

解密“航天保险”

本报记者 陈晶晶 北京报道

近年来,我国航天事业不断刷新纪录,进入创新发展“快车道”。“祝融”探火、“羲和”逐日、“天和”遨游星辰,“嫦娥”揽月、“神舟”问天、“北斗”组网……航天工程成就举世瞩目。因航天活动衍生的航天保险,也引起了公众广泛关注。

《中国经营报》记者采访获悉,

多家险企联合承保

航天保险的保险人一般是实力雄厚、具有较强承保能力的多家保险公司联合承保。

航天保险是指保险人对火箭和各种航天器在制造、发射和在轨运行中可能出现的各种风险造成的财产损失和人员伤亡给予保险赔付的一种保险。按照火箭/卫星发射的时序,保险公司所提供的常见的险种主要有火箭/卫星的发射前保险,火箭/卫星发射及在轨保险,卫星在轨保险,火箭/卫星发射第三方保险等。

公开资料显示,航天保险因其适用领域的特殊性,与传统保险有所不同。航天保险的保险人一般是实力雄厚、具有较强承保能力的多家保险公司联合承保。在实操过程中,航天保险项目的首席承保人非常重要,一般由首席承保人代表共保体人与航天客户对接,提供承保方案定制化服务、承保出单、期内服务、理赔等一系列服务。

中国卫通集团股份有限公司(以下简称“中国卫通”)近日发布的《关于中星6C卫星保险赔付进展公告》称,中国卫通运营管理的中星6C卫星因推力器出现故障,导致推进剂消耗增加,预计卫星剩余寿命减少。中国卫通与保险承保商就赔付方案达成一致意见并签署《责任解除协议》,确认中国卫通可从保险承保商获得中星6C卫星的保险理赔赔款约3222万美元(注:按照7月11日汇率,约2.34亿元人民币),上述理赔赔款约占上一年度经营审计归母净利润的66%。后续保险承保商将根据双方商定的赔付进度支付理赔款项。

记者从中国人民保险集团股份

航天项目造价高、风险高,围绕其风险保障的航天保险赔付金额也较高。2023年,全球航天理赔金额达到9.95亿美元,几乎是年度保费收入5.57亿美元的2倍。

当前,航天保险在保险行业内被纳入“特殊风险”的范畴。其“特殊”之处是什么?作为特殊风险保险,航天保险如何为航天项目保驾护航?目前又面临哪些难点?

有限公司(以下简称“中国人保集团”)获悉,多家保险公司组成共保体,联合承保中星6C卫星,中国人民财产保险股份有限公司(以下简称“人保财险”)作为首席承保商承保中星6C卫星。

中国人保集团及人保财险多位负责人对记者表示:“对于此次中星6C卫星人保财险的具体赔付方案,由于涉及商业机密,公司签了保密协议,不方便回应。”

记者从中国太平洋保险(集团)股份有限公司采访获悉,中国太平洋财产保险股份有限公司(以下简称“太保产险”)亦作为中星6C卫星主要承保人之一,全程承保了中星6C发射保险及在轨保险。

“中星6C卫星故障及理赔是发生在在轨保险单下,根据客户提供的损失证明,卫星故障导致卫星寿命减少,判定卫星属于部分损失。”太保产险方面对记者表示。

此前,中国卫通也曾获得高额保险理赔。2019年8月19日20时03分,中星18号卫星在西昌卫星发射中心用长征三号乙运载火箭,成功发射升空,星箭分离正常,但卫星工作异常。根据中国卫通此前公告,中星18号卫星失联后,收到保险承保商根据协议约定支付的全额赔付款约2.5亿美元。

一位保险专家对记者表示:“航天保险可以为航天活动提供安全保障,当大型通信卫星、商业航天火箭等出现事故,航天保险能快速回笼资金、高效恢复科研、提振市场信心等方面发挥了不可估量的巨大作用。”

“三高”特性明显

航天工程技术含量高、风险集中度高,航天保险也随之具有“三高”特性,即高技术、高风险、高保额。

航天工程体系庞大,是人类历史上最为复杂的系统工程之一。航天活动具有天然的高风险属性,包括航天相关的主体,如果发生损失,将面临较大的经营波动性,特别是商业航天企业。

一位财险公司航天保险负责人向记者表示,卫星发射离不开航天保险保障,越是创新和重要的卫星就越需要保险的支持。比如在发射前,从踏出制造厂到点火阶段,要经历运输、储存、测试、加注燃料等过程,任何细小环节没照顾到位都可能造成卫星损失,这就需要卫星发射前的保险;在飞行中,这个阶段发生损失的概率最大,就需要用上卫星发射保险;在入轨后,由于各种故障导致卫星运行失灵,无法正常工作或部分丧失工作能力;如果火箭卫星上的东西掉落不当造成人员伤亡或地面损失,就要用上卫星发射第三者责任保险。

航天工程技术含量高、风险集中度高,航天保险也随之具有“三高”特性。

“在高技术方面,航天保险的

承保难度大

航天保险市场将面临承保主体减少、市场承保能力降低、风险聚集和费率攀升的局面。

据悉,航天保险没有一成不变的保单和固定费率,对每个项目的承保都需要“量体裁衣”。

需要注意的是,航天保险的承保管理难度依然较大。不仅要专业的经营团队和技术人员来评估风险,加上发射航天器数量及事故数量有限,航天保险费率较高且设计较为复杂。

“一是风险识别和费率厘定的难度大,主要因为火箭和卫星往往不是批量生产,或者仅是小批量生产的产品,其可靠性是不断修改和改进的,每次发射通常



近年来,我国航天事业不断刷新纪录,因航天活动衍生的航天保险,也引起公众广泛关注。

视觉中国/图

技术门槛较高,需要保险公司具有专门的经营团队和专业的技术人员,能够针对航天风险的标的技术风险有深入的了解和密切的跟踪,并将航天的技术语言‘翻译’为保险语言,用于风险筛选、承保定价和风险管理。高风险,是航天活动天然有高风险的特征,因此损失频率相对其他险种较高。同时,在航天保险事故中,全损事故占比非常高,与传统的财产险也有比较明显的差异,需要保险人对于损失形态有比较清晰的认知和理解。高保额,则是由于火箭和卫星的价值较高,数千亿美元的标的非常常见,特别是近几年来大型通信卫星和遥感卫星,出现超过5亿美元的标

的,往往需要保险人甚至整个保险行业有较高的风险承受能力。”中国财产再保险有限责任公司(以下简称“中再产险”)接受记者采访时表示。

鉴于航天项目赔偿责任方面所面临的巨大压力,各国一般都要求本国航天活动必须购买第三方责任保险和其他相关保险。

据了解,卫星发射第三者责任保险,是我国国家国防科技工业局依法对我国民用航天发射项目许可的统一要求。根据规定,我国民用航天发射项目许可证持有人必须遵照国家有关规定,购买发射空间物体的第三方责任保险和其他相关保险,已生效的第三方责任和其他相关保险保单副

本是许可证申请必须提交的材料之一,申请材料不齐全或与实际情况不符,可能会导致相关发射许可申请失败。

公开资料显示,依据1972年《外空物体所造成损害之国际责任公约》,卫星发射第三者责任保险的责任限额可以根据不同类型卫星从1000万美元(搭载小卫星)、5000万美元和1亿美元(大型通信卫星或遥感卫星)三个档次进行选择。

国家卫星气象中心风云三号05星航天保险采购项目中标公告显示,该项目承保范围包括发射保险、在轨保险、发射第三方责任保险,预设保额合计超过30亿元。

不是独立随时事件,存在一个可靠性增长的过程,这给风险筛选和费率厘定带来比较大的难度,第几发可保、什么费率可保都给承保人带来很大的挑战。二是非标准化产品的管理难度大。航天保险保单几乎都是定制化的保单,不仅没有标准化的固定格式,并且通常会针对每次投保的需求进行定制化和个性化调整,这给量化管理带来很大难度。三是风险敞口的管理难度大,除了保额高、全损概率高等因素外,还有可能因为空间天气活动、批次产品问题

等因素带来较大的巨灾事故损失。四是可选标的小、波动性大,平衡性弱,每年全球一般仅有100多次发射,可保的标的更少,因此可以供承保人筛选和管理的标的和项目数量非常有限,经营管理航天板块的难度大。”中再产险对记者进一步表示。

公开数据显示,从2023年下半年起,全球出现多起重大航天索赔案后,也有保险公司表示要退出航天保险业务。航天保险市场将面临承保主体减少、市场承保能力降低、风险聚集和费率攀

升的局面。

此外,受航天保险理赔激增影响,全球航天保险费率结束走低态势,保险公司从2023年下半年开始上调保险费率。这对火箭制造商、发射服务商、卫星制造商、卫星运营商以及航天保险公司均带来显著负面影响。以猎鹰9火箭为例,其执行静轨卫星发射任务(含卫星发射后在轨一年期间)的保险费率从2023年年初的不足6%增长到2024年年初的近10%,保险成本大幅度上升。

改革开放谱新篇

壮大蓝色经济 航运金融破局

本报记者 王柯瑾 北京报道

今年,我国航运业发展态势向好,航运贸易蓬勃发展,货运板块表现尤为亮眼。交通运输部数据显示,1月至6月,我国沿海和内河港口进出口船舶数量达1521.17万艘次,货物吞吐量达91.84亿吨,同比

构建智能化航运金融体系

航运是指通过水路运输和空中运输等方式来运送人或货物。一直以来,航运业与金融业之间存在着紧密的相互依存关系,航运业作为国际贸易的重要支柱,其庞大的资金需求推动了金融服务的创新和发展。在航运业的发展过程中,金融机构也逐渐形成了多样化的服务产品,以满足航运企业的融资、保险、结算等需求。

近年来,面对航运业的需求升级,金融供给也需要不断破局。《中国经营报》记者从兴业银行(601166.SH)了解到,该行近期推出了《兴业银行航运金融服务方案》(以下简称《服务方案》),旨在依托兴业管家(单证通)平台,为航运企业、物流企业等客户提供涵盖运费收付直通、境内外币运费极速支付、海关税费支付、船企薪资代发、电子单据、跨境融资和汇率避险等跨境金融产品,助力航运企业高质量发展。

据兴业银行方面介绍,航运金融一航应收款直通功能是《服务方案》的一大亮点。该功能简化汇款业务处理流程,实现从人工逐笔审

核,到系统智能审核、自动入账,极大地缩短了业务办理时间,尤其适用于资金周转效率要求高、交易方较为固定的服务贸易项下海运费收汇场景。

“我们通过兴业管家(单证通)平台在线提交航运费收直通申请,实现了收款全程自动化、智能化处理,单笔入账操作耗时由3小时缩短至20秒,大大提高了资金周转效率。”深圳市一家国际货运代理小微企业负责人表示,客户通过兴业管家(单证通)航运费收模块提交发票及其他贸易背景影像资料后,即可自动生成《境内汇款申请书》,实现境内海运费支付全流程线上化办理。

据了解,目前兴业银行已为近千家航运及物流企业提供了一系列存贷汇兑金融服务。“我们将根据市场需求创设更多航运费收场景专属产品,持续提升跨境金融服务水平。”兴业银行相关负责人表示。

有效解决广大航运企业运费结算面临的高成本、多人力、长时间等难点,是金融机构需要关注的重点问题。

从航运金融的创新角度看,金融机构均依托金融科技提升服务质效。中央财经大学证券期货研究所研究员杨海平向记者分析称:“航运金融创新的重点方向是通过积极提升数字化服务能力,利用数字化产品打通港口、海关以及船舶管理、船舶供应、船舶代理、货运代理等主体,将数字化金融服务与跨境金融服务相结合,构建智能化的航运金融多层次服务体系。”

港口业的快速发展,港航金融服务能力不够匹配、不够平衡的问题日益突出,目前我国航运金融市场占全球的份额还远低于国际航运发达国家。同时,在绿色发展的背景下,航运业作为重要的经济支柱和贸易载体,亦面临低碳转型升级,同样需要金融的同步支持。

以中国银行(601988.SH)上海分行推出的“中银航运直通车”为例,其致力提升航运企业结算效率,加快资金周转。据了解,“中银航运直通车”具备多渠道、全场景、高效率、深合作等特点,企业可通过中行企业网银、银企直连方式实现在线渠道对接,灵活配置多种运费支付方式,支持多类型发票的自动校验和智能审核,可帮助企业大幅降低财务管理成本,有效提升运费支付效率,深化上下游供应链合作。目前,该产品已在全国27个省市全面推广,基本构建了以航运企业为主体的行业生态链。

当前,随着全球环保意识的提高和气候变化问题的加剧,航运业绿色转型已成为行业共识。我国航运业正朝着更加低碳、环保、可持续的方向发展,为应对全球气候变化和实现可持续发展目标作出积极贡献。

以中国船舶集团旗下广船国际为例,其是我国重要的军用舰船、公务船、支线集装箱船、疏浚工程船及海洋工程船建造与

助力航运企业转型升级

展望2024年下半年,华泰证券(601688.SH)方面预计,客货运将接连迎来旺季,相关板块盈利表现值得期待。

目前,上海正向全面建成国际航运中心的目标迈进。国际航运中心建设的重中之重就是要加快补齐高端航运服务业方面的短板,提升航运资源的全球配置能力。今年4月,浦东新区召开航运工作领导小组2024年度会议,明确浦东航运将聚焦推动“五个中心”联动发展,锚定海空枢纽、产业集聚、立法创新、高端服务、“三化”转型、先进制造、国际品牌、营商环境八大主攻方向。

在此背景下,记者了解到,浦发银行(600000.SH)上海分行正积极探索打造与国际规则接轨的跨境金融品牌,为船舶经营者提供全方位的金融服务,全力支持上海全面建成国际航运中心的目标。

除银行外,金融租赁也是航运融资的重要方式。7月5日,国家金融监督管理总局发布《关于设立工银航运金融租赁有限公司的批复》,同意工银金融租赁有限公司在香港设立工银航运金融租赁有限公司(以下简称“工银航运”),以自有资金出资9亿美元,并持有工银航运100%的股权。

此外,地方政府也出台了相关政策支持航运金融发展。例如,《舟山市加快推进航运金融发展三年行动方案(2024~2026年)》提出了一系列措施,扩大航运金融总量、提升航运金融质量、优化航运金融环境等。

保障基地之一。面对企业转型升级中技术攻关、设备更新、装备改造等的资金需求,记者从建设银行(601939.SH)广东自贸试验区分行了解到,该行多次实地走访调研,入车间、观船坞、上码头,从原油价格到配套装备,从生产经营到技术迭代,凭借着一手的调研资料和对客户需求的准确把握,为企业提供包括绿色金融贷款、预付保函在内的一系列融资产品,总授信金额超30亿元,助力船舶驶向远洋。

对于金融机构而言,航运金融亦面临一些风险和难点。杨海平认为:“一是全球经济波动以及地缘政治的不确定性,可能给航运金融带来信用风险。二是全球环保法规加速实施,航运金融可能面临着较大的环境风险。三是航运金融往往与跨境金融服务相联系,对法律风险、合规风险的要求更高。”

对此,杨海平建议:“包括商业银行在内的金融机构要加强国际政治经济形势的研判,利用大数据分析航运业景气程度,把握好航运金融业务策略;通过与其他金融机构合作,适度分散风险,注重引入合适的保险产品缓释风险;落实‘波塞冬准则’,优化航运业转型金融、绿色金融产品体系;优化跨境金融服务合规管理体系,持续提升跨境金融合规管理水平。”