

航运保险业的新动向

□ 张俊勇



繁忙盐田港。本报资料室供图

市场观潮

多因素倒逼行业嬗变

全球地缘政治冲突加剧、供应链中断、俄乌冲突等一系列因素搅动了全球贸易格局，也使得全球航运市场更加扑朔迷离。

全球大宗干散货运输市场不振、集装箱运输价格持续下探、油轮运输略微上扬、LNG需求持续走高，这些看似独立且分割的市场其实都是全球贸易在海运上的投射。

俄乌冲突本身带来的震感效应持续放大，制裁不仅影响到了与俄乌相关的贸易，也影响到了航运。马士基就不得不出售其在俄罗斯的相关业务，英国码头工人拒绝装卸与俄罗斯有关的业务，日本也停止了与俄罗斯的石油交易等。尤其是欧洲不得不舍近求远从中东、非洲等地寻求可以替代俄罗斯的能源，甚至远在亚洲的印度尼西亚煤炭也成了欧洲可以考虑的对象。

在此背景下，航运保险业也不得不跟着嬗变，曾经来往于俄罗斯贸易的商船就被各保险协会所切割，尽量撇清与之有关的业务关系。但航运所受到的影响还远不止于此，尤其是近期以来，随着美国持续加息，美元相对各国货币都在升值。各国政府出手干预，导致本市相对其他国家货币也呈现出巨大的波动。在国际航运基本以美元为结算单位的前提下，由于货币价格的变动，势必又会反作用于航运和进出口贸易，是否再借助于汇率调整费率也许会成一项必选项。

保费本身也是一种会费，带有会员性质。会员少就难以保证保费资金池充足以应对风险，有足够的会员数量才有可能把风险进行更大程度和范围内的分摊。

常见的情况是保险协会希望上调保费，而船东会员又觉得没有必要。或许正是因为这种因素，在IG集团内，13家协会多少都有不同的理念和经营策略，在一定程度上他们之间是竞争关系。

一旦保险的理赔额度到了1000万美元的门槛，就需要诉诸IG的内部分摊机制来解决；当理赔额度超过1亿美元时，则需要IG集团的GXL(General Excess of Loss and Collective Overspill Programme)来解决。

近年来，航运保险公司出现承保赤字，保险协会严控风险并削减索赔额度，重建资产负债表是自身生存的需要，也是航运大变局下的一种自我调适。

船舶的大型化趋势，可能会因为船型、航线、所载货物等极小的风险因素而被无限放大。就航运保险业而言，因为各个协会之间的竞争与合作，对于风险把控和费率的调整就显得很微妙。任何一家协会单独上调保险费，也许会把会员推向其他的协会，这当然对本协会不利。此外，也需要把握好风险管理的内功，防止道德风险和逆向风险的产生。但是，保险的理赔不断触发再保险理赔的机制，又说明现在航运事故的损失程度已经远非过去可比。

当前，国内也一再有加强航运保险的倡导，并在一些方面取得了较大成绩和进步。但相对于IG集团的这种机制，目前我国的体量恐怕还不足以对其构成竞争。比如，对于保赔险和油污险，1000万美元以下由各个协会自行处理；1000万美元到3000万美元之间就借助IG的统筹来解决；3000万美元到5000万美元、5000万美元到1亿美元，这里会有一个再保险机制，由Hydra来理赔。在1亿美元到31亿美元又设置了不同的理赔机制，而机制设计的本身就是为有效应对各种不测和风险。

保险主业支出大于收入

2022/23 续约年度，无论是船东自有船舶还是租赁船舶的续保依然很踊跃，延续了近几年的态势；二是协会总体亏损1400 万美元；三是投资收益1600 万美元；四是索赔赔额超过了净保险金收入；五是自由储备金为5.88 亿美元；六是2021 年10 月标准普尔的评级由正面转向了负面。

按照航运保险的行业惯例，保赔险的保险期一般为每年的2月20日至次年的2月20日，大部分保险均会在该日期决定续保与否及投保。续约虽然依然踊跃，但因

为最终的续约日期是2023年2月20日，船东到期变换投保也是常有的事。

亏损一项也有必要进行审视，因为从根本上保费收入是进项，而理赔支出、营业支出、及纳税项构成了总支出项，技术层面上保险业务属于入不敷出的状态。即使是投资业务弥补了保险业务上的亏损，但并没有带来全面的盈利。况且投资业务收益也是下挫的，意味着以往的保险业务处于营业费用率居高不下的状态。各种因素共同影响下，导致自由储备金下降。

此外，Britannia 对标准普尔评级下调给出的理由并不是因为协会本身原因，而是IG 分摊额度在增加，这也表明整个航运保险行业的大额理赔额度在上升。

保险的目的是分摊风险，应对不确定性和波动性，每年的理赔额度有起伏变动属正常现象。

Britannia 理赔受理额在2021/22 年度达到了1.439 亿美元，有16 宗理赔的额度都在100 万美元以上，而上一年度理赔额度在100 万美元以上的达到20 项。

入保和理赔双增长

金额的增加，但实际的况并未如此。

从主要财务指标上看，Britannia 保费收入并没有相应增加，2021 年财报显示保费收入甚至低于2020 年度；2022 年度保费收入虽同比有8.4% 的上涨，但相对于投保总吨位，还是有不小的差距。

其实，航运保险业的营业状况也在于投保的理赔情况，上两个财报年度还

相对平缓，2022 年的简单赔付率已经大大攀升。在运营支出也持续增加的情况下，税后的利润出现了负值。标准普尔的评级已经说明了问题，虽依然保持了A 的等级，但未来前景已经由稳定转向负面了。

Britannia 协会的进一步说明也指出，在2021/22 保险年度，申请理赔的全部数

量为5459 宗，相比上一年度的4872 宗，增加12%。尽管2019 年入保吨位增加，但久拖不决的理赔也在增加。由于该协会的核心业务是保赔险，与疫情相关的索赔受理也在增加，比如海员生病的治疗与返家，2021/22 保险年度的索赔申请数量是359 宗，相比2020/21 年度，增加了220 宗。

深入学习贯彻党的二十大精神 加快建设“畅安优智美”现代化新航道

(上接第1版)

党的二十大擘画了以中国式现代化推进中华民族伟大复兴的宏伟蓝图。交通已经成为中国现代化的开路先锋。迈入新征程，长江航道作为交通强国建设的重要内容，国家综合立体交通网主骨架，迎来了国家重大战略实施、新一轮科技革命和产业变革、构建国内国际双循环等战略机遇，也面临着百年变局和世纪疫情交织叠加带来的风险挑战。必须保持战略定力，深刻领会中国式现代化的中国特色，基于长江航道实情，要统筹把握五个关系：

统筹把握“稳”与“进”的关系。中国式现代化是人口规模巨大的现代化。长江流域面积约占中国陆地面积的五分之一，承载着全国约40%的人口。长江航道承担着沿江80%以上的大宗物资运输，作用突出、影响重大。必须坚持立足全局、胸怀大局，既要考虑航道承载力和发展韧性，在航道建设和改革发展上稳中求进、循序渐进；又要充分发挥资源禀赋和比较优势，在打通水运通道堵点、攻克关键核心技术难点上集中力量、攻坚突破。

统筹把握“整体”与“部分”的关系。中国式现代化是全体人民共同富裕的现代化。长江经济带11个省市经济总量占全国的46.9%，长江航道作为服务沿江经济社会发展的主通道，是推进共同富裕的重要纽带。必须坚持人民至上、服务为本，既要解决航道公共服务在地域、领域、对象之间发展不平衡不充分问题，增强服务的均衡性和可及性；又要合理响应部分服务对象的个性化需求，有针对性地提供定制化服务。

统筹把握“硬实力”和“软实力”的关系。中国式现代化是物质文明和精神文明

相协调的现代化。物质文明是基础，精神文明是灵魂，两者高效融合方能助推长江航道行稳致远。必须坚持相互促进、协调发展，既要增强航道尺度、助航标志、基础设施、船舶装备等硬实力，夯实航道发展的物质基础；又要提升科技创新、治理能力、人才素质、精神文化等软实力，丰富航道发展的时代内涵。

统筹把握“保护”与“发展”的关系。中国式现代化是人与自然和谐共生的现代化。长江航道是世界上运量最大、运输最繁忙的内河航道，也是长江经济带生态环境保护的核心廊道。必须坚持“生态优先、绿色发展”，既要在发展中保护，以长江流域水生态保护和环境修复为前提，推进航道建设、运行、养护全过程绿色低碳循环；又要在保护中发展，科学合理开发利用航道资源，有序推进航道治理。

统筹把握“引进来”和“走出去”的关系。中国式现代化是走和平发展道路的现代化。长江是我国第一、世界第三大河，长江航道的发展不仅要有长江特色，还要有世界意义。必须坚持开放共享、合作共赢，既要加强产学研用合作，引进国内外先进理念、先进技术、先进装备，壮大自身实力；又要注重资源共享，输出长江智慧、长江模式、长江方案，形成具有与世界大江大河相称的地位和影响力。

勇担新时代 赋予长江航道的新使命

党的二十大指出，从现在起，中国共产党的中心任务就是团结带领全国各族人民全面建成社会主义现代化强国、实现第二个

百年奋斗目标，以中国式现代化全面推进中华民族伟大复兴。全面建成社会主义现代化强国，长江航道的中心任务就是全面建成“畅安优智美”现代化新航道，加快推进高质量发展，以长江航道现代化助力交通当好中国现代化开路先锋。这是长江航道在新时代新征程的历史使命。

畅，就是坚持以“畅通”为根本，建成区段标准统一、干支顺畅衔接、通航能力释放、功能充分发挥的现代化航道，实现黄金水道畅、经济循环畅、民心民意畅。

安，就是坚持以“安全”为底线，建成调度运行科学、设施装备精良、应急救援快速、安全风险受控的现代化航道，确保自身安全、保障通航安全、支撑国家安全。

优，就是坚持以“优质”为标准，建成技术水平领先、服务模式先进、服务精准高效、人民群众满意的现代化航道，实现航道服务优、用户体验优、社会评价优。

智，就是坚持以“智慧”为驱动，建成基础设施互联、信息全面感知、管理决策智能、服务应用智慧的现代化航道，打造智慧航道、支撑智能航运、服务智慧交通。

美，就是坚持以“美丽”为追求，建成发展方式绿色、人水和谐共生、人文精神浓郁、社会形象优良的现代化航道，绘就美丽长江、融入美丽交通、添彩美丽中国。

开创新征程 长江航道高质量发展新局面

党的二十大指出，高质量发展是全面建设社会主义现代化国家的首要任务。我们必须完整准确全面贯彻新发展理念，积极服务构建新发展格局，加快建设“畅安优智美”

现代化新航道，推进长江航道高质量发展。

一是打造更高等级的黄金水道。必须深入贯彻落实《交通强国建设纲要》《国家综合立体交通网规划纲要》，实施一批重大通道建设工程，将宜宾至重庆段水深提高到3.5米；将重庆至武汉段水深提高到4.5米，武汉至安庆段水深提高到6米；将安庆至芜湖段水深提高到8米，芜湖至南京段水深提高到10.5米；巩固完善下游12.5米深水航道，推动长江口“一主两辅”航道建设，加快实现航道区段标准统一。

二是建设更高水平的平安航道。长江航道不仅是经济运输大通道，也是关乎国防安全的军事战略通道。必须筑牢航道安全保障体系，切实履行好长江航道保安全保畅通的天职，精准实施航道养护疏浚，推进航道与流域生态环境、航运、港口、水文、气象等数据共享融合应用，增强安全风险感知预警能力，提升长江万州、武汉、南京水上应急救援基地功能，落实重大风险防范化解机制，提高航道安全应急能力。

三是提供更高品质的公共服务。必须坚持以人民为中心，完善航道公共服务体系，以长江数字航道为基础，推动建设要素集中统一的长江航运公共服务平台，实现航道服务全流程均衡、全对象覆盖；充分考虑航道服务与人民群众需求的适配度，在提供航道尺度、航标、信息、电子航道图等服务的基础上，不断丰富服务内容，拓展服务方式，扩大服务领域，提高服务水平。

四是强化更高层次的科技创新。必须坚持科技是第一生产力、人才是第一资源、创新是第一动力。加快构建航道科技创新体系，集聚力进行智慧航道、绿色航道、大江大河治理等原创性引领性科技攻关，形成

一批国内领先、行业示范的核心技术成果；鼓励群众性技术创新，推进科技成果转化；探索建立以创新为导向的人才培养机制，打造一批行业领军人才和专家人才。

五是实现更高标准的绿色发展。绿色是长江航道发展的底色，必须严格落实长江保护法，科学利用航道资源，充分释放航运潜能；加强绿色航道新技术引进和研发，加大生态结构、生态工艺和生态修复技术在航道建设养护中的应用；全面推广应用新材料、新能源、清洁能源，推进设施装备节能降碳，整体提升航道建设、运行、养护的含绿量。

六是推进更高质量的党的建设。全面从严治党永远在路上，党的自我革命永远在路上。必须认真贯彻落实新时代党的建设总要求，深入推进党的建设的伟大工程，一以贯之强化政治建设，坚持不懈用习近平新时代中国特色社会主义思想凝心铸魂；一以贯之强化作风建设，敢于斗争、善于斗争，驰而不息推动党风、转作风、树新风；一以贯之强化干部队伍建设，抓好“后继有人”这个根本大计，努力打造一支忠诚干净担当的高素质专业化干部队伍；一以贯之强化文化建设，大力弘扬伟大建党精神，传承航道优良传统，形成航道文化精神谱系；一以贯之强化纪律建设，严格落实中央八项规定及其实施细则精神，一体推进不敢腐、不能腐、不想腐，为长江航道发展营造风清气正的政治环境。

凡心所向，素履以往。长江航道将不忘初心、牢记使命，踔厉奋发、勇毅前行，加快建设“畅安优智美”现代化新航道，为全面建成社会主义现代化强国、实现第二个百年奋斗目标而不懈努力！