



中再产险
CHINA RE P&C

中国航运再保险市场情况介绍

2016年1月12日

中国航运再保险市场现状概览

中国航运再保险市场关注点

中国航运再保险市场展望

≈ 保费

≈ 承保能力

≈ 费率

≈ 赔付率

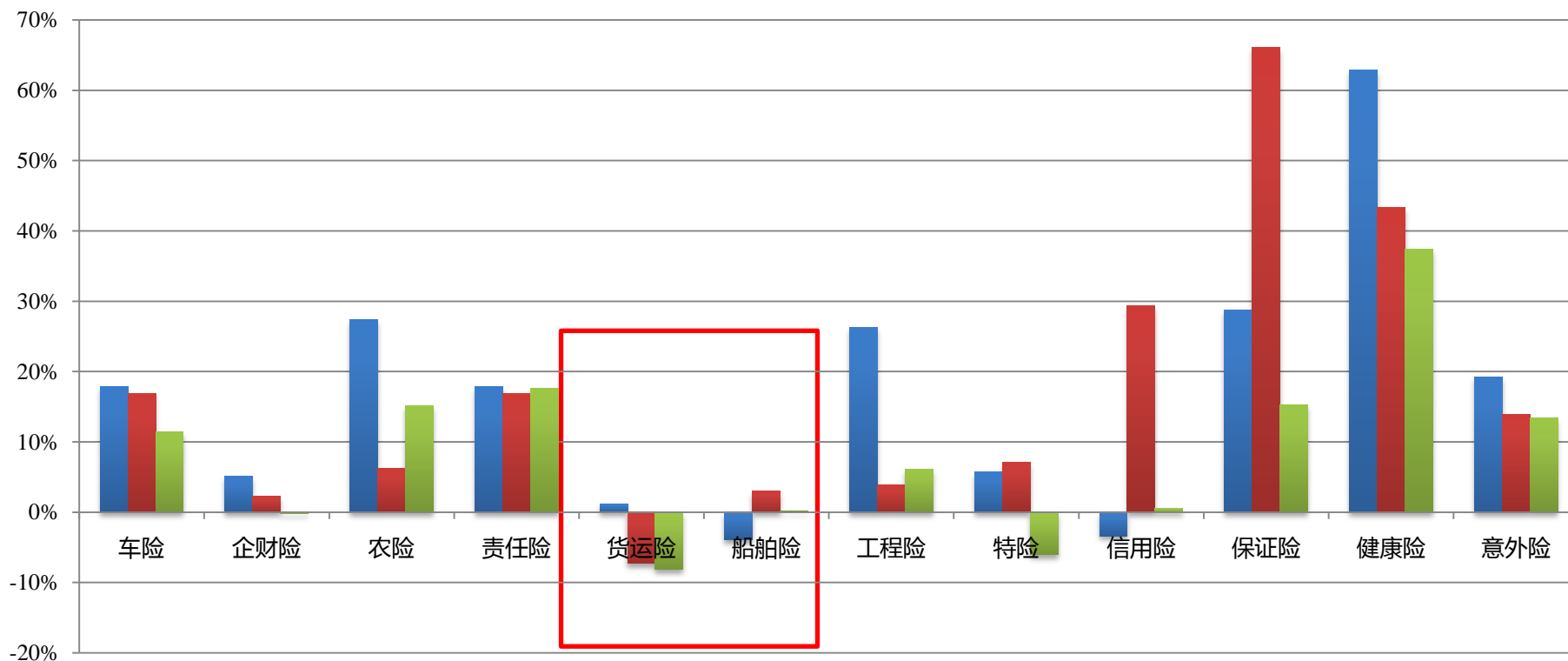
≈ 利润率



中国航运保险业务保费规模约人民币150亿, 虽达到全球第三, 但近年来相比新兴险种, 保费增长较为乏力

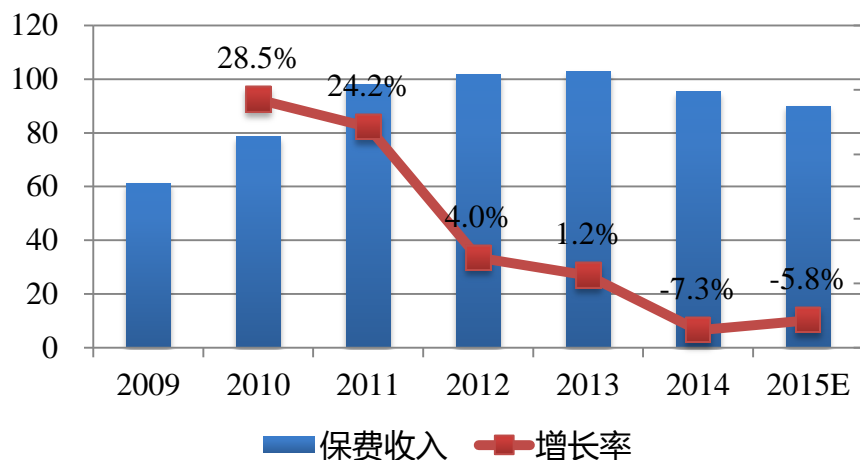
主要险种保费增速

■ 2013 ■ 2014 ■ 2015Q3

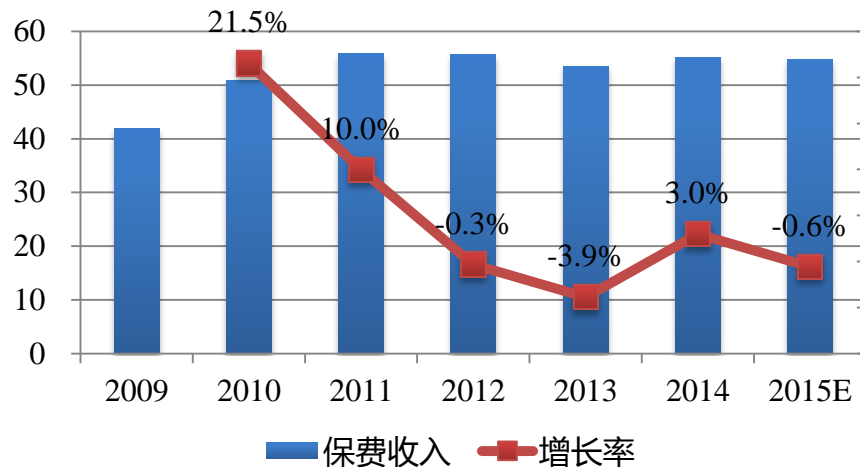


中国航运保险原保险保费

货运险保费状况（单位：亿元人民币）



船舶险保费状况（单位：亿元人民币）



— 货运险受国际贸易影响较为严重：

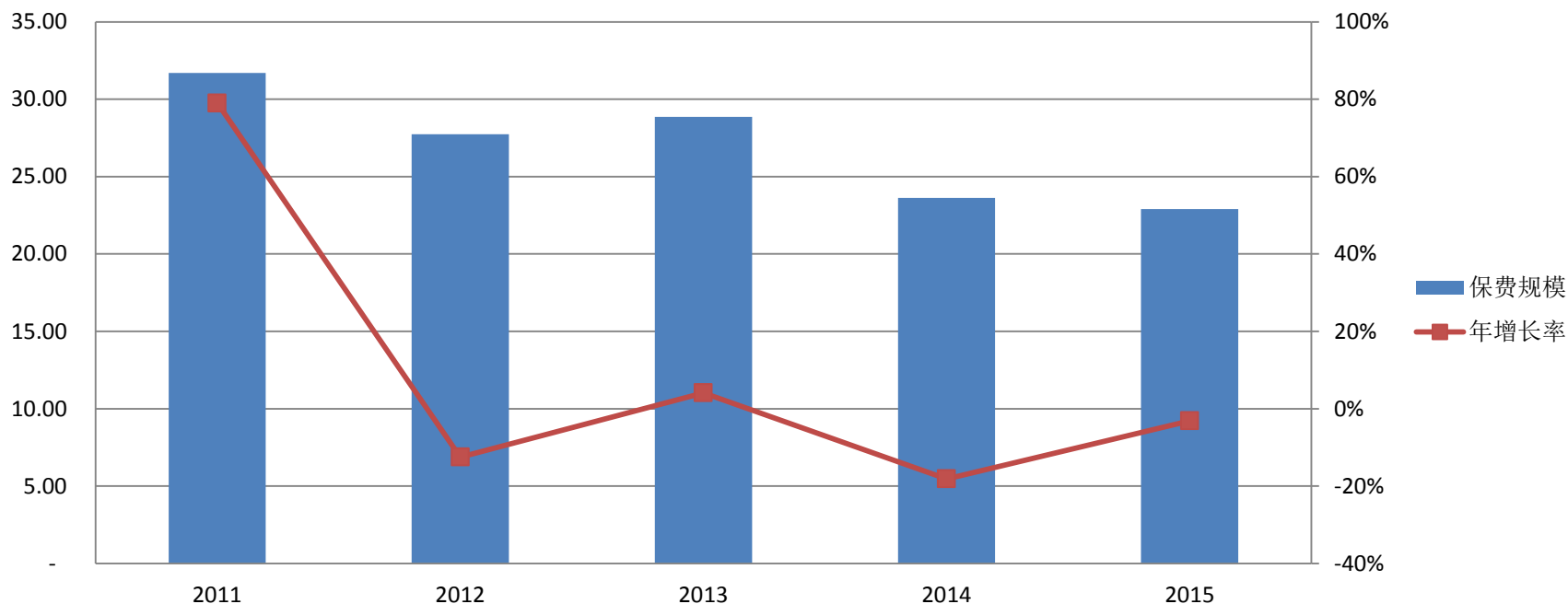
- 2009-2011年，在国际贸易发展推动下，货运险市场出现高速增长；
- 2012年，随着国际贸易冷却，货运险市场增速放缓，2014年出现负增长；
- 2015年延续负增长态势。

— 船舶险受国际航运业影响较大：

- 2009-2011年，船舶市场增长速度较高；
- 2012年和2013年出现负增长；
- 在经历了2014年微量增长后，预计2015年保费与上一年度持平。

中国商业航运再保险市场

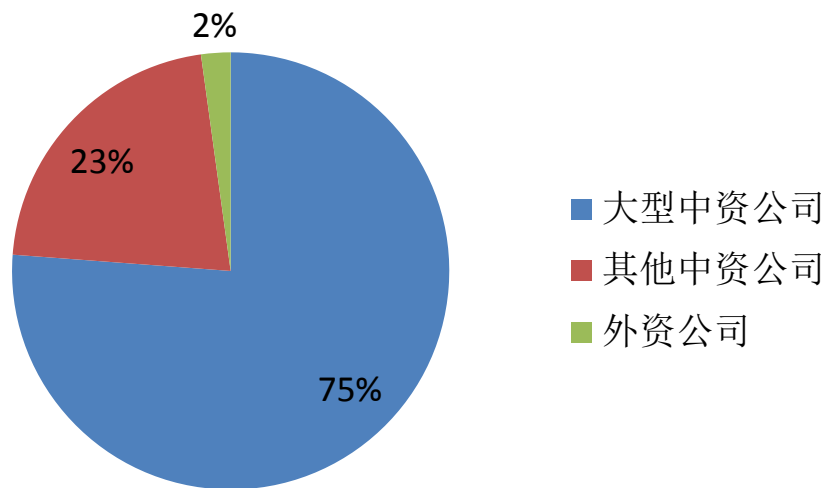
商业再保险保费规模及增长率（单位：亿元人民币）



- 2015年商业航运再保险市场保费规模约人民币20亿；
- 自2014年以来，中国商业航运再保险市场保费规模呈现负增长态势；
- 预计2016年中国商业航运再保险市场保费将延续负增长态势。

中国航运再保险保费分布

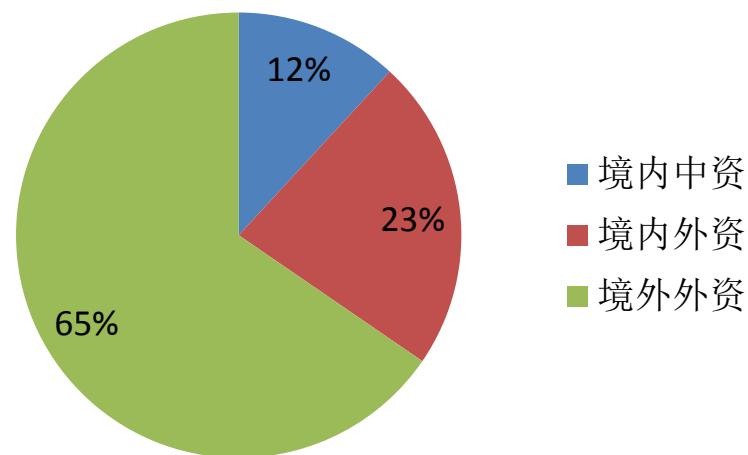
分出保费分布



– 分出保费大致分布：

- 约75%再保保费来自大型中资险企；
- 其他中资保险公司分出保费约占市场的23%；
- 外资保险公司的再保保费约占市场的2%。

分入保费分布

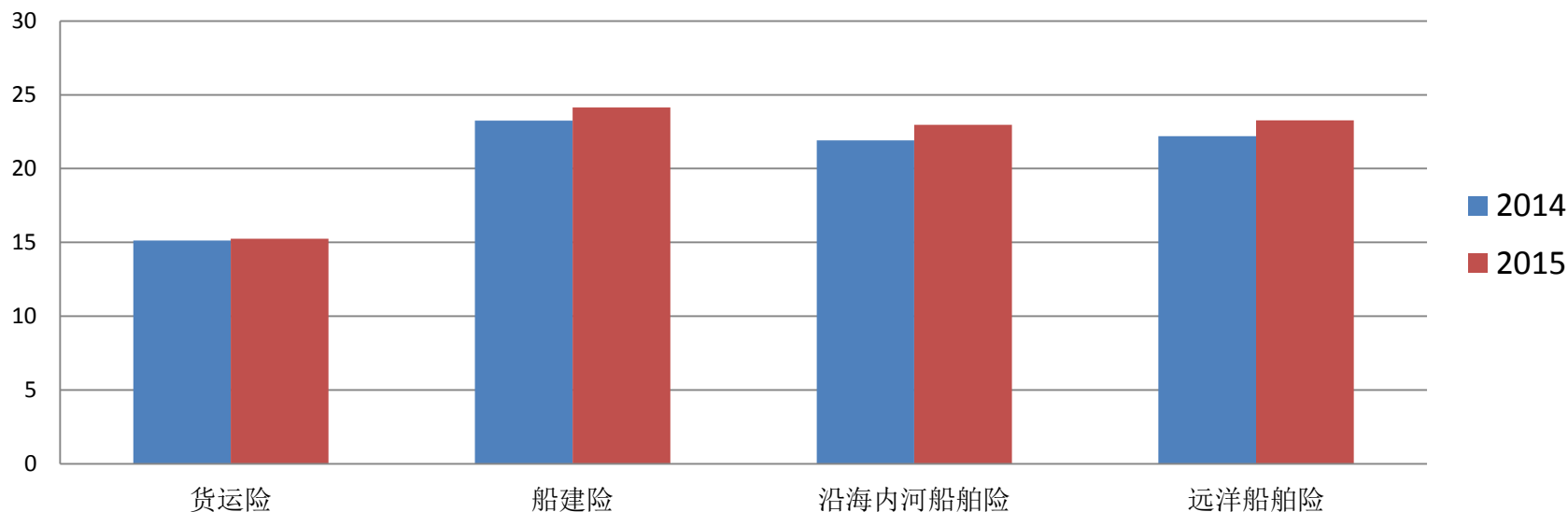


– 分入保费大致分布：

- 境内中资再保接受人保费收入占市场的12%；
- 境内外资再保接受人保费收入占23%；
- 境外外资再保接受人保费收入占65%。

中国市场分出公司商业比例再保合约承保能力

分出公司商业比例再保合约承保能力（单位：亿元人民币）

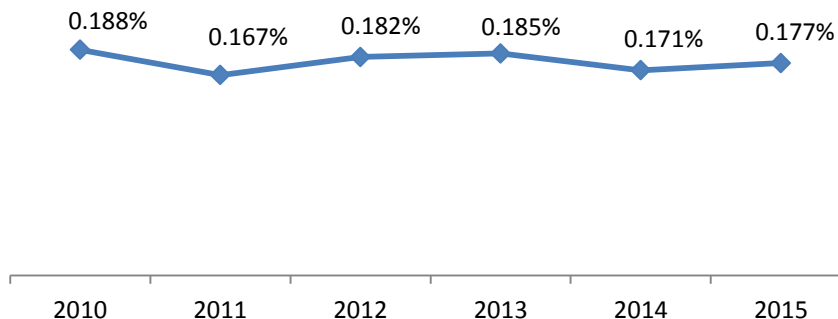


- 商业比例合约货运险总承保能力15.24亿，增加不到1%；船建险总体承保能力24.13亿元，较2014增加8882万，增长4.16%；
- 商业比例合约沿海内河船舶险总体承保能力22.96亿元，较2014增加1.05亿，远洋船舶险总体承保能力23.26亿元，较2014增加1.06亿，增幅均不到5%；
- 2016年航运保险商业比例合约承保能力预计基本不变，略有增加。

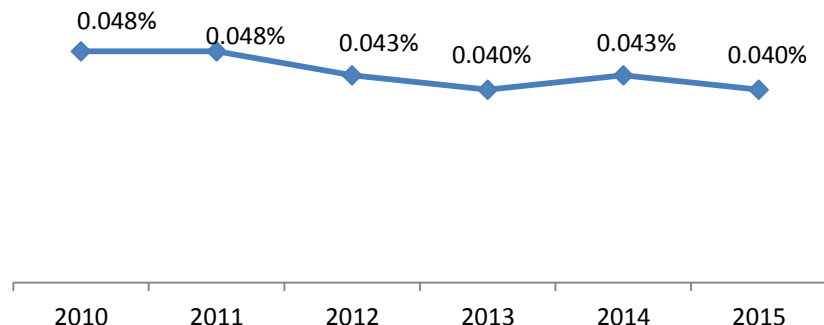
航运保险费率变化

平均费率整体呈现下降趋势：其中船舶险下降趋势最为明显，船建险由于高风险高附加值船占比提高，实际费率下降水平比图表呈现趋势更大。

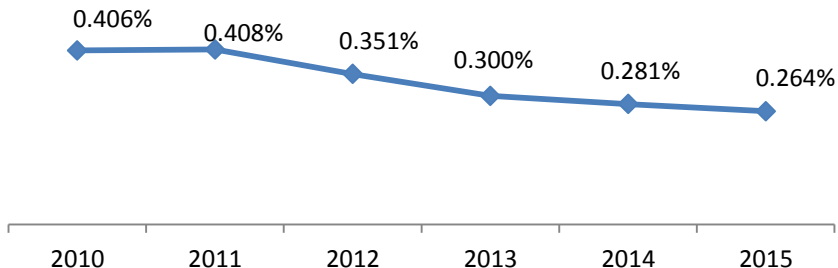
船建险



货运险



船舶险

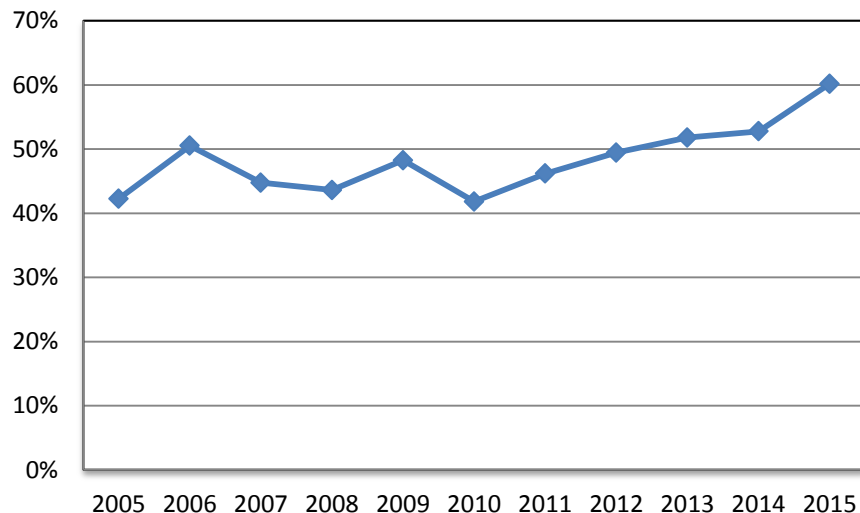


2016年预测：

- 重大事故损失和责任累积增加预计将推高部分业务的费率（如，天津爆炸）；
- 航运企业合并重组将压低市场费率（如，中远中海合并）。

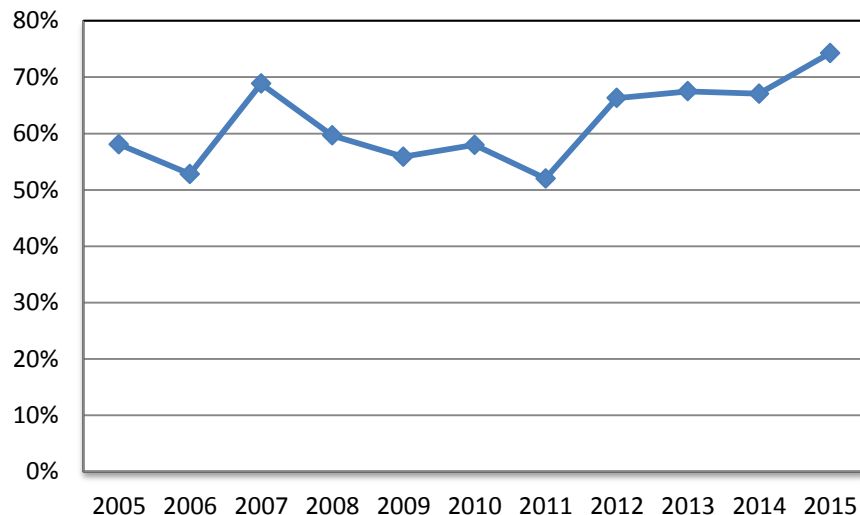
中国航运保险原保险赔付率

货运险市场赔付率趋势



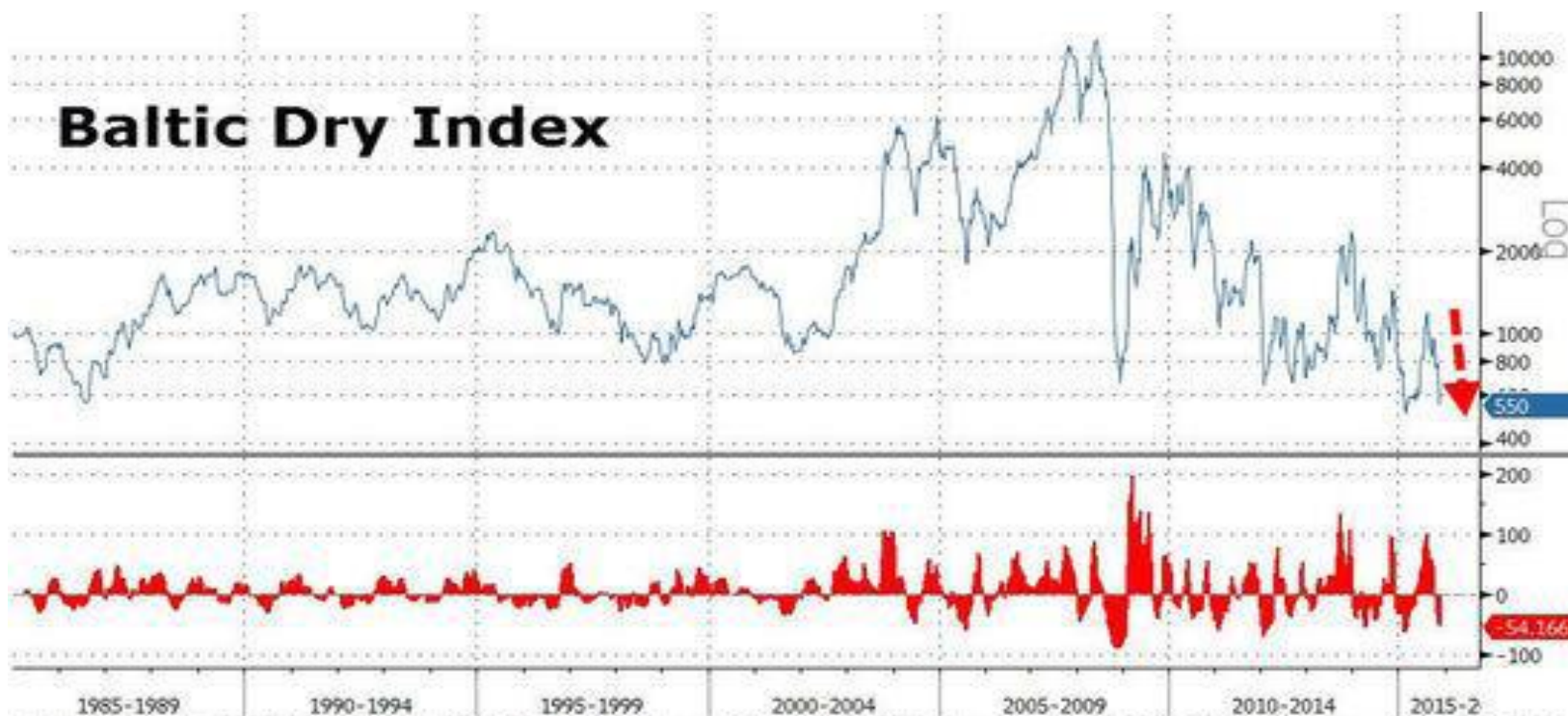
- 货运险市场的赔付率尽管略有波动，但处于相对较低的水平；
- 常规赔付率近年呈现逐年上升趋势；
- 受天津爆炸案影响，赔付率进一步推升。

船舶险市场赔付率趋势



- 2012年是船舶险市场的一个分水岭，赔付率始终维持在65%以上；
- 2015年赔付率上升较为明显。

由于全球经济复苏疲软, 运价长期低位徘徊, 船东压缩保险成本, 航运保险业务赔付率上升, 航运再保险市场供需关系等综合因素, 导致直保端和再保端在航运保险业务的盈利性进一步降低。



中国航运再保险市场现状概览

中国航运再保险市场关注点

中国航运再保险市场展望

业务量的变化

风险的变化

新产品开发



使保费减少的因素

- 中国经济增速放缓
- 船价下降、大宗散货价格下降
- 船厂订单减少、海工建造项目大幅减少
- 分出公司逐步提高自留额
- 被保险人自身的风险管理能力提高，及自保公司逐步成立

使保费增加的因素

- 大型设备运输增加
- 特殊航运保险标的分保需求增加
- 船建项目延期交付



单一业务责任增大	责任累积的增大且难以事先预测
<ul style="list-style-type: none">- “大船时代” 的不断深入- 高附加值的海工设备、自动化系统- 大型项目设备运输- 货运险下扩展仓储附加险的期限和保额增加	<ul style="list-style-type: none">- 船舶险与货运险累积增加- 船舶险与涉水责任险累积增加- 同一事件下，多险种责任累积增加 (如天津爆炸下，货运险、集装箱保险、仓储财产险、码头责任险等同时出险)



- “注册制” 推动航运保险条款实现创新；
- 新产品开发所需的数据基础有待完善；
- 新产品开发配套的第三方支持体系尚不健全；
- 新产品开发涉及的全球服务网络有待建设。

④ 中国航运再保险市场现状概览

④ 中国航运再保险市场关注点

④ 中国航运再保险市场展望

- ⌚ 重大国家战略驱动带来市场新需求
- ⌚ 保险监管政策影响再保市场
- ⌚ 再保人未来业务转型



重大国家战略驱动带来市场新需求

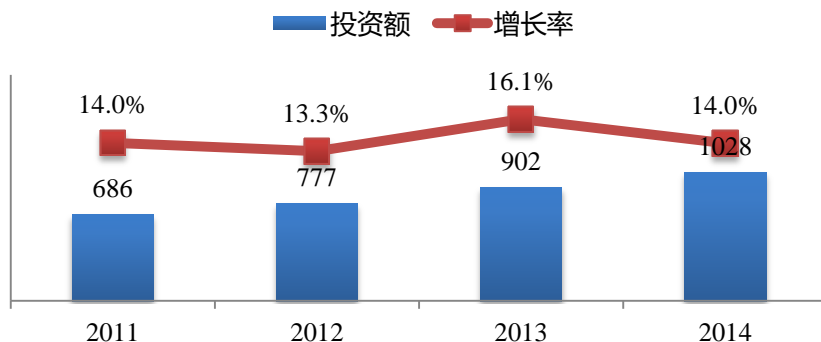
走出去

“新国十条”、“一带一路”、亚投行

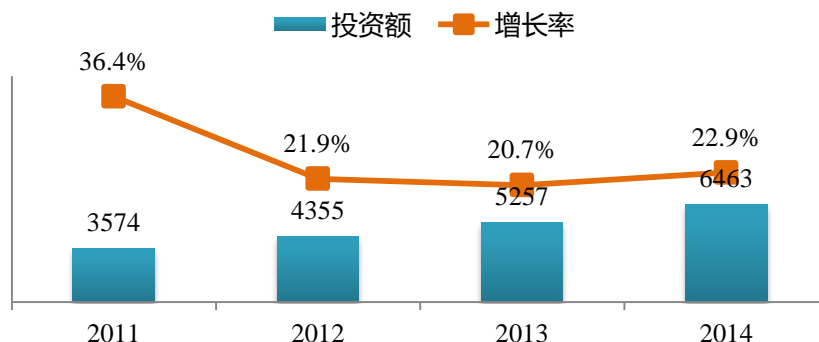
政策鼓励中资保险公司尝试多形式、多渠道“走出去”，为我国海外企业提供风险保障，这意味着未来中国企业的海外利益项目在保险安排的深度和广度上会有一个飞速的发展。

- 建设涵盖铁路、公路、航空、水运等的立体式交通走廊
- 打通包括油气、水电、煤电、太阳能、风电等能源大动脉
- 构建涉及电信、宽带、互联网等的信息一体化网络

非金融类对外直接投资流量（亿美元）



非金融类对外直接投资存量（亿美元）



截至2013年底，中国1.53万家境内投资者在国(境)外设立2.54万家对外直接投资企业，分布全球184个国家(地区)

重大国家战略驱动带来市场新需求

“新国十条”、“一带一路”、亚投行

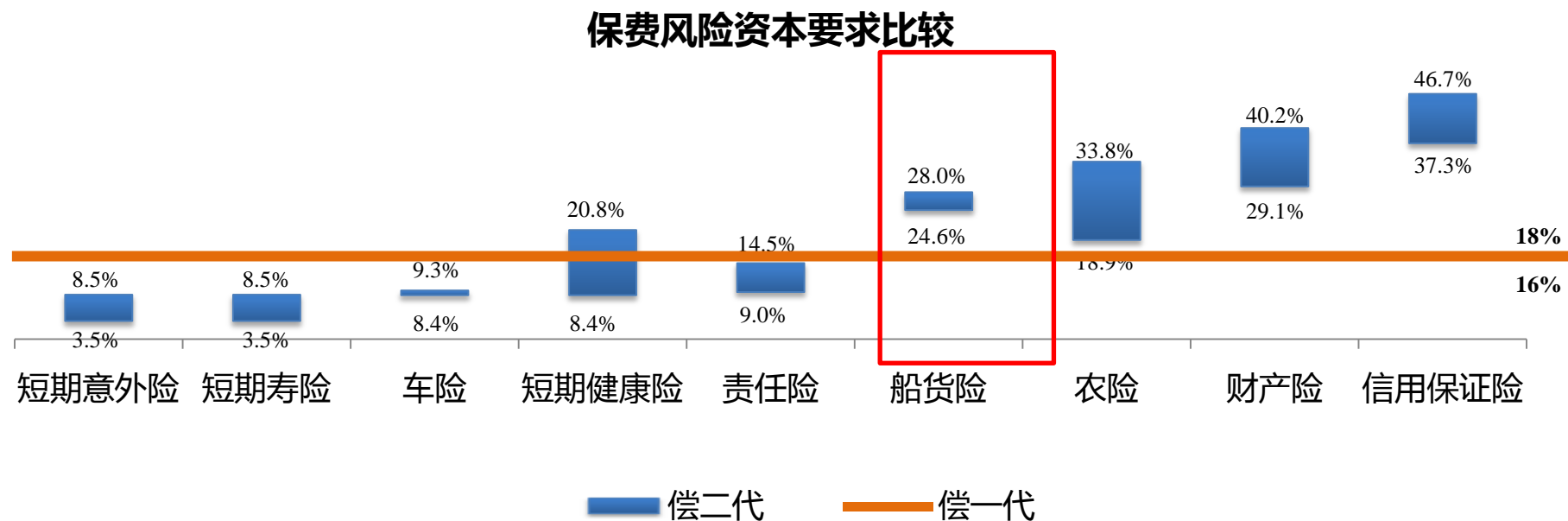
促进新需求：

- 中国海外利益项目运输(Project Cargo)
- 延迟交货 (Delay in Startup-DSU)

再保人与分出公司共同为中国企业 “走出去”
保驾护航



- “偿二代”监管政策下航运保险的保险风险资本要求高于“偿一代”下的要求；
- “偿二代”监管政策下的保险风险变化促进分出公司在风险导向下的分保结构逐步调整，使得对包括航运保险在内的高风险高波动业务分保需求增加。



监管政策影响航运保险再保安排

1. 国内再保主体多元化发展
2. “偿二代”监管政策下明确了信用风险的计算规则



- 1.本地再保人提升自身竞争力；
- 2.分出公司更注重再保安排的安全性。

增加再保险市场主体。发展区域性再保险中心。

——**新国十条**

培育和发展再保险市场主体

- 引导国内社会资本投资成立再保公司
- 鼓励中资保险集团或直保公司成立再保子公司
- 吸引更多的国际再保险人来华设立再保公司
- 引导现有外资再保险公司加大对在华分公司的投入

——**保监会**

相互保险组织监管试行办法

——**保监会**

再保险分入人偿付能力水平			基础因子
境内再保分入人	200%或以上		0.50%
	[150%, 200%)		1.30%
	[100%, 150%)		4.70%
	[50%, 100%)		26.10%
	50%以下		74.50%
境外再保分入人	各级偿付能力充足率全部达到监管要求	有担保措施部分	8.70%
		无担保措施部分	58.80%
	各级偿付能力充足率未达到监管要求		86.70%

— 核心技术提升

- 风险识别、风险防范与控制能力提升：帮助分出公司和被保险人降低损失频度和烈度；
- 数据分析能力提升：相关数据的采集及分析，利用“大数据”支持业务定价
- 产品研发能力提升：支持跨险种领域、“互联网+”等创新业务研发

— 专业团队锻造

- 随着承保专业化要求越来越高，加强行业复合型人才队伍培养，提升风险识别、风险控制、数据分析、损失检验、理赔管理等综合能力

感谢聆听



中再产险
CHINA RE P&C