

بررسی وضعیت لیزینگ کشتی در دنیا

مهدی گلستانی - مرتضی یزدان دوست
کارشناس امور مالی شرکت لیزینگ صنعت و معدن

۱- مقدمه

لیزینگ کشتی در دنیا توسط شرکت‌های معدودی انجام می‌پذیرد. علت این امر قیمت بالای این نوع محصول و نیازمندی به نیروی تخصصی در این زمینه می‌باشد. در این مقاله سعی شده تا اطلاعاتی دقیق و مفید در ارتباط با لیزینگ کشتی در دنیا ارائه گردد. مستند حاضر در ۶ بخش تهیه گردیده است که عبارتند از:

- ۱- آمار حجم معاملات لیزینگ در دنیا
- ۲- نرخ تأمین مالی و نرخ معوقات در شرکت‌های لیزینگ
- ۳- نحوه ارائه تسهیلات کشتی در شرکت‌های لیزینگ
- ۴- انواع روش‌های لیزینگ کشتی
- ۵- بیمه کشتی در شرکت‌های لیزینگ
- ۶- شرکت‌های لیزینگ در منطقه

با توجه به اطلاعاتی که ارائه شده است بطور خلاصه می‌توان به موارد ذیل اشاره نمود:

- ۱- حجم کلی معاملات لیزینگ در جهان و به تبع آن لیزینگ کشتی در روند ۵ ساله سیر صعودی داشته است. آمریکا و اروپا در زمینه صنعت لیزینگ پیشناز هستند.
- ۲- نرخ‌های جهانی لیزینگ بین ۴ تا ۷ درصد با توجه به وضعیت اعتباری مشتریان متغیر است.
- ۳- شرکت‌های لیزینگ در دنیا به سه دسته تقسیم می‌شوند. لیزینگ وابسته به بانک، لیزینگ وابسته به تولید کننده و لیزینگ‌های مستقل. لیزینگ‌های مستقل در کشورهای مختلف با توجه به قوانین مربوطه از روش‌های مختلف تأمین مالی نظیر اخذ وام، پذیرش سپرده و انتشار اوراق بدهی استفاده می‌کنند.
- ۴- بیمه کشتی‌های لیزینگی با توجه به نوع لیزینگ متفاوت است. در لیزینگ مالی هزینه بیمه کشتی بر عهده مستأجر و در لیزینگ عملیاتی هزینه بیمه بر عهده موجر می‌باشد.
- ۵- در دنیا شرکت‌های متعددی به ارائه خدمات لیزینگ مشغول هستند. در بین کشورهای منطقه کشور امارات به دلیل موقعیت خاص اقتصادی دارای شرکت‌های معتبر بین‌المللی لیزینگ می‌باشد؛ که برای خرید کشتی تسهیلات پرداخت می‌کنند. سایر کشورهای منطقه در زمینه لیزینگ بین‌المللی کشتی فعالیت قابل ملاحظه‌ای ندارند.

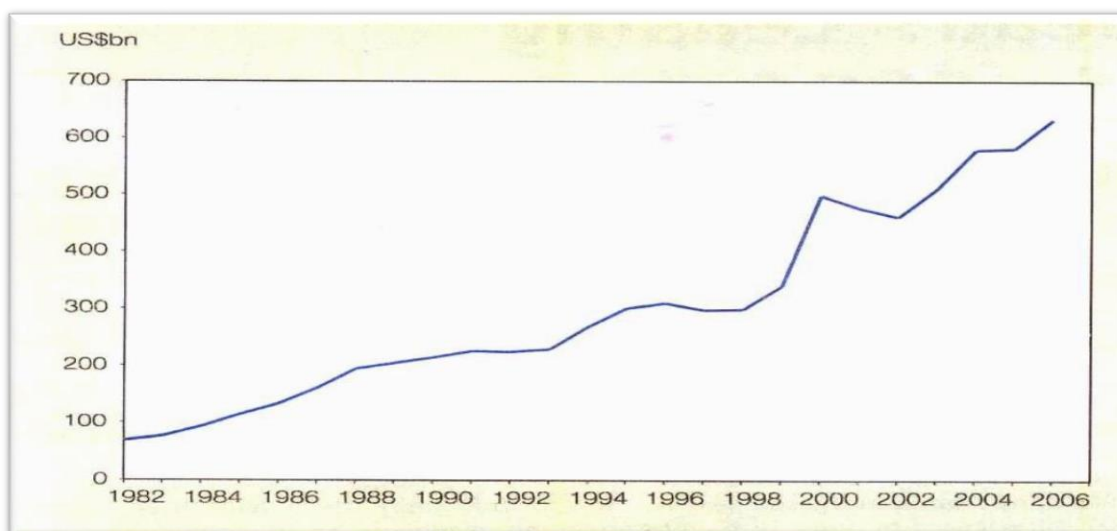
منابع مورد استفاده در این گزارش سالنامه لیزینگ سال ۲۰۰۸، گزارشات شرکت بین‌المللی لیزینگ و تأمین مالی و شبکه جهانی اینترنت می‌باشد.

۲- آمار حجم معاملات لیزینگ در دنیا

در مورد آمار و حجم معاملات لیزینگ در دنیا آمار مستقلی وجود ندارد. زیرا کشورها در گزارش‌هایی که از وضعیت اقتصادی خود ارائه می‌کنند آیت‌م جداگانه‌ای به نام لیزینگ ندارند. شاید بتوان گفت مهمترین و معتبرترین آماری که در مورد حجم معاملات لیزینگ وجود دارد هر ساله توسط مؤسسه یورو مانی (Euro Money World Leasing) تهیه و انتشار می‌یابد. این مؤسسه هر سال از طریق شرکای خود در کشورهای مختلف آمار مربوط به فعالیت‌های لیزینگ را گردآوری و تحت عنوان کتاب سال لیزینگ (Yearbook) منتشر می‌نماید. در سالنامه لیزینگ یورومانی همواره آمار مربوط به ۲ سال گذشته آورده شده است. آماری که در ادامه بدان اشاره می‌گردد از سالنامه سال ۲۰۰۸ مؤسسه یورومانی تهیه گردیده است که مربوط به سال ۲۰۰۶ می‌شود.

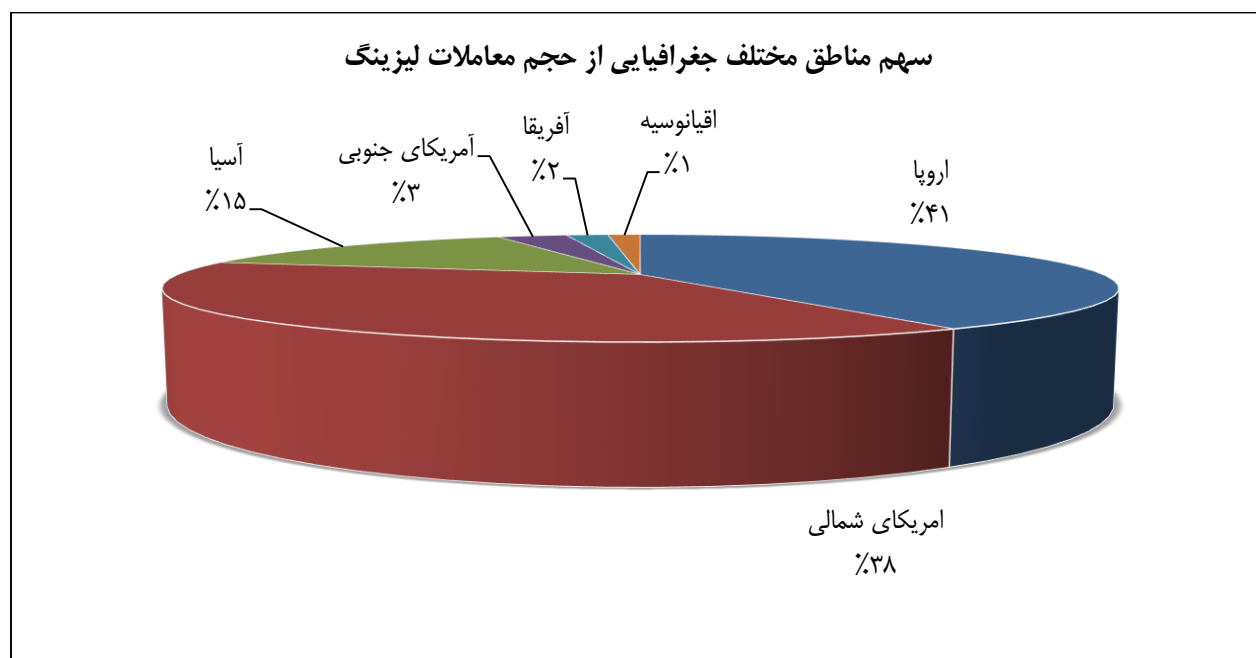
در سال ۲۰۰۶ نرخ رشد لیزینگ همانند ۵ سال گذشته برابر ۸٫۸ درصد بوده است. در بین محصولات مالی تنها لیزینگ بوده است که دارای یک نرخ رشد بالا و ثابت بوده است. در ادامه نمودار رشد حجم فعالیت لیزینگ در دنیا نشان داده شده است.

حجم معاملات لیزینگ در دنیا ۱۹۸۲ - ۲۰۰۶ (میلیارد دلار)

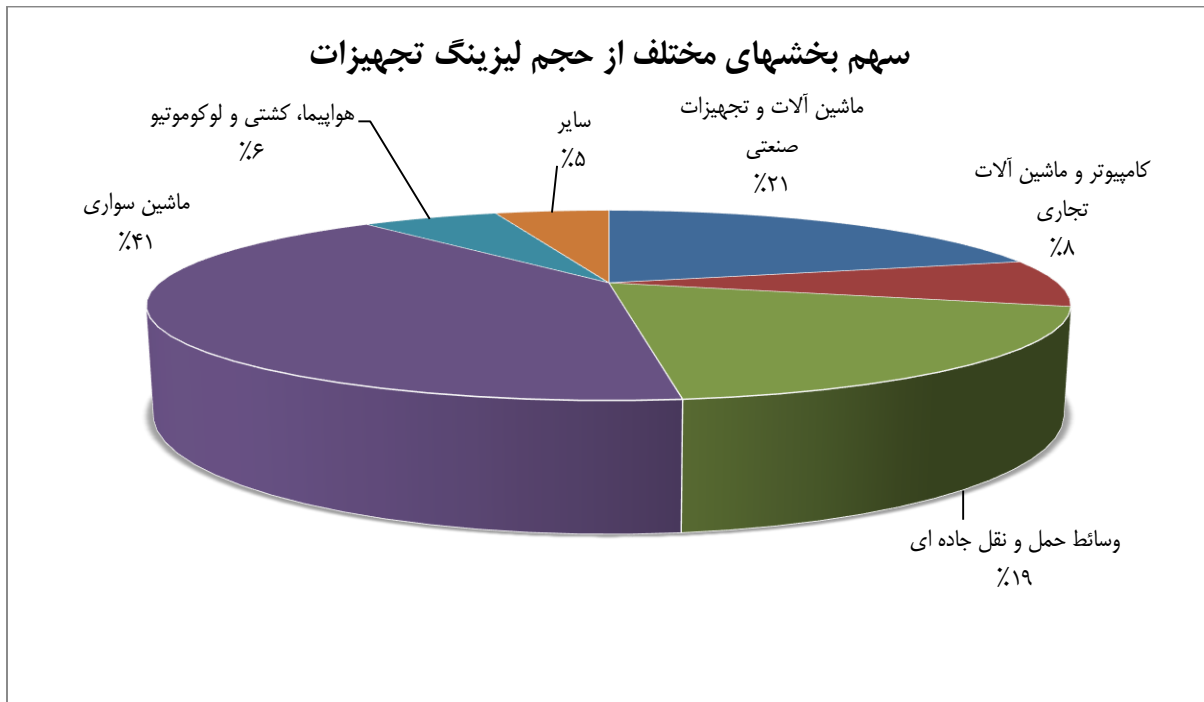


در جدول ذیل حجم و نرخ رشد لیزینگ به تفکیک مناطق آورده شده است.

حجم و نرخ رشد لیزینگ به تفکیک مناطق جغرافیایی					
رتبه بر اساس حجم فعالیت	منطقه	حجم معاملات (میلیارد دلار)	نرخ رشد % (۲۰۰۵-۲۰۰۶)	سهم از کل حجم فعالیت ۲۰۰۵	سهم از کل حجم فعالیت ۲۰۰۶
۱	اروپا	۲۶۰,۵	۱۲,۵	۳۹,۷	۴۱,۱
۲	امریکای شمالی	۲۴۱,۱	۱,۹	۴۰,۷	۳۸
۳	آسیا	۹۳,۱	۱۳,۶	۱۴,۱	۱۴,۷
۴	آمریکای جنوبی	۱۹,۲	۳۷,۷	۲,۴	۳
۵	آفریقا	۱۱,۱	۱۵	۱,۷	۱,۸
۶	اقیانوسیه	۸,۶	۵,۲	۱,۴	۱,۴



سال ۲۰۰۶ یک موقعیت ممتاز برای توسعه فعالیت‌های لیزینگ بود. افزایش فشار قوانین نظارتی، تغییر رژیم‌های مالیاتی، توازن رشد کشورهای صنعتی و تضعیف قدرت دلار از جمله دلایل این فرصت می‌باشد. در این سال اروپا به پیشتازی امریکا در حجم معاملات لیزینگ پایان داد. علت اصلی این رویداد کاهش ارزش دلار و افزایش نرخ رشد کشورهای آسیای شرقی است. در ادامه سهم هر بخش از صنایع مختلف از حجم معاملات لیزینگ به تفکیک حوزه فعالیت نشان داده شده است.

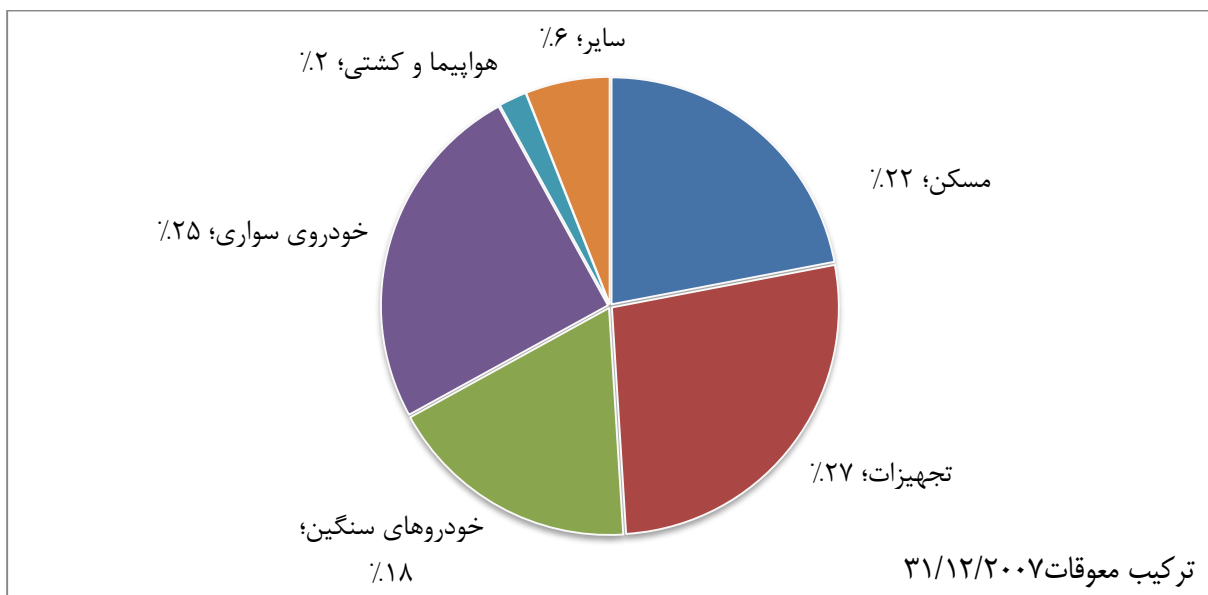
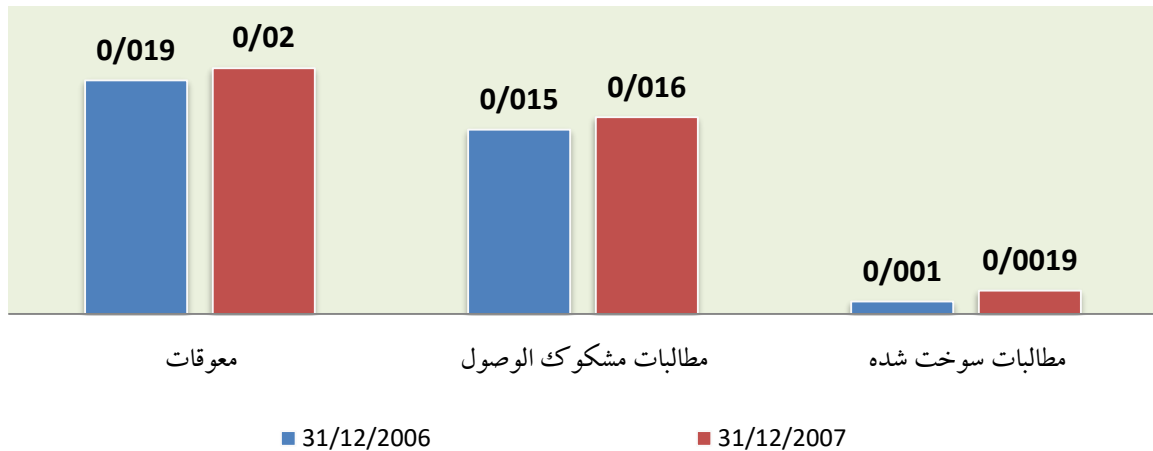


همانطور که ملاحظه می‌شود سهم لیزینگ هوایما، کشتی و لوکوموتیو کمتر از ۶ درصد کل حجم معاملات لیزینگ در دنیا است.

۳- نرخ تأمین مالی و نرخ معوقات در حوزه لیزینگ کشتی

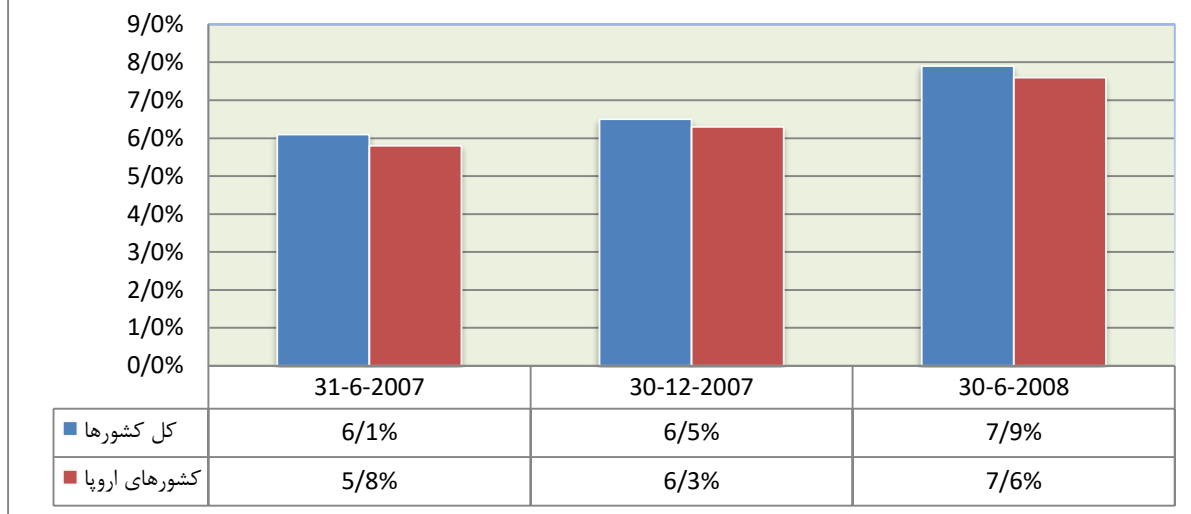
در مورد نرخ معوقات شرکت‌های لیزینگ آمار دقیقی در دسترس نیست. انجمن بین‌المللی لیزینگ (IFLA) هر ساله نرخ و حجم معوقات شرکت‌های لیزینگ منتخب از کشورهای مختلف را اعلام می‌کند. طبق آخرین آماری که توسط این انجمن منتشر شده ترکیب و نرخ معوقات شرکت‌های لیزینگ به شکل زیر است:

نرخ ریسک شرکتهای لیزینگ



همانطور که در نمودار فوق ملاحظه می‌گردد نرخ معوقات در کشورهای خارجی بسیار پایین بوده که نشانگر سیستم اعتبارسنجی قوی در شرکتهای لیزینگ می‌باشد. آمارهای جهانی نشان می‌دهد که نرخ معوقات در بخش هواپیما و کشتی نسبت به سایر حوزه‌های فعالیت شرکتهای لیزینگ پایینتر است. این انجمن هر ساله هزینه تأمین مالی در دنیا را نیز اعلام می‌کند. این نرخ همان نرخ برای تأمین مالی از طریق لیزینگ است. این نرخ در اروپا نسبت به سایر نقاط دنیا اندکی پایینتر است. متوسط نرخ هزینه تأمین مالی در نمودار ذیل نشان داده شده است:

نرخ هزینه بهره (نرخ سود تسهیلات لیزینگ)



نرخ لیزینگ بین ۴ تا ۸ درصد متفاوت است. نرخ دقیق تأمین تسهیلات لیزینگ کشتی با توجه به وضعیت اعتباری مشتری متغیر می‌باشد. مشتریانی که از درجه اعتباری بالایی برخوردار باشند هزینه بهره کمتری پرداخت می‌کنند.

۴- نحوه ارائه تسهیلات کشتی در شرکتهای لیزینگ

شرکتهای لیزینگ در دنیا به سه گروه اصلی تقسیم می‌شوند.

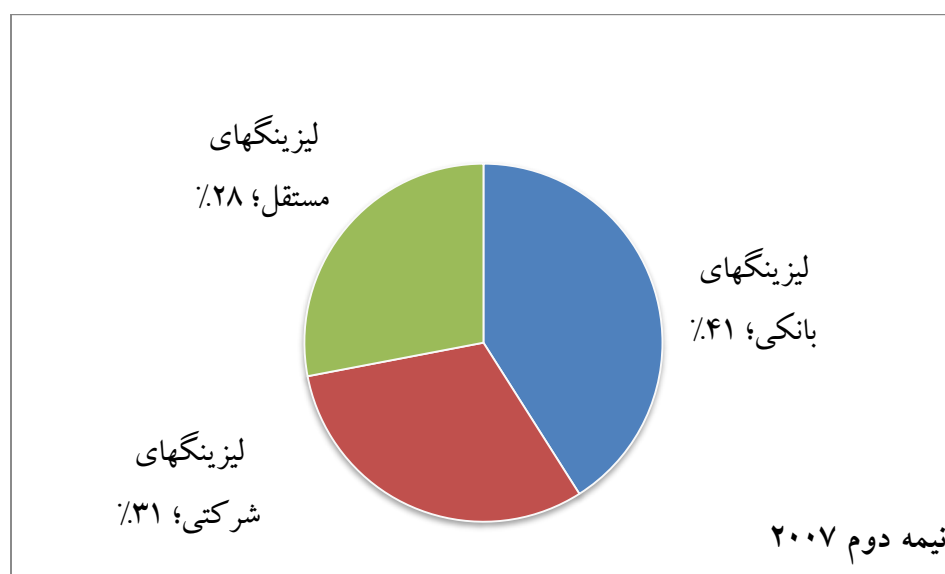
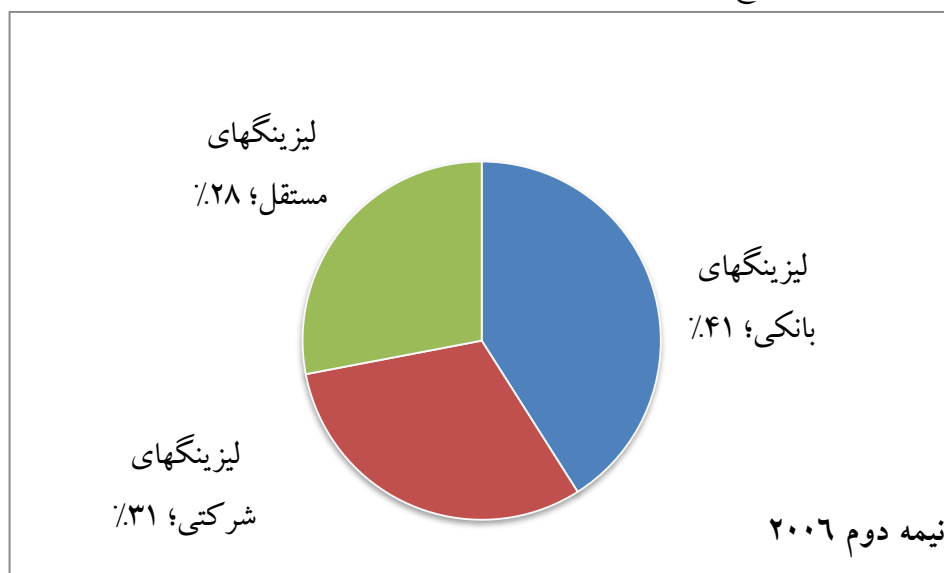
۱- لیزینگ‌های وابسته به بانک. این نوع شرکتهای لیزینگ منابع مالی خود را از طریق بانک متبوع تأمین می‌کنند. لیزینگ‌های بانکی بیشترین سهم از بازار لیزینگ را به خود اختصاص داده‌اند.

۲- لیزینگ‌های وابسته به شرکت. این نوع شرکتهای معمولاً توسط شرکتهای بزرگ تولیدکننده و در جهت تنوع فروش محصولات تاسیس می‌شوند. شرکتهای بزرگی همچون جنرال موتورز یا شرکتهای تولید کننده هواپیما دارای چنین شرکتهای لیزینگ هستند. تأمین منابع مالی برای این نوع شرکتهای لیزینگ چندان مطرح نیست زیرا کالا را از شرکت تولیدکننده متبوع بصورت عاملیت به مشتریان واگذار می‌کنند.

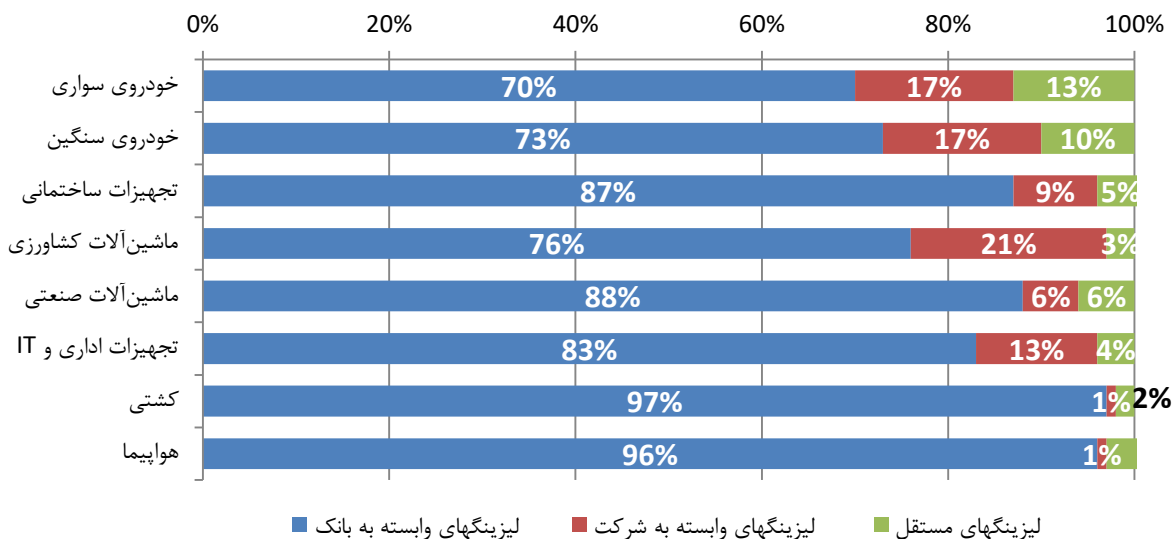
۳- لیزینگ‌های مستقل. این نوع شرکتهای انواع خدمات لیزینگ را ارائه می‌کنند. مهمترین مشکل این نوع شرکتهای تأمین منابع مالی است. به همین علت نیز معمولاً در سطح کالاهای خرد فعالیت می‌کنند. این شرکتهای برای تأمین منابع مالی خود تابع قوانین کشور متبوع هستند.

مهمترین روش‌های تأمین مالی برای این شرکتهای اخذ وام بانکی، انتشار اوراق بدهی و سپرده‌پذیری می‌باشد.

در ادامه تعداد هر نوع از این شرکت‌ها از کل شرکت‌های لیزینگ نشان داده شده است.



در نمودار ذیل حجم فعالیت شرکت‌های مختلف لیزینگ در سال ۲۰۰۸ به تفکیک حوزه فعالیت نشان داده شده است.



همانطور که ملاحظه می‌شود بیش از ۹۷ درصد تسهیلاتی که تاکنون در حوزه لیزینگ کشتی پرداخت شده است توسط شرکت‌های لیزینگ وابسته با بانک‌ها بوده است.

۵- انواع روش‌های لیزینگ کشتی

به دلیل گستردگی دامنه صنعت لیزینگ در جهان و نوآوری‌ها و تکنیک‌های عملیاتی گوناگون، این صنعت در زمینه‌های مختلف کاربرد یافته است. عملیات لیزینگ به انواع گوناگونی طبقه‌بندی شده است که در اینجا به طور خلاصه با روش‌هایی که بیشتر جنبه کاربردی دارد، اشاره می‌شود:

نکته مهم در ارتباط با نوع لیزینگ مربوط به بیمه آنها می‌شود. در لیزینگ عملیاتی هزینه بیمه را موجر و در لیزینگ مالی هزینه بیمه را مستأجر باید پرداخت کند.

۱- لیزینگ عملیاتی (Operating Lease)

لیزینگ عملیاتی، قدیمی‌ترین و ساده‌ترین نوع و روش عملیات لیزینگ است که براساس آن، قرارداد با مستأجر (متقاضی) صرفاً به قصد بهره‌برداری و برخورداری از حق انتفاع کالا (مورد اجاره) منعقد می‌شود و در پایان مدت قرارداد، مورد اجاره عیناً به موجر مسترد می‌شود. در این نوع لیزینگ معمولاً ۱۰۰٪ بهای مورد اجاره توسط موجر تأمین می‌شود.

۲- لیزینگ سرمایه‌ای (Financial or Capital Lease)

لیزینگ سرمایه‌ای یا اجاره اعتباری که با عقد اجاره به شرط تملیک مندرج در قانون عملیات بانکی بدون ربا مشابهت کامل دارد و تنها تفاوت آن، شرط اختیار خرید در لیزینگ سرمایه‌ای یا اجاره اعتباری است، در نوع خود یکی از پیشرفته‌ترین شیوه‌های لیزینگ در جهان محسوب می‌شود که امروزه به دلیل ماهیت آن از

لحاظ پیش‌بینی امکان تملیک مورد اجاره توسط مستأجر (متقاضی)، گستره وسیعی از مبادلات اعتباری را دربرگرفته است. این نوع لیزینگ انواع مختلفی دارد:

۱-۲- روش لیزینگ یا اجاره اعتباری کمک فروش (Sales-Aid Lease)

در این روش، براساس تفاهم بین شرکت تولیدکننده و شرکت لیزینگ (موجر)، تولیدکننده تمایل و موافقت خود را برای واگذاری بخشی از کالاهای تولیدی خود به صورت نقد واقساط اعلام و عرضه می‌کند و از این طریق چرخه تولیدش را بهبود می‌بخشد و میزان فروش خود را افزایش می‌دهد. شرکت لیزینگ نیز تولیدات مورد توافق را در چارچوب قراردادهای اجاره اعتباری به متقاضیان واگذار می‌کند. امروزه استفاده از این شیوه در کشورهای پیشرفته جهان از گستردگی قابل توجهی برخوردار است و با بهره‌گیری از آن، تولیدکنندگان به موفقیت‌های چشمگیری در بازاریابی و افزایش فروش محصولات تولیدی خود دست یافته‌اند.

۲-۲- روش لیزینگ اهرمی یا اجاره اعتباری سه جانبه (Leveraged Lease)

در این روش که اساساً برای اجاره کالاهایی با قیمت بسیار بالا همانند کشتی‌ها، هواپیماها، ماهواره‌ها، تاسیسات عظیم نفتی و... به کار گرفته می‌شود، شرکت لیزینگ با استفاده از تسهیلات بانکی یا مؤسسات مختلف مالی دیگر، منابع لازم برای اجاره اهرمی را تأمین می‌کند و از سوی دیگر، با استفاده از منابع یادشده اقسام مورد تقاضا را در چارچوب قراردادهای مخصوصی به متقاضیان واگذار می‌کند. این شیوه از عملیات لیزینگ باید به صورت مبادله سه جانبه باشد.

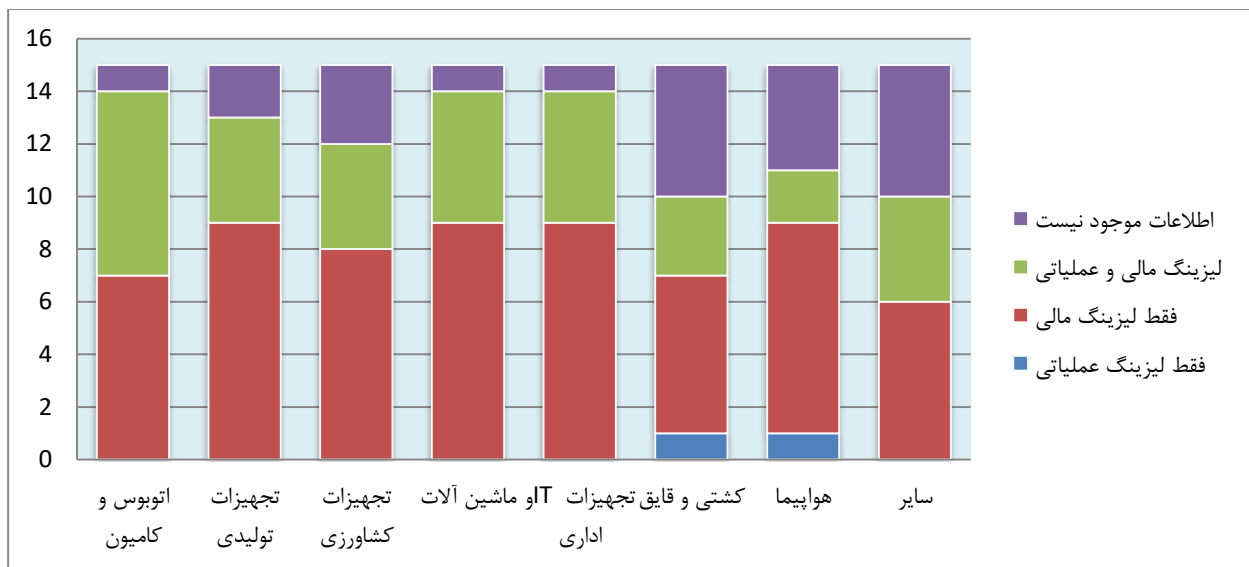
۳-۲- روش لیزینگ خرید و اجاره مجدد (Purchase and Lease Back)

براساس این روش، متقاضی به منظور تأمین نقدینگی موردنیاز، ماشین‌آلات یا تجهیزات متعلق به خود را به شرکت لیزینگ می‌فروشد و دوباره همان کالا در قالب قرارداد اجاره اعتباری به متقاضی واگذار می‌شود. به این ترتیب ضمن تأمین نقدینگی موردنیاز متقاضی، در پایان قرارداد دوباره مالکیت مورد اجاره به فروشنده آن تعلق خواهد یافت.

۴-۲- روش لیزینگ برون مرزی (Cross Border Lease)

این روش که در آن، اجاره‌دهنده (موجر) و اجاره‌کننده (مستأجر) مقیم دو کشور مختلف هستند، معمولاً بخش عمده‌ای از جریان انتقال کالاهای سرمایه‌ای از کشورهای صنعتی به کشورهای در حال توسعه را پوشش می‌دهد. ضرورت این شیوه از لیزینگ ایجاب می‌کند که موجر به منظور پوشش ریسک‌های احتمالی، پیش‌بینی‌های لازم را از ابعاد گوناگون (ناشی از بروز تحولات سیاسی/اجتماعی، اقتصادی و غیره که ممکن است بر نحوه نقل و انتقال هزینه‌های مالی حاصل از عملیات اجاره و نیز مسائل و مقررات ارزی و سایر موارد، تأثیر منفی بگذارد) به عمل آورد.

در نمودار ذیل نحوه ارائه تسهیلات کشتی در دنیا نشان داده شده است.



۶- بیمه کشتی در شرکتهای لیزینگ

۶-۱- ارتباط بیمه و رده بندی کشتی ها

یکی از مهمترین عوامل در تشخیص چگونگی وضعیت نگهداری بدنه کشتی و ماشین آلات آن رده بندی کشتی است. چنانچه کشتی رده بندی نشده باشد، بیمه گران آن را پوشش نمی دهند، زیرا کشتی طبقه بندی نشده قابلیت دریانوردی نداشته و از نظر بیمه گر احتمال وقوع خسارت تبدیل به ریسک حتمی الوقوع می شود که قابلیت بیمه ندارد.

چنانچه کشتی بیمه نداشته باشد، در تجارت دریایی مورد قبول واقع نمی شود. طبق معمول کشتی ها در طول زمان و به منظور حفظ طبقه بندی پی در پی بازرسی می شوند.

چنانچه بیمه گران از شرایط ساختمانی کشتی مطمئن نباشند، شرط (تضمین شرایط ساختمان کشتی) را به بیمه نامه اضافه می کنند. بر اساس این شرط بیمه گذار تعهد می کند طی مدت سی روز بعد از تاریخ مقرر در نزدیک ترین بندرگاه یا هر محل دیگری که کشتی به طور کامل تخلیه می شود، کارشناسان متخصص، کشتی را بازدید کنند و گزارش آنها برای بیمه گر ارسال شود. چنانچه کارشناسان توصیه های برای بهبود وضعیت کشتی ارائه داده باشند، اجرای این توصیه جهت برقراری بیمه ضرورت دارد.

همانطور که اشاره شد، کشتی ها از لحاظ مسائل فنی و چگونگی وضعیت بدنه و ماشین آلات به طور مرتب توسط انجمنی که کشتی را رده بندی کرده است، بازدید می شوند.

بازدید خط شاهین بین المللی هر ۵ سال یکبار، بازدید ساختمان کشتی و خط شاهین هر دو سال و بازدید لوازم و تجهیزات نیز سالیانه انجام می گیرد. انجمن های طبقه بندی کشتی بر آنند که حتی در ارتباط با

وضعیت کشتی و قابلیت دریانوردی آن و خسارات و یا مشکلات احتمالی تمهیداتی اندیشیده و در صورت امکان آن مشکلات رفع شود. به همین دلیل بیمه‌گران در بیمه حمل و نقل کالا و در بیمه کشتی بر استفاده از کشتی‌های رده‌بندی شده توسط انجمن‌های معتبر رده‌بندی کشتی تاکید می‌کند.

کارشناسی سالیانه و مخصوص روش آماده‌سازی و اسناد لازم و فرآیند اندازه‌گیری ضخامت کشتی همراه با آماده‌کردن گزارش کارشناسی و ارزیابی آن تعیین می‌شود که اندازه‌گیری ضخامت بدنه اینگونه کشتی‌ها به فضاها بین دو جداره نیز معطوف می‌شود.

وقتی هر نوع خسارتی به هر قسمتی از کشتی وارد شود و آن خسارت، قابلیت دریانوردی را تحت تأثیر قرار دهد، کارشناس با نمایندگی مؤسسه طبقه‌بندی کشتی، موضوع را رسیدگی خواهند کرد. تمام بیمه‌نامه‌های دریایی، مالکان را متعهد می‌کند که کشتی را در حد (کلاس) واقعی آن نگهداری و حفظ نماید. اگر کلاس (درجه طبقه‌بندی) در نتیجه عدم مطابقت با مقتضیات کارشناسی و یا ناشی از عدم تعمیر خسارت وارده، معلق شده باشد، پوشش بیمه‌ای به طور خودکار از زمان تعلیق، فسخ شده محسوب می‌گردد. با این وجود، اگر خسارت موجود از خطرات تحت پوشش باشد، فسخ پوشش بیمه‌ای زمانی واقع می‌شود که کشتی بدون تأیید قبلی مؤسسه طبقه‌بندی، از بندر توقف حرکت کرده باشد.

۶-۲- مؤسسات رده‌بندی کشتی‌ها

در واقع مؤسسات رده‌بندی نقش کنترلی در زمان ساخت و عملکرد و تعمیرات کشتی را دارند. این مؤسسات مسئول کنترل کیفیت ساخت و بازدیدهای دوره‌ای از کشتی در حین کار کشتی و همچنین در حین تعمیرات آنرا دارند. هر کشتی از ابتدای ساخت می‌بایستی تحت یک مؤسسه رده‌بندی شروع به ساخت نماید و از قوانین و مقررات این مؤسسه تبعیت نماید.

این مؤسسات قوانین و مقررات را برای ساخت کشتی تدوین نموده‌اند. با توجه به تعدد این مؤسسات، IMO تمامی این مؤسسات را تحت پوشش یک مؤسسه به نام IACS درآورده که شامل مؤسسات رده‌بندی زیر است:

- ۱- BV(Bureau Veritas)
- ۲- ABS (American Bureau of shipping)
- ۳- CCS (China Classification Society)
- ۴- DNV (Det Norske Veritas)
- ۵- GL (Germanischer Lloyd)
- ۶- KR (Korean Register of Shipping)
- ۷- LR (Lloyd`s Register)
- ۸- NK (Nippon Kaiji Kyokai)
- ۹- RINA (Register Inteliano Navale)
- ۱۰- RS (Russian Maritime Register of Shipping)

مؤسسات رده‌بندی سازمان‌هایی هستند که استانداردهای تکنیکی را در ارتباط با طراحی، ساخت و بازدید کشتی‌ها و سازه‌های فراساحلی تدوین می‌نمایند. حدود ۵۰ مؤسسه رده‌بندی در سطح جهان به این امور مشغول هستند اما حدود ۹۴ درصد شناورهای دنیا تحت پوشش مؤسسات IASC هستند. از جمله ارگان‌هایی که با این مؤسسات در ارتباط‌اند مالکان کشتی، کشتی‌سازی‌ها، سازمان‌های بنادر، کشور صاحب پرچم و اجاره‌کنندگان کشتی هستند. از جمله وظایف این مؤسسات تدوین قوانین سازه و بدنه، سیستم رانش، کنترل کشتی، قدرت و موتور کشتی و دیگر تجهیزات کشتی است.

۳-۶- بیمه بدنه کشتی

بطور کلی بیمه‌های بدنه کشتی، بدنه و ماشین‌آلات را با هم پوشش می‌دهند و از نظر بیمه‌گری به دو نوع تقسیم می‌شوند:

۱- بیمه ناوگان‌های کشتیرانی

۲- بیمه انفرادی بدنه کشتی (یعنی بیمه نامه‌هایی که برای یک کشتی صادر می‌گردد)

در مقام مقایسه باید گفت که نوع دوم، حق بیمه بیشتری دارد، اگرچه در صورتی که کشتی، ساختمان سالم و مناسبی داشته و اگر مالکان و مدیران کشتی از شهرت خوبی از نظر نوع مدیریت و نگهداری کشتی برخوردار باشند، در نرخ بیمه تخفیف منظور خواهد شد. لیکن اگر وضعیت ساختمان بدنه کشتی، نحوه نگهداری و مالکیت کشتی از نظر بیمه‌گر مناسب و قابل قبول نباشد به سختی پوشش بیمه به آنها داده می‌شود.

موارد لیست شده ذیل اشاره به نوع خطراتی که توسط بیمه‌نامه‌های بدنه و ماشین‌آلات تحت پوشش قرار می‌گیرند، دارد:

- خطرات دریایی، رودخانه‌ای، دریاچه یا سایر آب‌های دارای قابلیت کشتیرانی
- آتش سوزی و انفجار
- سرقت خشونت‌آمیز توسط افرادی غیر از پرسنل کشتی
- به دریا ریختن کالا
- دزدی دریایی
- برخورد با وسایل حمل خشکی، تعمیرگاه یا تجهیزات یا تأسیسات بندری
- زلزله، انفجارهای آتش‌فشانی و رعد و برق
- تصادف در حین بارگیری و تخلیه و جابجایی محموله و سوخت‌گیری

- انفجار دیگ‌های بخار، شکستن محور کشتی یا هرگونه نقص نهایی در بدنه و ماشین‌آلات کشتی
 - قصور فرمانده، افسران، خدمه در امر هدایت کشتی
 - زیان‌رسانی عمدی فرمانده، افسران، خدمه به کشتی
 - برخورد با هواپیما، هلی‌کوپتر یا موارد مشابه یا خسارات ناشی از برخورد اجسامی که از این قبیل وسایل به دریا افتاده باشد.
 - خطرات آلودگی دریایی شامل خسارات وارده به کشتی ناشی از عملیات پیشگیرانه
 - مسئولیت پرداخت ۳,۴ خسارت ناشی از تصادف به شخص ثالث
- بیمه‌های کشتی به طور معمول یک ساله می‌باشد و بنابراین در مقایسه با بیمه باربری (حمل و نقل کالا) بیمه‌گر مدت زمان بیشتری در معرض ریسک می‌باشد و طبیعی است که حق بیمه‌های آنها نسبت به بیمه باربری بیشتر است.