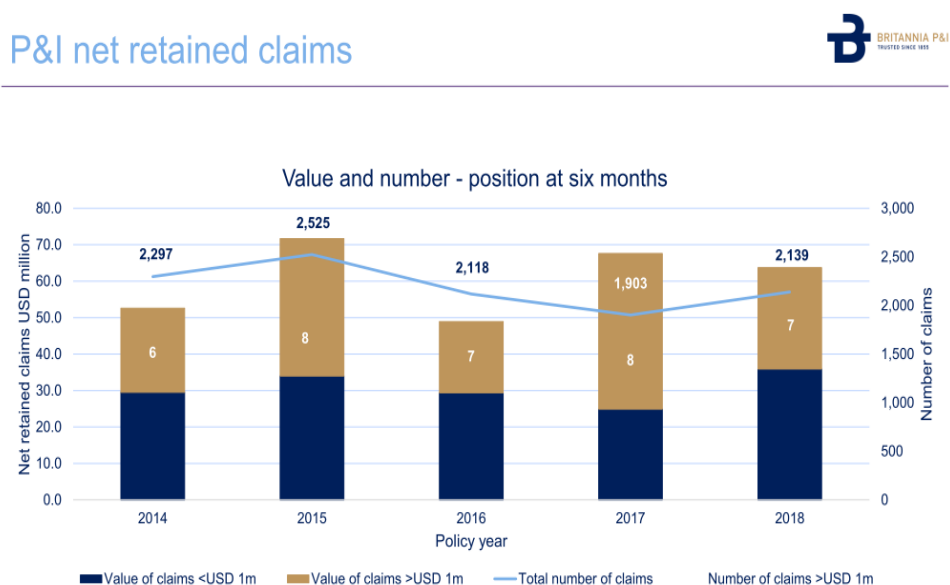


圖 4 協會自留理賠案件數量與金額 (與近 4 年上半年同期相比)

截至 2018/2019 年上半年為止，理賠件數相較去年同期微幅增加 12%，大型理賠案件數(金額大於 1 百萬美金)發生件數 7 件與近 4 年同期相比差異不大，但小型理賠案件(金額小於 1 百萬美金)數量及金額增加，小型理賠案件之理賠金額同期平均約 3,000 萬美元 (圖 4)。

Value and number of claims

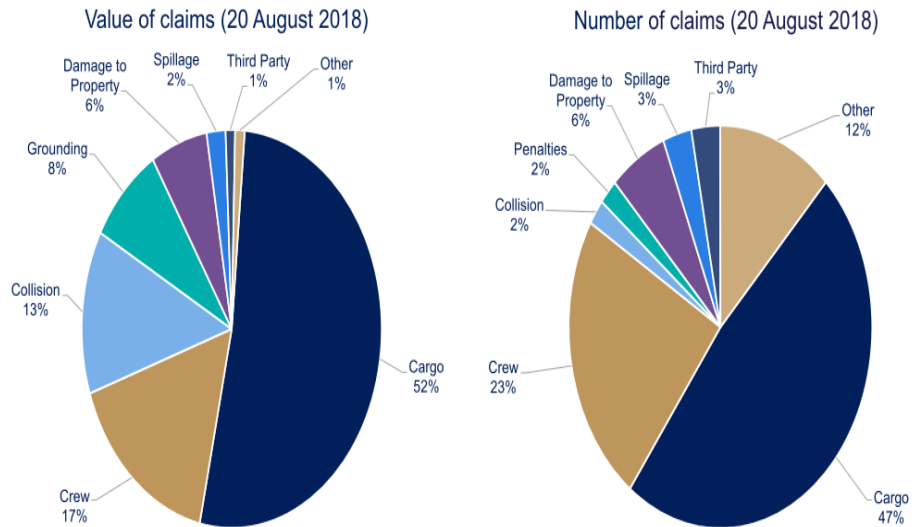


圖 5 各類賠案金額及數量比例 (2018 年 8 月 20 日)

Types of crew illness: by percentage (2014-2018)

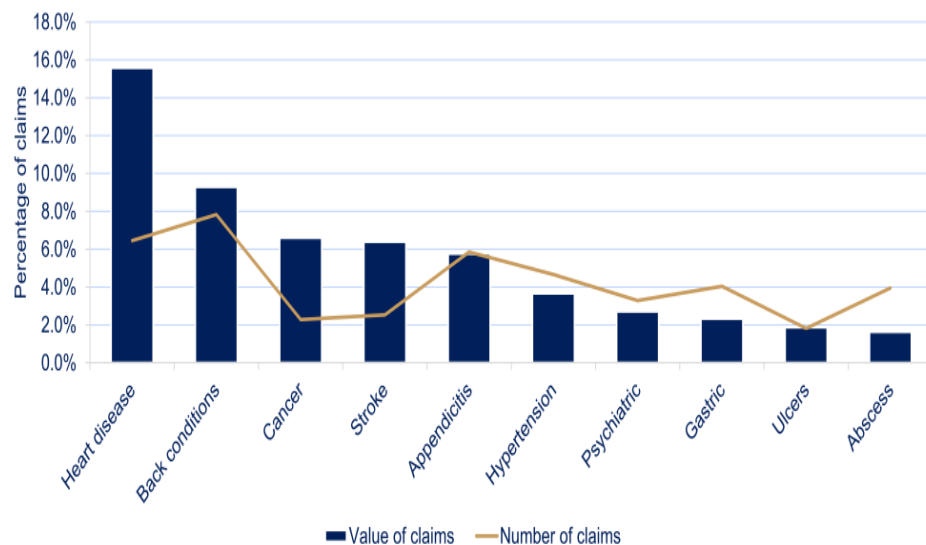


圖 6 船員疾病類型比例 (2014 年~2018 年)

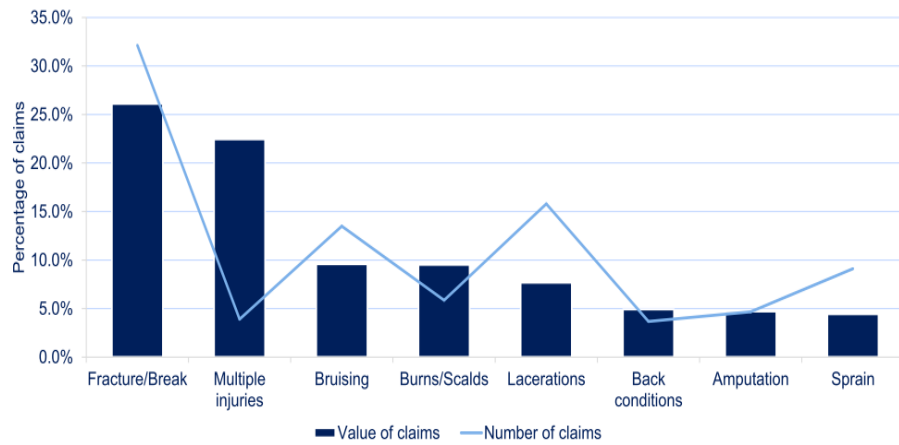


圖 7 船員受傷類型比例 (2014 年~2018 年)

無論理賠金額或案件數，近年均以海上貨物(Cargo)理賠案件佔比最高，其次則為船員(Crew)理賠案件(圖 5)。若再進一步分析每年船員理賠案件金額之資料可知，因疾病理賠的比例約占 60%，受傷約佔 32%；且以疾病類型而言，主要為心臟疾病與背部疾病(圖 6)。以受傷類型而言，主要為骨折與複合性傷害(圖 7)。

(四) 船東責任保險互保國際集團 (The International Group, IG)

The International Group

Composition



圖 8 船東責任保險互保國際集團之組成協會

The International Group

Club and Pool Retention

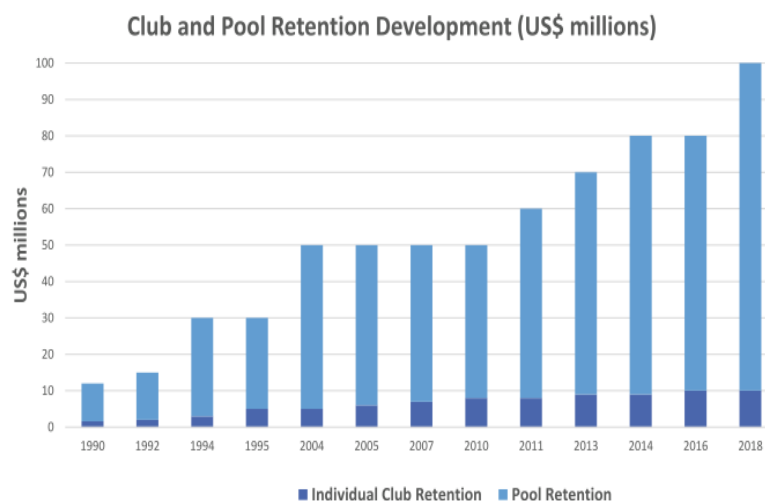


圖 9 協會自留及共保自留額趨勢 (1990 年~2018 年)

Group Reinsurance structure 2018/19

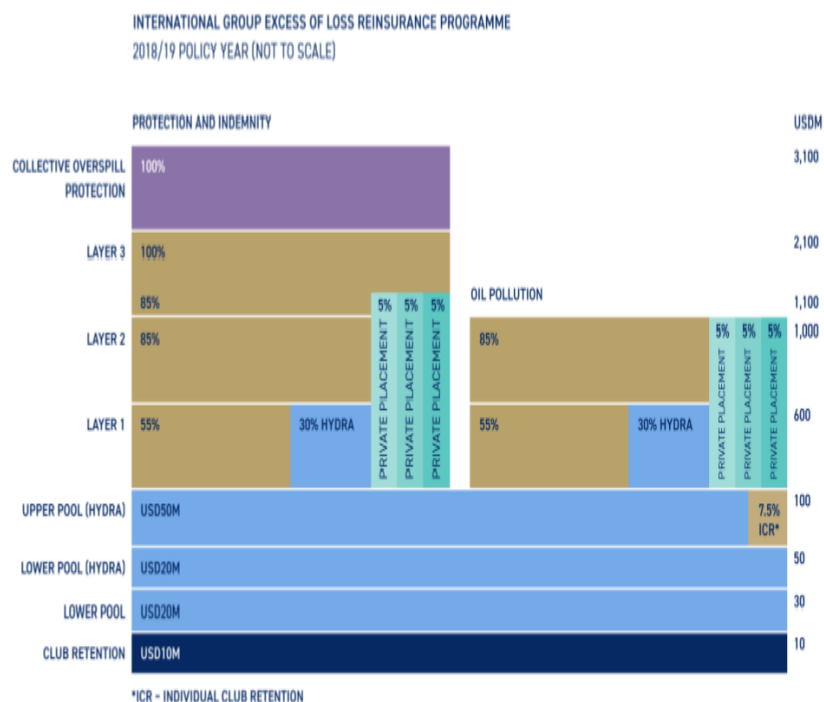


圖 10 集團再保架構圖(2018/2019 年)

船東責任保險互保國際集團(以下簡稱 IG)係由 13 家協會組成(圖 8)，承保全球航海船舶噸數之 90%，船舶數量合計約 6 萬艘。各協會將自留額以上之風險移轉至 IG 共保，IG 再安排超賠再保(General Excess of Loss Reinsurance,GXL)契約，並向各協會收取再保險費用。

近年各協會及共保自留額均呈現上升趨勢(圖 9)，目前協會之個別自留額(Individual Club Retention, ICR)為 1 千萬美元，油汙染責任限額為 10 億美元，承保責任限額最高為 31 億美元(圖 10)。

(五) 因應英國脫歐(Brexit)之措施

隨著 2019 年 3 月 29 日—脫歐日(Brexit Day)的逼近，英國與歐盟之間對於歐盟「通行權」(passporting)之協議依然毫無進展，在 WTO 跨境貿易協定之框架限制下，6 家隸屬英國的協會將於歐盟國家先設立符合歐盟規範之企業，以利英國脫歐後得以繼續提供歐盟會員服務。同理，非在英國規範下但仍需於當地經營業務之協會，亦在尋求監管機構許可之條件下，得以延續其相關業務之執行。

假設英國屆時係採「硬脫歐」(Hard Brexit)之模式，不列顛船東責任互保協會將選於盧森堡設立 Britannia Europe with UK branches 與 Britannia UK 並行之措施，以保證不受脫歐之影響，提供會員一如既往的服務。

三、拜訪國際再保險公司內容摘要

根據瑞士再保公司(Swiss Re) sigma NO.3/2018 統計資料顯示，2017 年全球產險保費收入為 2.234 兆美元，若以國別區分，佔比最大為美國(37.16%)，其次，依序是中國(10.02%)、德國(5.64%)及日本(5.14%)，前 4 大國保費收入合計比例已超過全球一半(圖 11)。

Non-life premium volume in USD in 2017									
	Ranking	Country		Premium volume (in millions of USD)		Change (in %) nominal (in USD) inflation- adjusted ¹⁷		Share of total business 2017 (in %)	Share of world market 2017 (in %)
				2017	2016				
North America	1	United States	10	830315 *	792378	4.8	2.6	60.3	37.16
	8	Canada	11	67927 *	64381	5.5	1.7	56.8	3.04
		Total		898242	856759	4.8	2.5	60.0	40.20
Latin America and Caribbean	13	Brazil		36441 *	31749	14.8	1.6	43.7	1.83
	19	Argentina (19)	19	13959	11943	16.9	3.9	84.9	0.82
	20	Mexico		13449 *	12715	5.8	0.9	53.2	0.80
	37	Colombia		6089	5350	13.8	5.4	68.5	0.27
	39	Chile		4900 *	4487	9.2	1.9	36.9	0.22
	50	Peru		1831	1820	0.6	-5.6	52.7	0.08
	55	Venezuela		1673 *	4141	-59.6	-68.1	97.7	0.07
	56	Ecuador		1614	1271	27.0	26.5	78.9	0.07
	60	Costa Rica		1134	1027	10.4	13.6	85.2	0.05
	63	Panama		1072	1017	5.5	4.6	74.3	0.05
	67	Uruguay		911	790	15.4	3.3	57.8	0.04
	68	Dominican Republic		862	719	19.8	19.4	82.8	0.04
	74	Guatemala		738	663	11.2	2.5	79.2	0.03
	75	Cayman Islands		716 **	689	3.9	na.	96.0	0.03
	81	Bahamas		550 **	534	2.9	na.	70.5	0.02
	82	Trinidad and Tobago		547	564	-3.0	-6.2	51.5	0.02
	85	Jamaica		442 **	426 **	3.5	na.	60.4	0.02
		Other countries		2759	2645			72.9	0.12
		Total		89687	82551	8.6	-0.9	53.4	4.01
Europe	3	Germany		126005 +	119709	5.3	1.3	66.5	5.64
	5	United Kingdom		93499 *	95218	-1.8	0.5	33.0	4.18
	6	France		88083 *	84508	4.2	1.1	36.5	3.94
	9	Netherlands		63404 *	61550	3.0	-0.5	80.2	2.84
	11	Italy		41562 *	40424	2.8	-0.5	26.7	1.86
	12	Spain		37331 +	35158	6.2	2.0	52.9	1.67
	14	Switzerland		27960 +	27482	1.7	1.2	48.3	1.25
	17	Belgium		17080 *	16431	3.8	-0.4	49.1	0.76
	18	Russia		16215	14390	12.7	-5.4	74.0	0.73
	21	Austria		12726 **	12058	5.5	1.3	66.0	0.57
	23	Poland		10934 +	9046	20.9	13.5	68.5	0.49
	25	Turkey		10200	11429	-10.8	-3.0	84.6	0.46
	26	Sweden		9744 *	9353	4.2	2.2	26.6	0.44
	29	Denmark		8941 *	8579	4.2	1.0	27.0	0.40
	30	Ireland		8626 *	8062 *	7.0	4.7	13.4	0.39
	31	Norway		8501 *	8314 *	2.3	-1.2	43.0	0.38
	38	Portugal		5142 *	4705 *	9.3	5.6	38.8	0.23
	40	Finland		4788 +	4792	-0.1	-2.9	18.3	0.21
	43	Czech Republic		3989 *	3585	11.3	3.9	62.0	0.18
	44	Luxembourg		3727 *	3681	1.3	-2.7	12.3	0.17
	45	Malta		3147 *	2854 *	10.3	6.7	67.1	0.14
	46	Liechtenstein		2732 **	1218 **	124.3	123.0	53.1	0.12
	47	Greece		2428 *	2334	4.1	0.8	55.0	0.11
	49	Romania		1951 *	1920	1.6	0.1	79.1	0.09
	52	Hungary		1741 +	1556	11.9	6.6	51.0	0.08
	53	Slovenia		1724	1613	6.9	3.2	70.0	0.08
	57	Ukraine		1523	1289	20.1	9.9	93.3	0.07
	59	Slovakia		1455	1318	10.4	6.7	60.4	0.07
	65	Bulgaria		1022 +	929	10.0	5.8	82.7	0.05
	66	Croatia		923	858	7.6	3.5	67.5	0.04
	77	Serbia		665 +	605	10.0	3.3	77.0	0.03
	84	Cyprus		526 +	489	7.6	4.7	57.2	0.02
		Other countries		2895	2426			84.0	0.13
		Total		621171	597863	3.9	1.1	42.0	27.80
Asia	2	PR China		223876 +	203515	10.0	10.2	41.3	10.02
	4	Japan	13	114818 *	117272	-2.1	0.0	27.2	5.14
	7	South Korea	13	78378 *	72625	7.9	2.3	43.3	3.51
	15	India	13	24764 *	19522	26.9	16.7	25.3	1.11
	16	Taiwan		18873	16952	11.3	4.2	16.1	0.84
	22	Hong Kong		11477 +	10620	8.0	6.8	18.7	0.51

圖 11 2017 年全球產險保費統計(單位:美元)

日本為全球排名第 4 大產險保費收入國家，產險公司共計 52 家，其中 30 家屬本國設立之公司，另 22 家屬外國公司。依日本金融廳統計資料，2017 年日本前三大產險公司保費收入排序為日本興亞產險公司、東京海上日動火災保險公司及三井住友海上火災保險公司 (表 4)。

表 4 產險業 3 大集團 2018 年 3 月結算資料 (資料來源:日本金融廳)

主要損保3グループの平成30年3月期決算の状況

I. 3グループの決算(連結)

(1)期間損益(収益性)	下段は前年比(単位:億円)				(2)純資産等(健全性)下段は前年度末比(単位:億円)		
	経常収益(連結)	正味収入保険料(連結)	経常利益(連結)	親会社株主に帰属する当期純利益	総資産(連結)	純資産(連結)	その他有価証券含み損益(連結)
東京海上HD	53,991	35,647	3,449	2,841	229,299	38,355	26,156
	1,665	842	▲427	103	3,223	2,657	3,956
MS&AD HD	52,178	34,409	2,115	1,540	224,729	29,683	20,498
	▲1,174	335	▲1,410	▲563	12,386	2,339	1,770
SOMPO HD	37,700	28,547	1,418	1,398	119,483	19,162	12,647
	3,505	3,044	▲998	▲265	171	472	836
3グループ計	143,870	98,604	6,983	5,780	573,511	87,201	59,302
	3,996	4,222	▲2,836	▲726	15,781	5,470	6,564

II. 3グループ傘下の主要損害保険会社の決算(単体)

(1)期間損益(収益性)		下段は前年比(単位:億円)				(2)純資産等(健全性)下段は前年度末比(単位:億円)			
		正味収入保険料	保険引受利益	資産運用粗利益	当期純利益	総資産	純資産	その他有価証券含み損益	ソルベンシーマージン比率
東京海上	東京海上日動	21,447	866	2,667	2,538	96,698	30,355	22,413	827.3%
		286	▲294	491	52	1,453	2,417	2,415	▲33.6Pt
MS & AD	三井住友海上	14,943	844	1,905	1,982	70,982	18,770	14,197	701.1%
		242	26	434	336	3,211	2,319	1,256	43.2Pt
	あいおいニッセイ同和	12,220	48	31	156	34,866	7,810	5,788	784.0%
		214	▲346	▲344	▲347	▲115	▲119	735	▲67.6Pt
SOMPO	損保ジャパン日本興亜	21,680	948	978	1,700	76,881	15,745	13,255	735.1%
		23	▲176	▲345	56	1,193	1,193	828	58.1Pt

(出典)決算プレスリリース等

(参考)直近の決算(連結)

	(単位:億円)				(単位:億円)		
	経常収益(連結)	正味収入保険料(連結)	経常利益(連結)	親会社株主に帰属する当期純利益	総資産(連結)	純資産(連結)	その他有価証券含み損益(連結)
28年3月期(3グループ計)	128,483	88,965	8,942	5,956	523,457	78,907	51,881
29年3月期(3グループ計)	139,873	94,382	9,819	6,507	557,730	81,731	52,737

(注)主要損害保険グループを列記。

東京海上日動火災保険公司隸屬於東京海上控股公司旗下，設立於西元 1879 年，是日本歷史最悠久之保險公司；2017 年保費收入為 2 兆 1,447 億日元，保費收入來源主要來自於汽車保險業務。

東京海上集團積極擴展海外保險市場，西元 1999 年與臺灣裕隆集團共同出資，於臺灣設立新安東京海上產物保險股份有限公司。西元 2000 年設立 Tokio Millennium Re(TMR)再保公司，2008 年陸續併購英國 Kiln 及美國 Philadelphia 保險公司以開拓歐美市場，2012 年及 2015 年併購美國 Delphi 及 HCC 公司，2018 年為開發新興國家以擴大企業規模及收益，以 428 億日元併購泰國及印尼之保險公司。迄今全球據點遍布 38 個國家或地區。

該公司於能源產業之承保經驗豐富，除承保風力發電業務外，亦曾承保出光興產(Idemitsu Kosan Co.)及昭和殼牌石油(Showa Shell Sekiyu K.K.)等國內各大石油公司保險業務，熟悉產業風險。惟於海外再保險業務之經營係以提供日系

企業服務為首要考量。今後若由新安東京海上產物保險公司評估或承接本公司保險後，將會考慮承保其分出再保險部分。

就全球市場之財產保險費率趨勢而言，雖日本受 2018 年洪水及關西地區地震等天災的影響，產險業承受龐大損失。但全球市場迄今巨災損失尚低於近十年平均水準，且保險市場需求依然維持相對穩定，於供給成長大於需求之情況下，預期費率波動幅率將不會太大。

參、具體成效

本次透過參與不列顛船東責任互保協會 2018 年亞洲區年會，進一步了解協會之組織架構、財務狀況、IG 再保架構及近年之理賠趨勢，並掌握次年度會費的調整幅度與影響因素。

因 106 年受船東責任保險互保國際集團之再保成本下降，協會理賠金額減少，致核保盈餘達美金 64.6 百萬美元。經向會員宣導如何增進船員健康管理意識或篩選適當健檢項目，改善船員危險工作環境及強化船員教育訓練等，能有效減少人身風險，降低理賠金額；未來如何推展並提升船員安全管理意識亦為重點努力方向。

肆、心得及建議

本次年會與會會員相當關注英國脫歐之議題進展，雖對本公司船東責任險之衝擊不大，但仍有部分會員擔心業務因此受到影響。協會也已事先針對可能發生之情形提出因應作為或對策，以降低英國脫歐對會員產生之影響並保證會繼續提供會員完善的服務。

經由本次與東京海上日動產險公司之訪談，亦增進對雙方業務內容之了解。近年日本東京海上集團積極進軍東南亞市場，於 2018 年已購併數家當地之保險公司，亦於同年出售處份 TMR 再保公司。個人認為其公司之近期發展策略著重於擴大東南亞市場當地原保險業務收益，由於再保險業務經營收益所佔比例較小，故在擴展再保險收益上之作為相對較不明顯。

目前日本東京海上日動產險公司並無承接本公司之再保險業務，雖其於石油或風力等能源產業之承保經驗豐富，惟對於非日系企業之再保險業務承接意願較保守謹慎；今後若由新安東京海上產物保險公司評估或承接本公司財產保險後，將會考慮承保其分出再保險部分。相信於採購案件訂定合理範圍之預算金額下，未來仍有機會邀請其在台子公司投標，進而提升其承接意願，擴大大公司再保險人陣容，以利本公司各項保險之續保作業。