

# 天津国际航运保险业发展正当时

□ 李文增

## 多措并举未来可期



集装箱班轮行驶在天津港航道上。 本报资料室供图

拥有了上述有利条件,天津国际航运保险业到底该如何发力,让其不断提升最终实现“蝶变”,并助力地方经济发展,笔者有几点建议:

首先,应注意与天津“三区”建设的政策叠加运行。在天津大力发展国际航运保险业时,应考虑将深入实施京津冀协同发展融入“一带一路”建设之中。并在打造与之相适应的营商环境,与国际接轨、投资贸易高度便利,发挥示范引领作用的过程中,要与“三区”功能定位及相关政策叠加运行,这样才能更好地服务京津冀、环渤海,服务“一带一路”建设,才能有利于形成集聚和辐射功能,从而达到事半功倍的效果。

其次,应注意把国际经验和天津的具体实际相结合。英国伦敦作为著名的世界保险业中心,主要依托其国际航运业,侧重发展船舶和航运保险。而天津的具体情况是作为中国北方的国际航运核心区,不仅海运业比较发达,而且还是门户枢纽的航空港,拥有良好的集疏运体系,有较为强大的航空航天产业集群。因此,天津不仅可大力发展海上船舶和航运保险,而且可大力发展航空保险,形成两驾马车并驾齐驱的广义的国际航运保险业快速发展局面。

第三,应注意积极主动承接北京的非首都功能疏解,吸引北京的保险机构来津注册发展。虽然集聚在北京的多数总部保险机构不能迁移到天津,但可争取将其业务功能向天津疏解,如争取集聚在北京的总部保险机构在天津注册设置相关的中国北方地区总部机构,特别是争取北京的再保险机构总部,在天津设置北方地区总部机构。虽然英国伦敦的保险业之国际经验表明,形成国际保险中心有赖于集聚大量的国外保险机构,但吸引北京等国境内有影响力的保险机构进驻天津自贸区,有利于助推吸引国外保险机构向天津自贸区聚集。

第四,要在融入“一带一路”建设中大力创新发展国际航运保险业。随着我国“一带一路”建设的深入推进,我国将进一步加大在“一带一路”沿线国家或地区的投资建设力度。考虑到一些国家或地区的经济水平和发展程度,必然会增大我国投资建设的风险。因此,天津的国际航运保险业应与之相适应,大力创新发展保险险种,在复杂的“一带一路”国际环境中磨砺提高我们的航运保险业发展水平。

第五,要树立“不图所有但求所在”的招商理念。尽管伦敦的国际经验表明,其国际航运保险市场上大多数的保险公司是国外

的或是由国外控股的,但未影响伦敦成为全球保险中心。因此,天津市应借鉴此经验,要“树立不图所有但求所在”的招商理念。只要在天津自贸试验区合规注册发展不论是内资还是外资,甚至外资控股,我们都一概予以欢迎。

第六,在注意搞好天津国际航运保险业集聚的同时,也要搞好配套的中介机构服务体系建设。天津的国际航运保险业是海上航运保险和航空航天保险在内的广义的航运保险,目前主要在天津自贸试验区空港片区集聚,在进一步加强集聚的同时,还应借鉴伦敦的先进经验,注意建立与之相配套的中介服务体系,诸如海事保险、航空保险、海事法律、航空法律、船舶融资租赁、飞机融资租赁,以及其他航运经纪人等中介服务机构建立和发展。

第七,要注意将天津的国际航运保险业与融资租赁业的发展有机结合起来。天津的融资租赁业很发达,特别是在飞机、船舶、海上石油钻井平台的融资租赁业,均占全国的80%以上。天津的国际航运保险业若与这些大规模的融资租赁业的发展对接、有机结合起来,将能达到事半功倍的效果。因此建议天津市行业协会与天津租赁行业协会这两大行业协会组织实施战略联盟,定期或不定期地开展交流合作,促进天津保险业与租赁业的协同发展。

第八,要加强行业监管,设定最低费率标准,避免市场中保险企业之间的恶性竞争。虽然发达的国际航运保险业经验表明,行业要想获得健康发展,必须营造充分竞争的市场环境,但同时也要考虑我国的具体实际情况,即我国航运保险市场中各航运保险企业一直以降低费率作为主要的竞争手段,这种竞争方式不仅导致了航运保险服务的低质低效,同时也增大了航运保险市场的风险。因此,建议政府有关部门要发挥“看得见的手”之监管作用,建立完善的行业标准和规则、设定最低费率标准,从而使市场中的保险企业以提高航运保险服务质量和创新保险产品作为有效的竞争手段,进而促进我国的国际航运保险企业的服务水平不断提升,实现可持续发展。

(作者系天津滨海融资租赁研究院副院长,天津市经济发展研究院研究员,天津市人民政府决策咨询专家)



目前,京津冀协同发展已运行五年多,天津“一基地三区”建设取得了较大成绩,新的转折和新的发展阶段之态势也开始显现,需要打造新的升级版。近期笔者在研究打造“三区”建设升级版的内容时发现,大力发展国际航运保险业有助于“三区”建设的升级。天津也可以此为突破口,因势利导、多措并举,将天津国际航运保险产业发展到一个新高度。

## 与“三区”升级密切关联

天津的“三区”建设即指天津的国际航运核心区、金融创新运营示范区、改革开放先行区建设。“三区”要打造升级版,都与国际航运保险业有着密切的关联性。

首先,按照国际经验,要打造国际一流航运核心区,必须要有与之相适应的较为发达的国际航运保险服务业。

其次,在打造金融创新运营示范区升级版时,要想与天津船舶租赁等航运租赁业发展相适应,大力发展国际航运保险业是一个重要方面。

最后,由于国际航运核心区和金融创新运营示范区的许多突破性的改革创新项目,都是依托天津自贸试验区来叠加运行的。

## 产业发展基础条件牢固

笔者研究发现,发展国际航运保险业,天津不论从地理位置、港航产业基础,还是从保险业的发展、国家区域发展战略的政策支持等方面来看,都具备自己的优势条件。

从区位优势来看,天津位于京津冀城市群和环渤海湾城市带的交汇点,也是中蒙俄经济走廊重要节点、海上丝绸之路战略支点和亚欧大陆桥头堡。它地处东北亚中心,具有“三北”辽阔的辐射空间。

在航空基础设施及产业发展方面,天津港是我国北方最大、世界第四大的年吞吐量超过5亿吨的综合性港口,也是国内唯一同时拥有三条铁路通往欧洲大陆且运距较短的港口,在“一带一路”的内外发展中优势独特。此外,天津还拥有良好的集疏运体系、通达能力较强的铁路和公路网、良好

的国际航运服务功能等优势条件。这都为天津今后进一步加快经济建设和发挥天津在中国北方自贸区和国际航运核心区的排头兵作用,进而大力发展国际航运及其保险业提供了良好的区位条件和重要支撑。

而天津保险业不仅有着深厚历史积淀,在近几年也有着良好的发展。历史上,天津是中国北方金融中心,其中特别突出的是在保险业发展方面,1934年天津的外商保险机构已达100多家,国内保险机构已达50多家。1941年外商保险机构达到228家,数量超过上海。

改革开放后,特别是京津冀协同发展战略实施后,天津的保险业获得了长足的发展。2016年11月,在天津自贸试验区的空港片区建立了全国自贸区内首个保险产业园,

因此,打造天津自贸区升级版的重要内容之一,就是体现在国际航运核心区和金融创新运营示范区在自贸试验区的进一步创新和转型升级发展。故国际航运核心区和金融创新运营示范区在自贸区进行的国际航运保险业的进一步创新和发展,也是打造天津自贸试验区升级版的重要内容。

形成了飞机、船舶、航运等保险业的集聚。不仅如此,天津在飞机、船舶、海上石油钻井平台的融资租赁业发展方面也已形成较大的规模,均占全国的80%以上,成为全国同行业的排头兵。这些融资租赁业的集聚发展,都能与未来天津航运保险业的发展相适应。

政策层面来说,中共中央、国务院日前印发《关于建立更加有效的区域协调发展新机制的意见》提出,“以北京、天津为中心引领京津冀城市群发展,带动环渤海地区协同发展”。打造“三区”升级版,大力发展国际航运保险业,属于区域中心建设的范畴,对发挥天津引领京津冀城市群发展、带动环渤海地区协同发展也很重要,这符合国家区域发展战略,也将获得国家相关政策支持。

# 前瞻三大主力船型运输市场

近日,克拉克森再次调低国际干散货市场需求预测,预计2019年干散货海运需求及货物周转量增速皆为1.1%,较年初预测分别调低了1.5、2.3个百分点,主要是由于贸易摩擦、经济下行、巴西溃坝等因素影响。

## 集装箱运输市场

当前市场已经进入旺季,但亚欧线特别是北欧航线受制于18000TEU级大船的涌入,运力仍然过剩。据Alphaliner估计,上半年亚欧线运力增长了6%。根据SealIntelligence的统计,班轮公司在亚欧线暂停了9个航次。但Platts认为当前舱位利用率仍在90%左右,不足以推涨运价。跨太平洋线上,东南亚货量的增加部分弥补了中美间货量的减少。总体看,预计三季度运价只能小幅改善。

从全年看,Alphaliner和克拉克森最新预测需求增速分别为2.5%和3.1%(不计运距),运力增速分别为3.1%和3.0%。因此,2019年集运市场仍将运力过剩。考虑到燃油价格将开始上涨,且加装洗涤塔的船舶增加,四季度运价或将得到一定支撑。2020年,上述两家机构预测需求增速分别为3.1%和3.7%,运力增速分别为3.5%和3.3%,供需态势较2019年略有好转,市场或将小幅回升。

## 油轮运输市场

短期看,市场淡季行情仍将持续一段时间。长期看,利比亚和尼日利亚产量有所恢复,沙特计划2年内完成东西向石油管道扩容以寻求新的出海口,IMO限硫令或促进原油和成品油贸易增加,市场仍有复苏希望。但需求转化仍需花费时日,如果近期船舶拆解受价格低迷拖累,四季度旺季开启的进程将面临考验。克拉克森预测,2019年原油轮需求增幅2.9%,供给增幅5.1%,其中VLCC需求增幅3.9%,供给增幅5.7%。

## 干散货运输市场

克拉克森再次调低国际干散货市场需求预测,预计2019年干散货海运需求及货物周转量增速皆为1.1%,较年初预测分别调低了1.5、2.3个百分点,主要是由于贸易摩擦、经济下行、巴西溃坝等因素影响。铁矿石、煤炭、谷物等大宗散货贸易量增速预测整体下调2%。运力供给方面,克拉克森预计2019年运力增速为2.7%,随着限硫政策的临近,越来越多船舶入坞安装洗涤塔,市场供给压力减小。总体来看,2019年市场供需格局仍然承压。

预计中国港口铁矿石库存将维持在1.16亿吨低点。尽管下半年基建投资发力,国内钢厂需求有望保持,但铁矿石价格高企严重挤压了钢厂利润,观望情绪加重,一定程度限制了进口需求增长。2019年全球海运铁矿石贸易全年将收缩1%,特别是巴西长航线运输的下降,将导致铁矿石海运周转量降幅达3%。大西洋粮食在前期集中出货后,预计后期节奏将放缓。好消息是,2019年小宗散货增量明显,铝矾土、镍矿、锰等贸易增速都在两位数以上,越南、巴基斯坦2019年煤炭进口增量超过20%,而印度煤炭进口预计将超过中国成为全球第一,东南亚、南亚市场对散货市场起到支撑作用。总体来看,国际散运市场在冲高回落,短期仍有一定调整压力。全球经济紧张局势持续,后市需高度警惕“黑天鹅”事件的影响。

(中远海运e刊供稿)

# 全盘重现一片红 BDI再超二千点

□ 俞鹤年

继第29周之后,各指数本周再度全线飘红,而且涨幅都比较接近,尤其是唯BDI为最高,实属罕见。这或许是上行路行稳致远的迹象。

## 总体状况:

BDI数值2013年1月2日至本周,交易日1658个,2000点以上占37个交易日即2.23%,2000-1000点区间占764个交易日即46.08%,1000点以下占857个交易日即51.69%,合计1621个交易日即97.77%在2000点以下。今年1月23日至5月9日累计71日跌破千点,5月10日至本周已累计68日超越千点,其中前三周连续7日超越2000点,本周四、五再次冲破2000点,表明市场重返上行路。

## BDI:

本周BDI全五升,收盘值2088点,环比上周高340点或19.45%,使上周结余的-4.32%为15.13%;周增幅18.14%,较上周高20.34%;年内净增转升为55.56%;周均值1945点环比上周高207点或10.68%,较上周的-6.46%高17.14%;同比去年的1721点高222点或12.90%,去年同期周增幅为0.38%,比本周低17.76%。本周BDI四项指标全部高于上周,其中最高值低314点或17.70%,最低值高62点或3.62%;本周四项指标连续第七周全部高于去年同期。

## BCI:

本周BCI全五升,收盘值3826点,环比上周高604点或18.75%,较上周-

7.73%高26.48%;周增幅17.57%,较上周高25.38%,年内净增转升至172.91%。周均值为3580点较上周高309点或9.45%,较上周的-9.16%高18.61%;同比去年的3523高57点或1.62%,去年周增幅为-0.14%,比本周低17.71%。

## BPI:

本周BPI全五升,收盘值为2169点,环比上周高271点或14.28%;周增幅13.59%,较上周高7.00%;年内净增转升为49.04%;周均值2064点较上周高256点或14.16%,较上周的-4.89%高19.05%;同比去年的1407点高657点或46.70%,去年周增幅为2.09%,比本周低11.50%。本周均值同比BCI低1516点或42.35%,较上周又缩小了2.38%的差距。

## BSI:

本周BSI全五升,收盘值为1118点,环比上周高148点或15.26%;周增幅为14.47%,较上周高14.24%;年内净增转升为16.23%;周均值1035点,较上周高75点或7.81%,较上周的-2.24%高10.05%;同比去年的1047点尚低12点或1.15%,去年的周增幅为0.33%,比本周低1.14%。

## 涨跌势:

BDI延续上周形成7连升第九波涨势,累增20.24%,与上一波涨势时隔半个月。

BCI延续上周形成7连升第九波涨势,累增19.18%,与上一波涨势时隔半个月。

BPI延续上周形成9连升第六波涨势,累增21.64%,与上一波涨势时隔半个月。

BSI延续上周形成7连升第六波涨势,累增16.04%,与上一波涨势时隔半个月。

## 营运状况:

本周主型船运价日均获利:海岬型船净增5602美元,较上周的-1718美元高7320美元或426.08%,年内净增转升至13681美元;周增幅为21.52%,环比高28.30%,年内净增转升至92.85%。周均值较上周2954美元或12.11%,为27341美元。

巴拿马型船净增2190美元,环比上周高1255美元或134.22%,年内净增转升至5619美元;周增幅为13.72%,年内净增转升为47.92%。周均值较上周高2083美元或14.41%,为16538美元,同比海岬型船低10803美元或39.51%,较上周又缩小了1.22%的负差。

超灵便型船净增1679美元,环比上周高1650美元或568.97%,年内净增转升至1538美元;周增幅为14.39%,较上周高14.11%,年内净增转升至16.37%;周均值较上周高870美元或7.94%,为11823美元。

本周运价日均获利收盘值与上周环比:

## 海岬型

船收盘为29624美元,

较上周高5602美元或30.47%;去年同期为25373美元,比本周低4251美元或14.50%。

巴拿马型船收盘为17359美元,较上周高2190美元或14.44%;去年同期为11898美元,比本周低855美元或6.70%。

超灵便型船收盘为12753美元,较上周高1679美元或15.16%;去年同期为11704美元,比本周低1049美元或8.23%。

按收盘值粗略估算,海岬型船营运连续盈23.8成,较上周减盈6.4成;巴拿马型船连续盈13.4成,较上周增盈2.9成;超灵便型船连续盈17.1成,较上周增盈3.5成。

## 走势看点:

本周BDI架构各指数年内净增率如下:BDI转升至55.56%,BCI转升至172.91%,BPI转升为49.04%,BSI续升为16.23%。

本周大盘一跃上行路,从海岬型船运价日均获利周增幅与BCI相比较来看,以21.52%对17.57%,落差为3.95%,较上周的1.03%扩2.92%的差距,预示波动加速;巴拿马型船是BPI为0.13%落差,较上周微扩0.01%的差距,超灵便型船与BSI落差为0.08%,较上周略扩0.03%的差距。总体来看,各型船营运已稳进在上行路上。

## 2019年BDI第33周报(8月12-16日)

## 寻尸启事

2019年7月1日,根据群众报警在湖北省阳新县富池镇江边发现一具女尸,尸长约1.65米,足长约22厘米,年龄约30至50岁,无衣着。

如有上述时间节点失踪且特征相符的失踪人员家属,请与长江航运公安局黄石分局联系,联系电话0714-6325110。

## 寻尸启事

2019年7月2日,根据群众报警在湖北省黄石市黄石港江滩公园发现一具女尸,尸长约1.60米,足长约21厘米,年龄约40至60岁,上穿蓝底红花绿袖T恤,下穿灰棕色7

分裤,脚穿浅蓝色拖鞋。如有上述时间节点失踪且特征相符的失踪人员家属,请与长江航运公安局黄石分局联系,联系电话0714-6325110。