

看世界

为奥运会上保险

今夏,欧洲成为体育世界的焦点。6月中旬,为期一个月的欧洲足球锦标赛在德国举行。紧随其后便是在法国巴黎举行的夏季奥运会和残奥会,来自全球不同地区的约五万名运动员将争夺金牌,预计将有超过10亿人次通过电视直播观看比赛。然而,对赛事组织者而言,在沉浸于精彩比赛之时,更要警惕各种可能的风险与挑战。

极端天气、网络事故、突发事件等都可能影响赛事顺利举办并造成巨额损失。国际奥委会表示,巴黎奥运会门票销售、电视转播权和赞助交易涉及的金额都高达数百万欧元。如果体育比赛未能在约定的时间举行并转播,或者播出中出现信号中断,赛事组织者不仅要退还合同规定的转播费用,还可能产生违约费用。

根据美国个人理财平台 WalletHub 预计,本届巴黎奥运会举办成本估计为82亿美元,位列史上第六高。在超高的投资面前,引入保险机制分散风险成为此次奥运会各相关参与方的选择。

虽然本届奥运会具体承保情况并未公布,但从此前的国际惯例来看,目前的体育赛事保险主要有四类,第一类是人身险类,比如针对运动员、教练员、媒体人员、志愿者的意外险、医疗险等;第二类是财产险,承保体育设施、体育器材、赛车等;第三类是责任险,比如场馆责任险、公众责任险等;还有一些创新性险种,如赛事取消险、赛事转播险等。

这些保险种类覆盖了从体育组织机构、国际奥委会和赛事举办国奥组委,到国家队或个人运动员,以及赞助商、广播公司、酒店公司、零售商和供应商等几乎所有参与奥运会的各方利益相关者。

比如,安联保险作为国际奥委会的“奥林匹克全球合作伙伴”,此前便为北京冬奥会提供了保险保障服务,在巴黎奥运会中也有深度参与。据了解,此次安联集团旗下安联联合将为15.5万名运动员、志愿者、奥运及残奥大家庭成员提供医疗救援与送返服务。针对游客,安联提供赛事门票取消险,该保险保障客户在他们受不可抗力影响无法观看奥运会时获得补偿。除了门票保障之外,安联还为客户在巴黎观看奥运会的吃喝住行提供相关保障。

参与奥运会报道转播的媒体亦有大量可保风险。例如,奥运会期间的广告以秒计算高价卖出,为避免意外事故发生信号中断或延迟播放造成的巨额经济损失,电视台会选择投保相关保险转移风险。今年平安产险北京分公司中标了电视台巴黎奥运会、残奥会综合责任保险项目,总保额超过120亿元人民币,将为超过1000人的信号制作团队和记者团队提供全方位的保险保障。项目内容包括公众责任险、人身意外伤害险、职业责任险、雇主责任险等。

此外,我国的一些保险公司还直接通过赞助等方式参与奥运会保险机制,以提升自身的品牌影响力。中国太保透露,针对中国女子排球队、中国游泳队等运动员平时训练与出征奥运会等重大赛事可能遇到的意外、伤病及个人旅行不便等风险,提供了专属保险服务,涵盖健康保险、团体意外、健康服务在内的一揽子险种解决方案,总计保额为4.68亿元。类似的还有中国人保,该集团赞助支持了中国轮滑队和滑板队。

值得一提的是,如今的国际体育赛事高度依赖数字技术,无论是赛事本身的规划、沟通和组织,还是票务、特许商品和媒体转播都需要数字技术和互联网的支持。然而,从风险管理的角度来看,对某项技术的高度依赖可能会导致风险高度聚集。比如,在奥运会举办期间,网络犯罪分子可能会利用虚假门票、伪装拥有独家信息来诱导网络用户,骗取他们的个人敏感信息。由于奥运会期间网络流量剧增,黑客还会趁机勒索企业来获取赎金,攻击服务器导致其瘫痪,或者直接窃取商业机密,这些都会给企业带来经济和声誉损失。

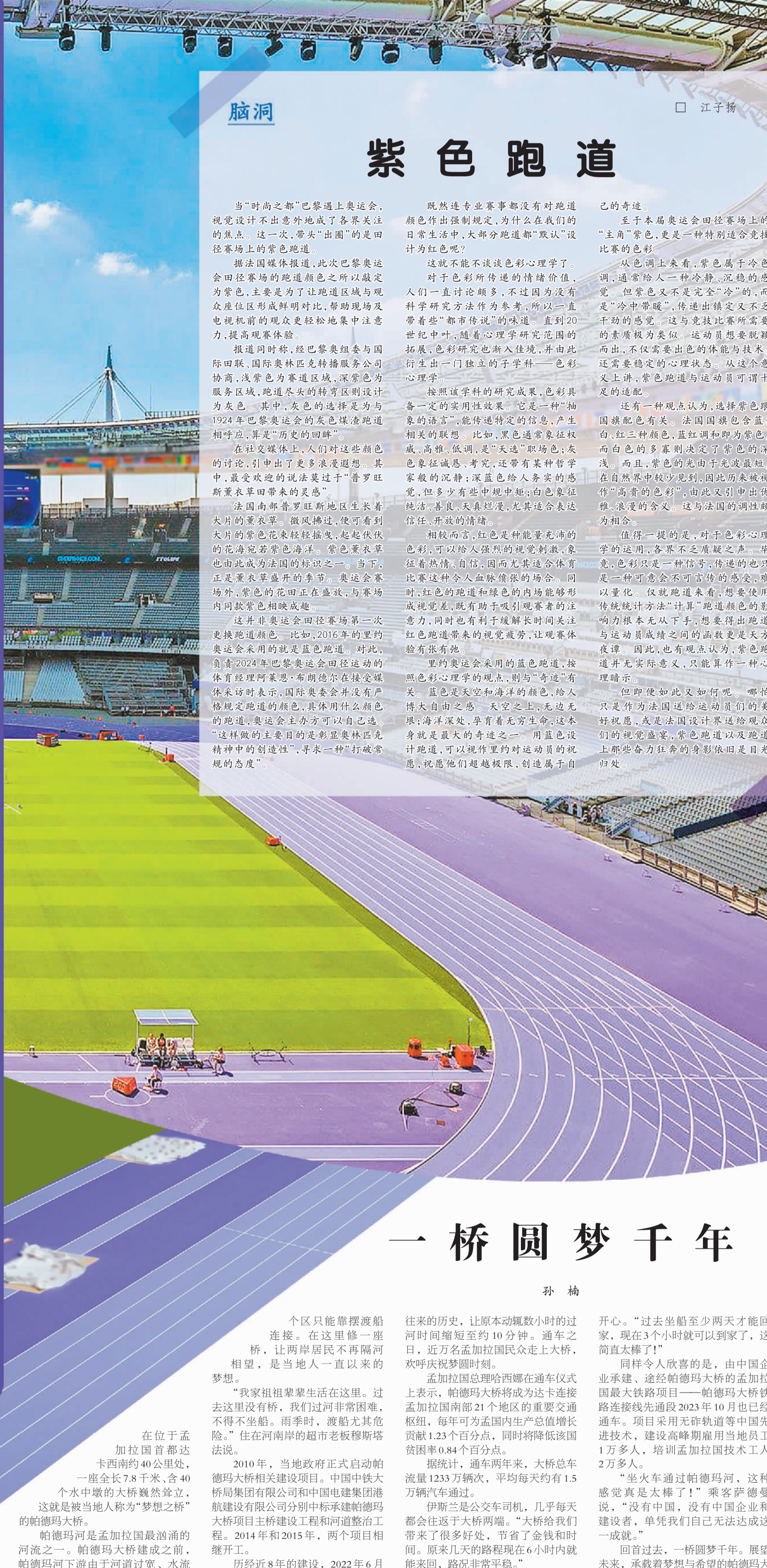
法国政府旗下的“网络恶意网”报道称,专家预测,奥运会期间以金融为目的的网络犯罪活动或将激增,针对企业的网络安全威胁可能会出现前所未有的增长。巴黎奥运会首席技术官布鲁诺·罗斯表示,整个奥运会期间可被记录的网络攻击企图将增加8倍至10倍,总计超过40亿次,远超2021年东京奥运会期间的4.5亿次攻击。

保险产品的设计是基于大数定律的,但奥运会4年才举办一次,每次又在不同的国家举办,赛事的参与方与专业领域千差万别。参加过奥运会承保的业内人士曾表示,为奥运会承保与其说是一门精算科学,不如说是一种艺术。既不能照抄往届奥运会的承保经验,也不能在两年后的冬奥会重复类似的保险方法和承保评估。

如今除了传统安全威胁外,快速发展的科技更是给保险公司提出了新的要求和挑战。如何更精准地发现和识别网络风险,协助赛事主办方做好风险减量,保险公司还需提供更加与时俱进的保险产品和服务。



本版编辑 杨啸林 美编 高妍 来稿邮箱 gjb@jirbs.cn



脑洞

紫色跑道

江子扬

当“时尚之都”巴黎遇上奥运会,视觉设计不出意外地成了各界关注的焦点。这一次,带头“出圈”的是田径赛场上的紫色跑道。

据法国媒体报道,此次巴黎奥运会田径赛场的跑道颜色之所以敲定为紫色,主要是为了让跑道区域与观众座位区形成鲜明对比,帮助现场及电视机前的观众更轻松地将注意力集中在跑道上,提高观赛体验。

报道同时称,经巴黎奥组委与国际田联、国际奥林匹克转播服务公司协商,浅紫色为赛道区域,深紫色为服务区域,跑道尽头的转弯区则设计为灰色。其中,灰色的选择是为与1924年巴黎奥运会的灰色煤渣跑道相呼应,算是“历史的回响”。

在社交媒体上,人们对这些颜色的讨论,引出了更多浪漫遐想。其中,最受欢迎的说法莫过于“普罗旺斯薰衣草田带来的灵感”。

法国南部普罗旺斯地区生长着大片的薰衣草。微风拂过,便可见到大片紫色花束轻轻摇曳,起伏的花海宛若紫色海洋。紫色薰衣草也因此成为法国的标识之一。当下,正是薰衣草盛开的季节。奥运会赛场外,紫色的花田正在盛放,与赛场内同款紫色相映成趣。

这并非奥运会田径赛场第一次更换跑道颜色。比如,2016年的里约奥运会采用的就是蓝色跑道。对此,负责2024年巴黎奥运会田径运动的体育经理阿莱恩·布朗德在接受媒体采访时表示,国际奥委会并没有严格规定跑道的颜色,具体用什么颜色的跑道,奥运会主办方可以自己选。“这样做的主要目的是彰显奥林匹克精神中的创造性,寻求一种‘打破常规的态度’。”

既然连专业赛事都没有对跑道颜色作出强制规定,为什么在我们的日常生活中,大部分跑道都“默认”设计为红色呢?

这就不能不谈色彩心理学了。对于色彩所传递的情绪价值,人们一直讨论颇多,不过因为没有科学研究方法作为参考,所以一直带着些“都市传说”的味道。直到20世纪中叶,随着心理学研究范围的拓展,色彩研究也渐入佳境,并由此衍生出一门独立的子学科——色彩心理学。

按照该学科的研究成果,色彩具备一定的实用性效果。它是一种“抽象的语言”,能传递特定的信息,产生相关的联想。比如,黑色通常象征权威、高雅、低调,是“天选”职场色;灰色象征诚恳、考究,还带有某种哲学家般的沉静;深蓝色给人务实的感觉,但多少有些中规中矩;白色象征纯洁、善良、天真烂漫,尤其适合表达信任、开放的情绪。

相较而言,红色是种能量充沛的色彩,可以给人强烈的视觉刺激,象征着热情、自信,因而尤其适合体育比赛这种令人血脉偾张的场合。同时,红色的跑道和绿色的内场能够形成视觉差,既有助于吸引观赛者的注意力,同时也有利于缓解长时间关注红色跑道带来的视觉疲劳,让观赛体验有张有弛。

里约奥运会采用的蓝色跑道,按照色彩心理学的观点,则与“奇迹”有关。蓝色是天空和海洋的颜色,给人博大自由之感。天空之上,无边无垠;海洋深处,孕育着无穷生命,这本身就是最大的奇迹之一。用蓝色设计跑道,可以视作里约对运动员的祝愿,祝愿他们超越极限,创造属于自己的奇迹。

至于本届奥运会田径赛场上的“主角”紫色,更是一种特别适合竞技比赛的色彩。

从色调上来看,紫色属于冷色调,通常给人一种冷静、沉稳的感觉。但紫色又不是完全“冷”的,而是“冷中带暖”,传递出镇定又不乏干劲的感觉。这与竞技比赛所需要的素质极为类似。运动员想要脱颖而出,不仅需要出色的体能与技术,还需要稳定的心理状态。从这个意义上讲,紫色跑道与运动员可谓十足的适配。

还有一种观点认为,选择紫色跟国旗配色有关。法国国旗包含蓝、白、红三种颜色,蓝红调和即为紫色,而白色的多寡则决定了紫色的深浅。而且,紫色的光由于波长最短,在自然界中较少见到,因此历来被视作“高贵的色彩”,由此又引申出优雅、浪漫的含义。这与法国的调性颇为相合。

值得一提的是,对于色彩心理学的运用,各界不乏质疑之声。毕竟,色彩只是一种信号,传递的也只是不可言喻的不可言喻的感受,难以量化。仅就跑道来看,想要使用传统统计方法“计算”跑道颜色的影响力根本无从下手,想要得出跑道与运动员成绩之间的函数更是天方夜谭。因此,也有观点认为,紫色跑道并无实际意义,只能算作一种心理暗示。

但即便如此又如何呢。哪怕只是作为法国送给运动员们的美好祝愿,或是法国设计界送给观众的视觉盛宴,紫色跑道以及跑道上那些奋力狂奔的身影依旧是目光归处。

一桥圆梦千年

孙楠

个区只能靠摆渡船连接。在这里修一座桥,让两岸居民不再隔河相望,是当地人一直以来的梦想。

“我家祖祖辈辈生活在这里。过去这里没有桥,我们过河非常困难,不得不坐船。雨季时,渡船尤其危险。”住在河南岸的超市老板穆斯塔法说。

2010年,当地政府正式启动帕德玛大桥相关建设项目。中国中铁大桥局集团有限公司和中国电建集团港航建设有限公司分别中标承建帕德玛大桥项目主桥建设工程和河道整治工程。2014年和2015年,两个项目相继开工。

历经近8年的建设,2022年6月25日,帕德玛大桥正式通车,结束了达卡与河对岸居民长期以来靠摆渡

往来的历史,让原本动辄数小时的过河时间缩短至约10分钟。通车之日,近万名孟加拉国民众走上大桥,欢呼庆祝圆梦时刻。

孟加拉国总理哈西娜在通车仪式上表示,帕德玛大桥将成为达卡连接孟加拉国南部21个地区的重要交通枢纽,每年可为孟国内生产总值增长贡献1.23个百分点,同时将降低该国贫困率0.84个百分点。

据统计,通车两年来,大桥总车流量1233万辆次,平均每天有1.5万辆汽车通过。

伊斯兰是公交车司机,几乎每天都会往返于大桥两端。“大桥给我们带来了很多好处,节省了金钱和时间。原来几天的路程现在6小时内就能来回,路况非常平稳。”

生活在大桥南岸的马丁说,自己的老家在南岸,有了这座桥令他非常

开心。“过去坐船至少两天才能回家,现在3个小时就可以到家了,这简直太棒了!”

同样令人欣喜的是,由中国企业承建、途经帕德玛大桥的孟加拉国最大铁路项目——帕德玛大桥铁路连接线先通段2023年10月也已经通车。项目采用无砟轨道等中国先进技术,建设高峰期雇用当地员工1万多人,培训孟加拉国技术人员2万多人。

“坐火车通过帕德玛河,这种感觉真是太棒了!”乘客萨德曼说,“没有中国,没有中国企业和建设者,单凭我们自己无法达成这一成就。”

回首过去,一桥圆梦千年。展望未来,承载着梦想与希望的帕德玛大桥将开启新的篇章。(据新华社电)