

让航运保险为企业纾困解难

□ 全媒体记者 廖珉

近日,记者获悉,广州南沙自贸区挂牌五周年以来,以大数据为抓手,研发粤港澳大湾区创新型航运保险业务,为大湾区航运保险产品提供登记、注册、交易等服务,不断提高大湾区航运金融服务能力。

随着新冠肺炎疫情在全球大流行,国际航运和贸易受到的波及也愈发明显。航运企业为了降低损失,采用索赔方式获得相应的赔偿,尽管能否索赔成功还存在很大的不确定性,但对航运业而言,海上保险的重要性不言而喻。“我国航运保险业要有高度的危机处理

灵活性,降低市场损害。”上海国际航运研究中心市场分析师李志平日前接受记者采访时表示,我国的航运保险业存在不少短板,疫情来袭暴露得更加明显,需要进一步夯实基础,增强自身的创新能力和市场灵活性,助力航运企业渡难关。

我国航运高端险种发展滞后

疫情期间,有关船舶在港口被隔离检疫而产生费用的争议屡见报端。一方面,由于通常的航线被取消或变更,船东发现自己可能无法及时将货物运送到目的地;另一方面,由于延迟卸货和转运费用等原因,也导致船东可能产生损失。业内人士介绍,严重的延误势必增加船东面对货主针对货物价值损失和/或货物损坏提出索赔的风险,尤其是在货物容易腐烂(例如大豆)的情况下。

通常情况下,航运企业一般通过互保或者购买海事责任险的方式转移因货物运输延期或损坏带来的风险。“例如因为疫情导致航运企业的船舶不能及时开航或者到港后不能及时靠港卸货,发生延期或货物

损坏。如果他们有互保或购买有海事责任险、离岸能源险,一般都能得到理赔,并不需要为此承担太大的风险。”李志平介绍,海事责任险和离岸能源险属于航运保险领域的高端险种,虽然保费占比不高,但技术含量较高。

然而现实是,我国航运保险发展存在起步晚、市场规模化程度低、保险产品的创新能力不足等问题,导致我国在海事责任险和离岸能源险等高端险种方面的发展存在不足。

“在我国,大多数航运企业一般会根据自身需求,选择在英国伦敦、新加坡等国外航运保险市场购买高端险种。”李志平告诉记者,近年来,我国的船货险规模有进一步增长的

潜力,但是高端险种中的海事责任险和离岸能源险发展比较滞后,保费全球占比均不足1%。

根据上海国际航运研究中心每年发布的现代航运服务业报告统计,上海的船货险保费规模基本上仅次于伦敦和新加坡,近两年已经超过中国香港,但是国际保险市场的船货险业务几乎为零,主要靠国内市场支撑。

在李志平看来,我国作为全球主要的贸易国、船东国、船舶运输国以及造船国,我国航运业一直保持着快速增长,但与航运业的发展需求相比,航运保险特别是高端险种的发展还存在较大差距,“保障面不足、创新性产品缺乏、灵活性不够等短板,在疫情之下尤其明显。”

增强危机处理能力满足市场需求

强大的风险分担能力,是让我大多数航运企业对国外航运保险趋之若鹜的原因。“尤其是在发生国际突发公共事件时,像英国伦敦航运保险市场更让我有安全感。”一位国内航运企业相关负责人告诉记者,鉴于当前运输行业的风险规模和复杂性很大,发生严重损失的可能性程度依然令人不安,航运保险公司必须应对各种挑战。

专家表示,目前我国航运市场中存在的问题主要有:货险业务市场准入相对较低,承运人责任险等技术要求相对较高保险很少公司参与,而航运险种的设计缺乏创新导致部分新兴风险不能涵盖,现在的保险产品不能涵盖业界的需要。此外,缺乏集技术及管理于一身的管理人才,影响高质量、高技术的风

险评估服务。李志平说:“我国保险公司要想寻求突破,一方面要提高我国航运保险市场的灵活性,提高保险产品创新能力,满足市场的个性化及高端化需求;另一方面,通过再保的方式将风险转移,提升风险的承受能力。”

目前,我国一些港口为了减轻航运企业的负担,出台了相关优惠政策。例如,招商港口两次减免疫情期间集装箱库场使用费;江苏省港口集团免除春节期间进口重箱(内外贸)堆场使用费;泸州港对凡是涉及疫情防控所需的物资及集装箱,提供免费场内堆存、转运及吊装服务,且予以优先吊装……这些政策虽然能帮助我国航运企业减轻资金压力,但在李志平看来,增强我国航运保险业处理危机的能力,才能给予国内航运企业更有力的支撑。



集装箱班轮靠泊码头。 本报资料室供图

要创新更要“走出去”

据了解,目前,我国的航运保险业市场由机构组成,相对严苛的注册成立条件导致我国航运保险市场经营主体相对单一,降低了航运保险市场经营的灵活性,同时阻碍了高端险种保险产品的创新,保险经纪人的产品创新能力难以发挥。

相较之下,伦敦等国际保险市场既有保险经纪人也有保险机构。以英国伦敦为例,已经形成劳合社(Lloyds)和伦敦承保人协会(IUA)两大航运保险市场。其中,伦敦承保人协会是经营海上保险的保险人公会组织,采用会员制形式,已由100多家海上保险公司取得会员资格,这些海上保险公司主要来自英国,部分来自英国以外的其他国家。

“国外的保险经纪人专业水平高,由他们组成的市场灵活性非常高,产品创新能力和紧随市场能力强于我们。”李志平告诉记者。目前,上海探索保险注册制改

革有一些成效,但是成效仍不明显。“如果想丰富航运保险市场的参与主体,及时出台规范性文件也很重要。”李志平说,以航运险为例,现在只有海商法和保险法,不能包括满足的需要。现在大部分的航运企业都用英国法,约定在伦敦管辖。我国虽然也成立了海事法院,但案件数量相对比较少,大力发展航运险必须建立配套的法律体系。

“结合我国现有航运发展水平,我们一方面要拓展海事责任领域的险种,同时航运保险走出去也很重要。”李志平认为,我国的航运保险市场缺少统一的协会组织,使得航运保险业之间没有较好的沟通渠道,影响市场的有序发展和创新能力提升,降低了航运保险市场的国际影响力。

李志平建议,未来我国航运市场的发展仍要围绕创新和国际化两个方面展开。在创新方面,包括航

运保险产品的创新和航运保险经营方式的创新。保险产品创新方面仍然要以上海航运保险注册制改革为抓手,深化、落实保险注册制措施,并继续探索新的航运保险产品创新方式;经营方式创新方面则探索形成经纪公司、个人等多种形式经营主体并存的航运保险市场,同时鼓励培育会员制或更加灵活的保险业组织。

“为更好应对现在或将来可能遇到的风险,航运保险产品还可以进一步丰富,保险产品的营销和核保同样存在需要创新的方向,例如当前疫情背景下‘零接触’营销和‘零接触’核保等都需新技术的支持。”李志平认为。

航运保险的国际化则主要包括人才的国际化、业务的国际化等重点培育国际化的航运保险人,同时借助“一带一路”发展机遇推动国内航运保险业者的国际化发展,吸引国际领先航运保险机构集聚。



船东注意:油轮长期作浮仓使用有风险

□ 郑宇辉

受新冠肺炎疫情影响,全球油品需求锐减,岸罐已难以存放日益增加的原油和成品油,而低油价甚至负油价也吸引了贸易商大量囤油。在此背景下,近期已有不少油轮被用作浮仓。在油价涨幅足以覆盖油轮租金并给贸易商带来盈利前,油轮很可能仍将继续被用作浮仓。

有签发提单,也应确保用于运输、存储货物的合同适用海牙-维斯比规则。

条款要顾及 船员安全问题

油轮长期作为浮仓使用,可能将继续支撑高企的油轮运价/租金,但此用途变更可能给船东带来的额外风险也不容忽视,业界甚至将其称之为“High Reward and High Risk”。审慎评估船东的多重主体责任/风险,理顺船东与租家的责任分配,可能是应对油轮长期作为浮仓存油这个风险的重要途径之一。船东作为租船合同项下的出租人、提单项下的承运人、船员的雇主、船舶的所有人,应通过合同或保险等方式,重新分配或加保相关风险。

油轮锚泊或漂航期间,船舶和船员更易受到海盗等外来暴力袭击。因此,笔者建议在租船合同中并入BIMCO's War Risks Clause for Time Charter Parties 2013 (CONWARTIME 2013)和BIMCO's Piracy Clause for Time Charter Parties 2013两个条款,避免船舶在战争或海盗风险高的海域锚泊或漂航。鉴于船舶可能被长期用作浮仓,在疫情影响下,船东还应考虑锚泊或漂航地点是否便利船舶补给、船员换班、船员生病救治等情况,以及为实现上述目的船舶离开锚泊或漂航地点产生的相关费用和时间的承担等问题。

们也建议在租船合同中约定:提单(无论是可转让或不可转让的)应作以下批注“Cargo(es) loaded on (insert date) stored on board. Carrier makes no representation regarding the quality or quantity of the cargo on board”。

尽量避免船舶污底索赔

长期锚泊或漂航还可能导致船舶污底的产生进而影响船舶的航速和油耗。一旦严重到违反航速/油耗保证,船东可能面临租家的索赔,除非能证明污底是因遵循租家指示所致。为避免争议,我们建议在租船合同中并入BIMCO's Hull Fouling Clause 2019条款。在该条款下,船舶依租家指示锚泊/漂航超过一定期限(在没有约定的情况下为15天),且污底导致航速/油耗不再符合租船合同的要求,将由租家承担检验和清除污底的费用;租家可推迟清除污底,相应地,船东可暂停航速/油耗保证义务直至污底被清除。

货物照管风险 需充分评估

油品长期存储,不仅可能造成部分油品由于蒸发、沉积物/明水增加等原因产生短量,还有可能导致部分油品的品质下降或变质。因此,我们建议船东在订立租船合同前,应充分评估船舶是否适合长期存储特定油品,是否会受导致油品变质,并要求租家提供相应担保。此外,我

油轮作为浮仓长期使用,船东需要考虑的问题可能还有很多。在保险方面,是否构成风险变更可能也尚无定论,为此,我们建议船东在同意船舶长期作为浮仓使用前,提前联系其保险人(如抗辩险、保赔险、船壳险、战争险等)寻求更多信息协助,以期在风险可控下稳健经营。(作者单位:中国船东互保协会)

“国家有要求人民有需要,交通人就义无反顾勇往直前”

(上接第1版)

谈脱贫攻坚——

“改变的是农村面貌,联系的是党心民心”

“今年3月6日,习近平总书记在决战决胜脱贫攻坚座谈会上指出,贫困地区群众出行难等长期没有解决的‘老大难’问题普遍解决,说是‘看到了实实在在的变化,道路平坦通畅’‘心里非常高兴’。”杨传堂表示,交通运输部认真贯彻落实总书记重要指示批示精神,将一条条致富路通到大山深处、修到了乡亲们家门口,也让乡村因路而兴、因路更美。

“可以说,‘四好农村路’是新时代当之无愧的超级工程,这个超级工程修的是路,改变的是农村面貌,联系的是党心民心,巩固的是党在农村的执政基础。”杨传堂说。

截至2019年年底,全国具备条件的乡镇和建制村100%通硬化路,贫困地区具备条件的建制村通客车率达到99.6%。交通运输部定点扶贫的四川省小金、黑水、壤塘、色达四县已顺利摘帽,对口支援的江西省安远县也已摘帽,牵头联系的六盘山片区61个县中有55个县已摘帽。贫困地区“外通内联、通畅乡乡、客车到村、安全便捷”的交通基础设施网络加快形成。

目前,除西藏外,全国仅剩272个具备条件的建制村未通客车,西藏还有12个具备条件的乡镇、59个具备条件的建制村未通客车。杨传堂表示,今年要实现所有具备条件的建制村通客车。“我们有信心、有能力克服疫情影响,在9月底前完成所有脱贫攻坚目标任务。”杨传堂说,“我们还要统筹做好服务脱贫攻坚与乡村振兴有机衔接,推动交通建设项目更多向进村入户倾斜,让老百姓家门口的路越来越越好!”

谈服务国家战略—— “交通运输要更加积极主动,有力支撑民富国强”

“服务好国家战略,是交通运输的应尽职责,是利国利民的大事好事。”杨传堂介绍,近年来,交通运输部积极服务国家重大战略,取得了一系列重要进展。

在服务长江经济带方面,重在打造长江黄金水道,建设综合立体交通走廊。比如说,长江南京以下12.5米,通航海轮从3万吨级提高到5万吨级,10万吨级海轮也可减载抵达南京港,航道通过能力提升一倍,这大大提升了“长江黄金水道”的含金量。

正打通了血脉经络,让大湾区“活络”起来。

在服务长三角区域一体化方面,发布了《长江三角洲地区交通运输更高质量一体化发展规划》,建成“轨道上的长三角”,中心城市之间享受1—1.5小时客运服务,上海、南京、杭州、合肥、苏锡常、宁波都市圈内的老百姓享受1小时通勤的便利。

“此外,我们还就支撑‘四大板块’以及黄河流域生态保护和高质量发展、海南自贸港建设等方面做了大量工作。”杨传堂表示,交通运输要更加积极主动,有力支撑民富国强!

谈建设交通强国——

“试点工作不是封闭的‘小圈子’,而是开放的‘大舞台’”

2019年是交通运输发展历程中极不平凡的一年。杨传堂表示,党中央、国务院印发《交通强国建设纲要》,这是改革开放以来以党中央、国务院名义印发的关于交通运输的顶层设计,标志着交通强国由谋划阶段进入实施阶段,“我们将以更明确的方向,加快建设交通强国!”

杨传堂介绍,贯彻落实《交通强国建设纲要》,当前重点是在抓规划、抓项目、抓试点上下功夫。

抓规划,一是30年规划,即编制好《国家综合立体交通网规划纲要(2021—2050年)》;二是5年规划,即编制好“十四五”综合交通运输规划,包括各行业规划和专项规划编制,加强与交通强国建设目标任务的衔接。

抓项目,主要是加快重大工程项目储备和建设。着眼国家长远发展,加强战略性、网络型基础设施建设,加快推进川藏铁路、深中通道等一批具有标志性的重大工程。

抓试点,主要是分批次、分领域、分层次抓好交通强国建设试点工作,以打造一流设施、一流技术、一流管理、一流服务为目标,充分发挥行业、地方、社会各方的积极性和创造性,推动交通强国建设向更大范围、更广领域延伸。

“《交通强国建设纲要》印发后,各地在开展试点工作方面都展示出了很高的热情,江苏、浙江等地已制定交通强国建设试点实施方案。”杨传堂表示,交通运输部已经确定了两批共计34家试点单位,形成一批特色鲜明、世界一流的示范工程,一批具有代表性、典型性的标准规范,为加快建设交通强国提供样本借鉴。

“交通强国试点工作,不是封闭的‘小圈子’,而是开放的‘大舞台’。”杨传堂特别指出,欢迎与交通强国相关的政府部门、企业、高校、科研机构等积极申报,共同推进全行业全社会共同加快建设交通强国的正能量。

杨传堂还表示,交通运输是新基建的重点领域,“下一步,我们将按照国家有关部署要求,研究推进交通新基建工作,通过‘新基建’挖掘‘传统基建’潜能,补齐短板、提升效率,加快建设交通强国。”