



“东方多瑙河”航运短板亟待补齐

□ 李睿

近日,我国完善铁路网布局 and 西部开发重点项目——大理至瑞丽铁路澜沧江特大桥桥面顺利合龙,并创下多项工程建设世界纪录。

澜沧江流出中国境内后称为湄公河,是亚洲重要水系,有“东方多瑙河”美誉。它是中国与东南亚国家最重要的内陆河流之

一,素有“一江连六国”的说法。澜沧江—湄公河作为区域重要物流通道与方式之一,承载着沿江客货运的集散转运和带动区域经济社会可持续繁荣的双重功能。当前,中国—东盟经济体已成为亚洲乃至世界最为重要的经济增长引擎之一,加快推动其航运发展正当时。



西双版纳澜沧江大桥。

货物运输量18年增长近1400倍

中老缅泰四国澜沧江—湄公河航运从2001年开始,货物运输量从最初的500吨发展到2018年的70余万吨,18年增长了近1400倍。期间,受2011年“10·5”湄公河惨案影响,国际客货运受到严重影响,但从近几年数据来看,逐步恢复。

澜沧江—湄公河沿线的货物运输量主要以农副产品、水果为主,约占货运总量的45%—50%,2018年中泰开通“关累港至清盛新港”冻品集装箱运输航线,每

年中泰冻品贸易配额为15万吨(关累口岸进口额度)。

客运以国际旅游和短途旅游客运为主,2018年客运总量接近150万人次。中泰还率先启动了沿江短途旅游观光,2018年累计发送国际客运量达到3万人次左右。

2018年开始,老挝金木棉经济特区客流量骤降,但这源于云南省城市水上旅游客运市场整顿的影响,属于政策性调整,后期客运量会快速回升。

沿江通航基础设施建设有待加强

虽然澜沧江—湄公河货运量近年来有了不小的增长,但实际上其航道大多仍处于天然状态,航道条件较差、缺乏必要的配套设施,船舶航行主要依赖船长的经验。在老柬边界巴色处,有世界著名的瀑布——孔埠瀑布,落差15—20米,更是直接导致湄公河上下游断航。

澜沧江—湄公河国际内河航运主要发生在中老缅泰四国航段(中国景洪至老挝琅勃拉邦),以及湄公河三角洲地区(柬埔寨磅湛至越南胡志明市盖梅港出海口),允许海船进江。其余河段属于自然河段,没有经过系统整治。具体来说,上游中老缅泰近890公里航道具备5—6级航道条件,自磅湛到金边可通航2000T

级船舶,金边至越南胡志明市盖梅港出海口2000—4000T级船舶可以进出。而老挝境内琅勃拉邦至沙湾拿吉、沙湾拿吉至巴色、巴色至孔埠瀑布、孔埠瀑布至柬埔寨塞桔井省、柬埔寨塞桔井省至磅湛等自然河段最多只能通行200T船舶,根本无法通航。

此外,沿江部分港口码头基础设施落后,难以适应航运的发展要求,影响了航运的优势发挥。其部分河段更是由于缺乏必要的海事管理系统和相关支持保障设施,船舶航行安全受到极大影响。

此外,澜沧江—湄公河部分河道地形、水文、地质等实测资料较少,难以满足未来航道规划建设发展需要。

除了沿江通航基础设施有待加强,制约澜沧江—湄公河国际航运可持续发展的因素还有不少。

澜沧江—湄公河航运管理执行标准不统一,安全风险大。在澜沧江—湄公河上,现有从事国际航运的船员数量严重不足,特别是合格的船长和大副更是严重短缺,大部分是“传统作坊式”船员,安全操作风险与隐患巨大。部分国家的航运相关技术和管理能力依然低下,如船舶质量、船员技术技能、船舶安全装置配备、航道条件等多方面风险因素叠加,极易发生航行安全事故,产生重大社会影响与经济灾难。部分国家缺乏对于船员和口岸工作人员标准化规范化的教育培训,特别是在英语、法律法规以及船舶和港口安全操作等方面,不能满足未来国际航运可

持续发展需要。

全流域水资源未能综合利用,制约国际航运可持续发展。目前,在中方境内,已建有糯扎渡和景洪两座枢纽,并规划建设橄榄坝和勐松两座枢纽。在湄公河下游四国通航水域,有二个梯级规划,分别是老挝北本和琅勃拉邦枢纽。但很多已建成的水电站未同步建设通航设施,水资源未能实现综合利用开发,制约了国际航运发展。

同时,电站对通航航道的影响日益凸显,一方面清水下泄造成河床下切影响航道,另一方面电站建设将永久阻断航道,复建通航设施协调难度很大,并且有些水电站不具备复建条件。由于长时期断航,即使复航,航运市场信心与人气气的恢复也需要时间。

澜沧江—湄公河国际航运

缺乏有效的管理机制,难以满足发展需要。目前涉及澜沧江—湄公河水道国际管理的机构或机制主要有2个,一个是澜沧江—湄公河商船通航协调联合委员会(简称“航联委”);另一个是湄公河委员会(简称“湄委会”)。

现有的“湄委会”侧重水资源保护与防灾减灾等方面职能,而涉及航运开发的“航联委”仅是一个国际航运协调组织,不具有管理职能,不能对国际航运发展进行有效管理,难以满足国际航运发展的需要。

此外,沿江六国目前尚未建立共同的国际航运航道管理维护经费,导致缺乏稳定的配套资金保障,影响澜沧江—湄公河航运的可持续发展。同时,各国口岸检查部门缺乏信息共享,航运通关便利化程度不高。

全流域协调联动机制尚需完善

2020年BDI第28周报(7月6-10日)

舟山船舶保险市场如何冲出阴霾见彩虹?

□ 通讯员 袁冠祺 特约记者 林上军

近日,从舟山银保监局传来消息,截至今年5月底,该局辖区船舶险实现承保利润467.67万元,走出连年亏损的困境。

舟山是著名的航运大市,航运业是舟山的重要支柱产业。目前,在舟山落户的航运企业有近600家,运力突破750万吨。与此相适应的船舶险也成为舟山财险市场的主要险种之一,占保费总量的20%。但近年来由于航运业持续低迷,给船舶保险市场造成冲击。随着辖内船舶险市场萎缩,舟山船舶保险保费总量从2011年的3.26亿元下降到2019年的2.68亿元。行业连年亏损,2019年承保亏损3609万元。

舟山银保监局找问题、想办法,全方位出击,通过建设船舶综合金融服务平台等措施,助推该市航运金融转型发展。

多因素导致保费下降

市场分析认为,导致船舶保险保费下降的原因有很多,主要表现在以下三方面:船舶总量减少导致保费下降。2010—2016年,舟山海下运输船舶数量从1719艘下降到1472艘,2017年后数量有所恢复,2019年为1562艘。船舶总量的减少,直接导致保费收入降低。

不足额投保和拖欠保费增加。大量航运企业因利润减少,在购买船舶保险时越来越多地选择不足额投保和分期付款,造成保费收入减少。部分航运企业经营困难甚至破产倒闭,拖欠保费的现象也时有发生。

承保风险上升。在航运业萧条时期,由于航运企业融资困难,为了削减运行成本,企业在船舶安全管理方面的投入减少,造成出险率提高,保险欺诈的道德风险也加大了。另外,企业经营困难造成新造船减少,老旧船舶继续使用,这也使保险公司的

业务品质降低。

舟山船舶保险业不景气的还有一个重要原因,就是缺少类似车险的信息管理平台。对于新投保船舶,保险公司因缺少船舶过往的事故情况及信用记录,在承保时无法准确评估船舶在经营管理上的风险,难以合理制定承保费率。

全方位行动挽回颓势

如何挽回呈现颓势的船险市场?舟山银保监局开始了全方位的行动。

他们与舟山海事局签订《关于助力浙江自贸区建设促进航运业安全发展合作备忘录》,将航运企业信用等级等数据接入平台。积极与信用办沟通,加入全国首个保税燃料油加注安全管理联合惩戒机制,与舟山市发改委等13家单位共享违法处罚等失信行为。该局还联系港航局、海事局等单位,定期导入船舶安全诚信公司名录。

舟山银保监局开发建设了船舶综合金融服务平台,该平台分为保险与银行两个板块。保险板块已于2020年初上线,可共享船舶此前出险记录、船东拖欠保费、保险欺诈等信息,有助于保险公司全面了解航运企业情况。该板块可有效消除保险公司之间出险信息不对称,解决无法准确核定承保费率的难题。保险公司通过获取船舶近三年出险记录,可以实时了解航运企业海事信用等级等8类安全管理信息,避免优惠费率滥用。如某公司在承保一艘10000总吨散货船时,通过平台查询该船在其他公司有多次理赔记录,将该船的保费整体上调50%,免赔率也从10%提升至20%。

银行板块预计将在2020年底完成,拟全面采集航运企业资质状况,通过共享贷款逾期等信

息,与保险出险理赔信息结合,构建企业风险图谱,全面引导银行保险机构在信贷额度、保费定价等方面给予差异化对待,发挥市场对接机制推动作用。

此外,该局对辖内保险公司开展调研,主动与信息技术公司对接,明确需求与平台主要功能,完成需求分析。他们还多次组织推进会,签订系统开发合同,要求保险公司加大投入、全力配合。围绕年底上线平台的目标计划,倒排时间节点和任务目标,确保平台按期建成。

截至6月15日,平台已录入各类信息11258条,理赔信息3029条。在险种范围方面,覆盖船壳险、油污险、船东保障和赔偿责任保险等全部船舶险业务。在理赔信息方面,包含出险时间、详情、已决和未决赔款金额。在船舶基本信息方面,包含船名、船舶港、船籍社、船舶种类、吨位、建造日期等。在主体范围方面,与开展船舶险的所有保险公司实现全面对接。在更新频度方面,每月更新承保、理赔数据。

该平台引入多维度外部数据,包括海事局海事信用信息系统、安全诚信评选公告信息、舟山市公共信用信息平台保税燃料油加注联合奖惩信息、船舶交易价格指数(SSPI)、造船版价格指数等外部数据,为精准承保、科学定价、费率区划等积累了大量经验数据。平台结合船舶险实务现状,建立起一整套覆盖承保、理赔的业务数据采集的标准规范,实现“车同轨、书同文”。

随着平台上线运行,以及舟山银保监局陆续出台的配套监管措施,舟山船舶险发展形势发生明显改观,1—5月辖区船舶险实现盈利,摆脱连年亏损的阴霾。

扭转困境乘胜前进

因为成效明显,船舶综合金

融服务平台被评为浙江自贸区三周年制度创新成果。毕马威评估认为:该案例是全国银保监系统与海事监管系统的首次合作。该船舶服务平台属于全国首创,对提升国际航运服务功能意义重大,具备较强的可复制推广价值。

谈到下一步的工作,舟山银保监局负责人表示,舟山是我国首个国家级海洋新区,是浙江自贸区所在地,舟山船舶综合金融服务平台的创新建设,取得了一定的成效,起到了助推舟山现代航运服务产业发展,助力国际海事服务基地建设,促进接轨金融高质量发展的作用。接下来,他们将从事以下三方面继续发挥平台的作用:

首先,推进“智慧监管”。加强数据统计和分析功能建设,实现对行业和单体公司异常数据自动预警等功能。对数据异动机构实施定向监测,构建反映保费走势、赔付率变化、辖区内机构平均增速对比等具体指标的数据跟踪模型,自动提取监管指标数据,提高监管工作精准度和效率。

其次,深化行业应用。进一步研究平台内外数据联动功能,为保险行业提供更精准的承保、理赔和辅助损失评估等服务。开展风险区划研究,利用大数据绘制船舶险风险地图,为公司调整核算、开发产品提供技术支持。探索基于地区风险的差异化定价。

第三,拓展信息共享。利用预留的银行机构接入端口,向银行开放保险理赔信息,向保险公司开放还贷逾期等信息。挖掘保险核保审查和银行信贷审查共通点,实现银行保险机构信息共享,共同提升风险管理水平。探索将航运保险综合服务平台融入“浙江省金融综合服务平台”,让数据为更多用户服务,实现平台价值的最大化。

本周BDI架构总体止步快车道,且战且退,进入休整段。其中BCI高进低退,而BPI、BSI则取而代之,大幅上涨,扶稳大盘,形成结构性平衡。BDI发展有进有退,总体休整,以利再战。

总体状况: BDI数值2013年1月2日至本周交易日1882个,高于2000点占64个交易日即3.40%,1818个交易日低于2000点占96.60%。

BDI: 本周BDI一升三降一平,收盘值1810点,环比上周跌84点或4.44%;年内净增转跌为68.30%;周均值1875点,同比去年高4.87%。本周BDI四项指标除收盘值余皆高于上周,结束快车道上行路,换挡回平。

BCI: 本周BCI全五降,收盘值3333点,环比上周跌1107点或24.93%。周增幅-27.59%,较上周低32.82%;周均值为3666点,同比去年高8.33%。

BPI: 本周BPI全五升,收盘值1587点,环比上周涨271点或20.59%。周均值1499点,同比去年低17.18%。本周均值同比BCI续低2167点,较上周缩差11.51%。

BSI: 本周BSI连续第五周全五升,收盘值835点。周均值770点,同比去年低19.41%。

涨跌势: 本周BDI延续上周以27连升结束第4波涨势,累增145.45%。

本周BCI本周出现5连降第4波跌势,累增-27.59%,与上一波跌势时隔2个月。本周BPI延续上周形成7连升第6波涨势,累增23.99%,与上一波涨势时隔仅2个交易日。

本周BSI延续上周第3波涨势为27连升,累增53.33%。营运状况: 本周主型船运价日均获利: 海岬型船净增-5038美元,较上周低8079美元或265.67%;年内净增转跌为13307美元;周增幅为-15.96%,环比低

BPI BSI顶缸扶大盘
BDI快车道止步调倒挡

□ 俞鹤年

25.91%,年内净增亦转跌为146.59%。周均值较上周低926美元或2.96%,为30401美元。

巴拿马型船净增2446美元,环比上周高1912美元或358.05%,年内净增续升为4033美元;周增幅21.44%,较上周高15.09%;年内净增续升为52.77%。周均值较上周高2075美元或20.59%,为12154美元,同比海岬型船续低18247美元或60.02%,较上周的67.83%缩7.81%。

超灵便型船净增1468美元,环比上周高1212美元或473.44%,年内净增续升为1575美元;周增幅为17.80%,较上周高14.41%,年内净增续升为-2.73%;周均值较上周高894美元或11.80%,为8469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27644美元,较上周转跌5038美元或15.42%,依然领先各型船,同比去年的27389美元高255美元或0.93%。

巴拿马型船收盘为12950美元,较上周续升2446美元或23.28%,同比去年的15536美元低2586美元或16.65%。

超灵便型船收盘9184美元,较上周增1468美元或19.03%,仍殿后,同比去年的10112美元低928美元或9.18%。

按收盘值粗略估算,海岬型船营运续盈18.723.9成,较上周减盈5.2成;巴拿马型船盈5.9成,较上周增益3.0成;超灵便型船盈7.8成,较上周增益3.1成。

走势看点: 本周BDI架构各指数年内净增率如下: BDI转跌为68.30%,BCI转跌为-1760.03%,BPI续升为40.82%,BSI续升为20.72%。

从海岬型船运价日均获利周增幅与BCI相比较来看,以-15.96%对-27.59%,落差11.63%,较上周的4.72%扩差6.91%,表明回落,运价日均获利跌破3万美,但仍处高位区间。

巴拿马型船对BPI为2.30%落差,较上周0.59%扩差1.72%,加力上行;超灵便型船与BSI落差为0.09%,较上周微扩0.05%,稳中求进。BDI总体暂别快车道,倒车逆行。