

2019年6月

总第柒拾捌期

6

techonor.



声  
闻

## 导读

- ◇ “一带一路”引路 工程险成保险市场新蓝海
- ◇ 亚洲至美国航线即期运价持续下跌
- ◇ 船舶吃水问题的窘境

为客户创造价值

## “一带一路”引路 工程险成保险市场新蓝海

随着“一带一路”快速推进，一个新的保险蓝海正在产生。海外工程险、企业财产险等以往不太热门的险种正在成为保险公司布局重点。

### 工程险迎来最好时代

巴基斯坦卡西姆港燃煤电站是中巴经济走廊重点项目，安达保险作为项目的首席再保险人已经前后两次前往巴基斯坦项目所在地进行查勘，据悉，预计明年初安达保险将第三次去项目现场。这只是保险公司参与“一带一路”的一个缩影。

我国自2013年提出“一带一路”倡议至今，投资额度不断攀升。据统计，仅2017年前10个月，我国企业共对“一带一路”沿线的58个国家进行了非金融类直接投资111.8亿美元。

大部分海外项目所在地都需当地认可的保单，海外投资风险的复杂性也使风险管理备受企业关注，一个新的保险蓝海正在形成。企业走出去时面临诸多的风险，包括自然环境风险、政治风险、资金风险、经济风险、法律风险、社会文化风险等。

不过，这些都可以通过保险分散。“针对上述可能产生的风险，在中国企业‘走出去’的过程中，作为提供服务保障的保险公司，获得了非常好的转型机遇。”人保财险相关人士表示。

安达保险工程险总监倪丹峰告诉证券时报记者，由于“一带一路”项目多在基础设施和能源领域，相关险种尤其是工程险，最好时代已经到来。据悉，企业“走出去”的相关保险业务咨询和投保需求上升明显。

记者了解到，2013年~2016年，人保财险参与承保“一带一路”沿线工程险、财产险等项目超过450个，承担风险保障金额高达1万亿元。太保产险自2011年起开始

探索海外保险业务经营，承保范围覆盖“一带一路”沿线65个国家，累计提供超过5000亿元的保险保障。

### 海外项目可量身定制

相较于在国内开展同类保险项目，海外项目的保险保障工作复杂得多。例如，海外项目一般投资额度大、周期长，需要保险公司有强大的风险管理能力和全球资源配置能力；又如，工程制造涉及的常见风险包括自然灾害、能否如期交付、收入损失、意外事故等，企业到海外投资经营时，还会面临法律风险、政治风险、社会文化冲突等各类风险，因此很多项目需要量身定制。

为了适应保险需求，不少保险公司在积极布局，创新产品和服务方式。上月底，中国太保产险在北京举办了2017“一带一路”海外业务对接会，正式发布新产品——“海外无忧”，针对中国企业和公民提供一揽子海外风险管理方案及人身安全保障。为了更好对接“一带一路”企业的保险需求，人保财险还派遣了海外工作组。人保财险总裁林智勇表示，2017年初，人保财险就将全球化战略明确为公司“十三五”五大战略之一。

倪丹峰表示，公司对客户做了很多调研，针对他们的一些需求，公司也在积极推出新方案来应对。例如传统工程险是根据时间节点分别安排保单，一个项目可能有多张保单，现公司推出了一站式方案。又如，上述巴基斯坦燃煤电站项目设计的保障要求包括安工保险、延迟完工保险、货物运输保险、第三者责任险、营运期财产保险及营业中断保险等多个险种，承保方不但参与承保方案设计，承保后每月都会进行工程进度监测。

可以预见的是，随着“一带一路”的进一步推进，保险公司将在其中发挥越来越重要的作用。

## 亚洲至美国航线即期运价持续下跌

上周 亚洲至美西航线运价比此前一周下跌了 7.1%至 1340 美元/FEU，亚洲至美东航线运价下跌了 4.2%至 2597 美元/FEU。

5 月 10 日起，美国对从中国进口的 2000 亿美元商品加征的关税，从 10%提高到 25%。受此影响，亚洲至美国航线市场的不确定性开始显现。

上海航运交易所发布的上海出口集装箱运价交易指数 (SCFI)显示，跨太平洋航线运价已经连续三周(4 月 29 日-5 月 19 日)下滑。

仅从刚刚过去的一周来看，亚洲至美西航线运价比此前一周下跌了 7.1%，至 1340 美元/FEU，亚洲至美东航线运价也下跌了 4.2%至 2597 美元/FEU。

而根据美国贸易代表办公室(USTR)最新发布公告，美国还将就对约 3000 亿美元从中国进口商品加征 25%关税公开征求意见，并于 6 月 17 日召开听证会。

如果中美贸易战继续升级，航运市场将进一步承压。

普氏能源(Platts)表示，新一轮加征关税导致美国进口商利润率降低，订货意愿下降。“未来几周，跨太平洋市场都将会受到很大影响，船公司在努力维持市场份额。”

上周，代表美国进口商的美国零售联合会(National Retail Federation, NRF)表示，零售商正在考虑如何抉择。

由于其他国家的制造业与物流水平远低于中国，因此短期内几乎不可能将商品采购转移到其他国家。长期来看，美国零售商可能会追求供应链的多样化发展，同时从其他国家或地区调配商品供应。

此外，因为关税提高，零售商成本增加，消费者也要为此买单。近日，部分美国企业也就此发表了看法。

沃尔玛公司有 26%的进口货物来自中国，其中一部分为家居用品。其认为，关税提高对消费者来说，意味着部分商品价格会上涨。

耐克、阿迪达斯和其他鞋类商品制造商，则呼吁特朗普重新考虑他的关税政策，并警告称此举将是“灾难性的”。

此前，美国进口商曾为避开计划于今年年初加征的关税，选择提前进货，这也使得当前美国贸易商库存充足。

目前，提前出货的做法已不再可行，美国进口商需要正常进货，这或许会在一定程度上缓解承运人的压力。

## 船舶吃水问题的窘境

一艘船舶正在驶往卸货港。卸货港船舶代理通知托运人称卸货港所允许的最大吃水为 40 英尺。由于该轮吃水略低于 41 英尺，船舶进行了临时挂靠以卸载部分货物。代理随后收到托运人提出的索赔。托运人称该信息是错误的，吃水超过 40 英尺的船舶也能挂靠该卸货港，只是船上应配备两名引航员(而非一名)。托运人表示代理本应知晓这一可能性，并就该多余的挂靠和额外货物的运输费用提出 250,000 美元的索赔。代理未在当地引航员协会网站上找到该条规定，网站上列明的最大吃水深度为 40 英尺。代理遂向托运人询问其消息来源。托运人指出代理自己的网站上有个文章链接，文章载明吃水超过 40 英尺的船舶在船上有一名引航员的情况下可以靠港。代理联系了当地的引航员协会，该协会确认吃水 41 英尺的船舶的确可能可以靠港，且其网站上确有载明这一信息，只是不易找到。代理已在合同中并入标准交易条件，将其责任限制为代理费的 10 倍，即 36,500 美元。托运人接受了这一金额，而 ITIC 也对代理作出了赔付。

---

达诺箴言：

无欲速，无见小利。欲速则不达，见小利则大事不成。

——《论语·子路》

---

**免责声明：本出版物仅供一般性参考，并无意提供任何法律或其他建议。我们明示不对任何依赖本出版物的任何内容而采取或不采取行动所导致的后果承担风险。我们保留所有对本出版物的权利。**