



“一带一路”贸易发展与相关保险的变革

叶明华 | 华东师范大学统计学院

本文是一带一路与全球发展研究院项目“一带一路主要风险评估与保险支持体系研究”(ECNU-BRGD-201810)部分研究成果。

贸易相关保险主要是指,船舶保险、货物运输保险、进出口信用保险等与国际贸易相关的保险服务。在当前全球经济贸易新形势下,既有贸易战带来的利空,也有“一带一路”带来的利好,这使贸易相关保险面临很大的不确定性,充满着变数与变革的压力。

一、全球贸易体量的发展和中美贸易结构的转变

(一)全球贸易体量的发展

全球化兴起之后,国际贸易占世界经济的比重越来越大。自1960年至2017年,国际贸易带来的经济发展大致可划分为迅速增长、缓慢增长、爆发式增长和增长停滞四

个阶段。图1显示了自1960年到2017年全球贸易总额占全球生产总值比重的变化情况。据图1可知,1960年至1973年为全球贸易的迅速增长阶段;1973年至1992年为全球贸易的缓慢增长阶段;1992年至2008年为全球贸易的爆发式增长阶段;2008年至2017年为全球贸易的增长停滞阶段。尽管从2008

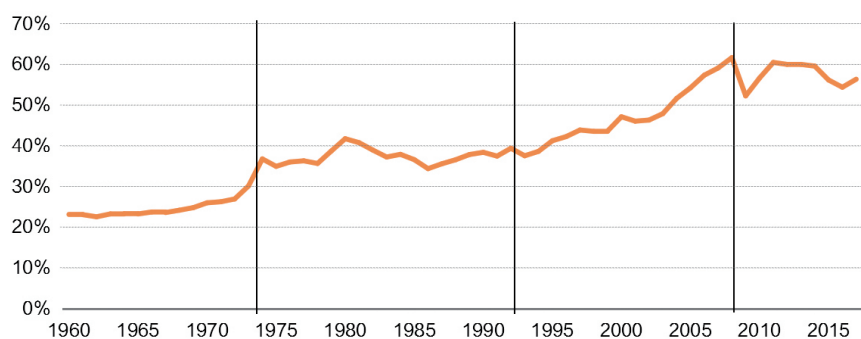


图1 全球贸易总额占全球生产总值的比重(1960—2017年)
数据来源:根据世界银行数据库整理

年至今,全球贸易总额占生产总值的比重基本处于发展停滞阶段,但全球贸易依然占到全球经济生产总值的55%左右,可见贸易对世界经济的影响之大。

(二)中美贸易结构的转变

在全球贸易体量急剧增长的同时,国家之间的贸易问题逐渐凸显而出,尤其是中国与美国之间的贸易问题。在中美贸易交往中,中国贸易顺差逐年扩大,美国对中国进口商品的依存度明显上升,中美贸易发展的不平衡逐步累积。中美贸易差额从2001年的280.80亿美元逐步增长到2017年的2758.12亿美元,年均复合增长率达到15.3%。

在中美贸易结构方面,按照中国海关总署进出口商品的分类统计,1995年中国向美国出口商品额排序前三位:第一是机电和音像设备等,占比为22.38%;第二是服装鞋帽等,占比为15.17%;第三是纺织原料和制品,占比为12.84%。至2017年,中国对美国出口中,机电和音像设备占比提高至46.20%,纺织原料和制品等占比为9.88%,其余商品较为分散。关于机电设备的进出口问题,一方面,中国向美国出口常用机电设备,另一方面中国也向美国进口高尖端机电设备,此为进出口双向大额流动商品。中美进出口贸易体量的不平衡,加之美国贸易保护主义

的抬头,贸易战阴霾不散,中美之间贸易结构逐步发生转变。

贸易战对中国进出口贸易带来重要影响,尤其在农产品领域。以大豆为例,从豆油和豆粕角度考虑,中国对大豆几乎是刚性需求,但是国内大豆产出严重短缺,大豆进口需求居高不下。在贸易战阴霾下,刚性进口需求的产品发生进口国别的变化。2018年中国从美国进口1664万吨大豆,较2017年减少49%。而从巴西进口的大豆总量达到6610万吨,比2017年增长30%。中国大

豆进口国别的变化导致进口价格和一系列贸易及运输风险的转变:一是巴西大豆含油和蛋白质较高,价格较贵;二是进口需求拉高大豆的贸易价格;三是巴西大豆包含较高的内陆运输成本。可见,大豆贸易的变化会导致运输航线和运输成本的变化,进而导致进口商品的价格和承保风险发生重大改变。

二、“一带一路”对我国进出口贸易的贡献度

2013年,国家主席习近平出访中亚和东南亚国家期间,先后提出共建“丝绸之路经济带”和“21世纪海上丝绸之路”的倡议。“一带一路”倡议为我国企业对外开放和进出口贸易提供了良好的机遇与平台。自从“一带一路”倡议实施以来,我国企业对“一带一路”沿线国家的贸易额明显增加。

(一)面向“一带一路”的进出口贸易呈现稳中增长的态势

据图2可知,我国贸易出口总额由2014年的143912亿元,增长至2018年的164177亿元,整体呈现出平稳向上增长的态势。

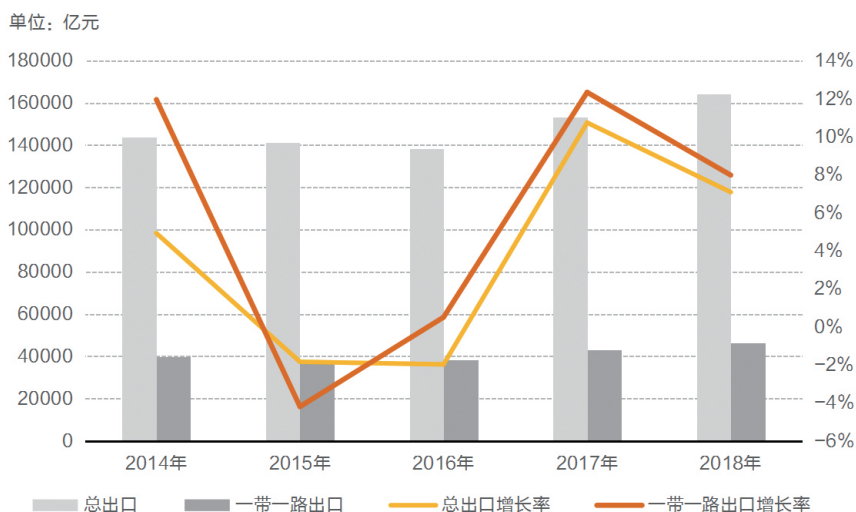


图2 中国对“一带一路”沿线国家出口总额及其增速(2014—2018年)
数据来源:《国民经济和社会发展统计公报》、“一带一路”官网

2015年由于世界经济复苏疲弱,全球贸易状态不佳,我国出口贸易受此影响。与之相比,2014年我国面向“一带一路”的出口额为39801亿元,2018年增长至46478亿元。从占比来看,2014年我国“一带一路”贸易出口占全国出口总额的比重为27.66%;2018年“一带一路”出口占全国出口总额的比重为28.31%。

从进口贸易角度来看,据图3可知我国贸易进口总额由2014年的120423亿元,增长至2018年的140874亿元,贸易进口在经历2015年的低谷之后,也整体呈现出稳中增长的态势。与之相比,2014年我国面向“一带一路”的进口额为30199亿元,2018年增长至37179亿元。从占比来看,2014年我国“一带一路”贸易进口占全国进口总额的比重为

25.08%;2018年“一带一路”进口占全国进口总额比重为26.39%。

(二)面向“一带一路”的进出口贸易对我国进出口贸易增长的贡献率较高

一方面由于世界贸易体系的变化,尤其是贸易保护主义的抬头,导致全球贸易呈现疲软状态;但是另一方面,“一带一路”带来了我国贸易增长的新窗口。如何在二者叠加的效果中,看出“一带一路”贸易对我国进出口贸易的整体影响程度,本文设定了进出口贸易贡献率的算法。具体为:出口贡献率=(本年度“一带一路”出口-上年度“一带一路”出口)/(本年度总出口-上年度总出口),进口贡献率的计算依此类推。

据表1计算结果可知:第一,近五年“一

带一路”贸易对进口增长的贡献率平均为48.778%,主要维持在35%至40%之间;“一带一路”贸易对出口增长的贡献率平均为36.52%,一般维持在30%左右。第二,整体来看,在当前贸易战的背景下,“一带一路”贸易对我国进出口贸易增量具有显著的推动作用;但是从进出口相比较的角度看,“一带一路”对进口贸易的贡献率大于对出口贸易的贡献率,并且“一带一路”出口贸易贡献率波动性较大。

三、贸易体量与结构的转变所引致的相关保险变革及应对措施

全球贸易经过近60年的发展,在世界生产总值中占据重要地位。在此过程中,虽然大部分国家的贸易体量急剧上升,但是贸易结构差异显著。作为世界贸易体系最重要的两个国家,中国和美国的贸易体量和结构存在相依相斥的特征。在“一带一路”和贸易战双重背景下,中国将一方面优化对美贸易结构,另一方面力争建立新的贸易格局。而这些变局势必影响中国贸易商品、贸易国别、运输风险和信用风险,最终引起贸易相关保险的变革。

(一)对承保端的影响:成本压力引起贸易与物流领域的自保化

贸易战及“一带一路”贸易会带来贸易国别的变化,由此导致贸易成本上升。出于成本控制的压力,将会有一些大型进出口企业或者物流企业逐步走上自保的路。以下将以“一带一路”运输企业为例。我国企业与“一带一路”国家进行进出口贸易主要通过海运的方式,海运以其运能大、运输成本低等适宜远程国际贸易的特点,在各类运输方式中占据主导地位。而航空运输的进口额仅次于海运,位居第二。随着我国“一带一路”铁路线与航空网的布局加快,我国铁路运输与航空运输方式以优于海运的运输速度逐渐成为外贸企业的备选方式。2017

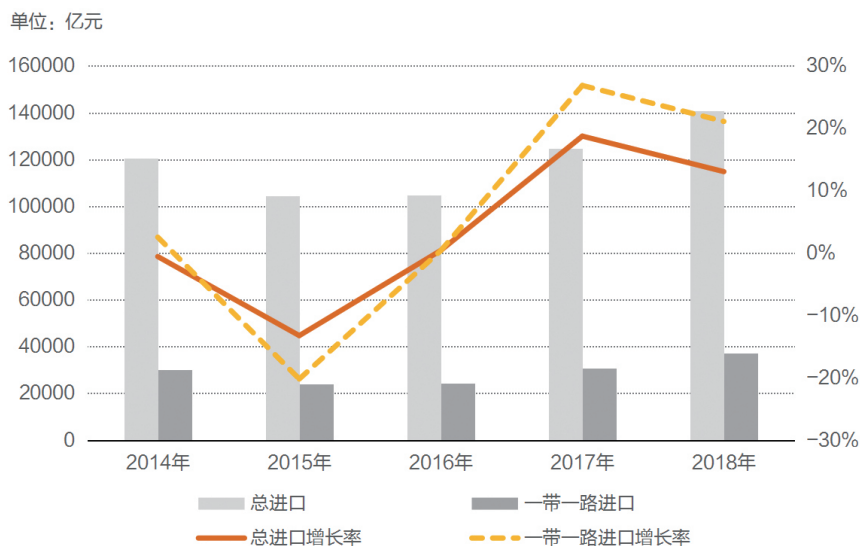


图3 中国对“一带一路”沿线国家进口总额及其增速(2014—2018年)

数据来源:《国民经济和社会发展统计公报》、“一带一路”官网

表1 “一带一路”贸易对全国进出口贸易增长的贡献率

指标	2014	2015	2016	2017	2018
“一带一路”进口贡献率	111.28%	38.25%	21.48%	33.06%	39.82%
“一带一路”出口贡献率	63.04%	62.97%	-6.82%	31.79%	31.62%

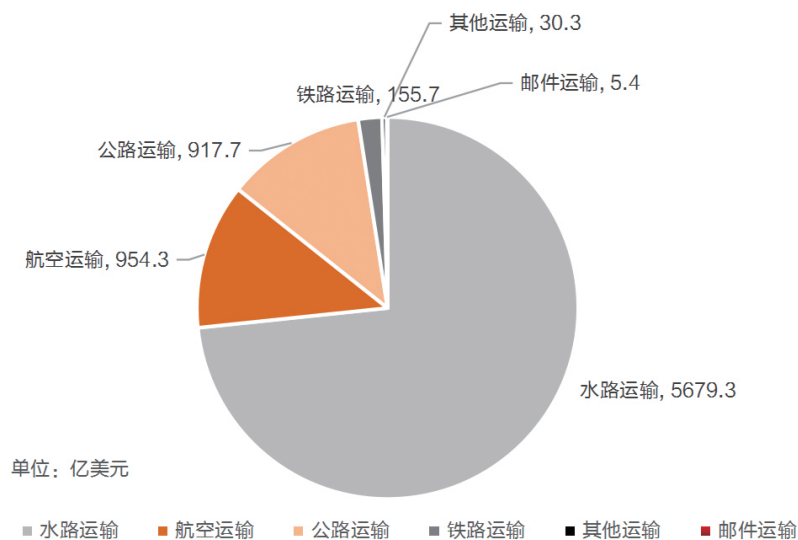


图4 中国对“一带一路”国家出口额中的各类运输方式占比(2017年)
数据来源:《2018“一带一路”贸易合作大数据全书》

年,中国对“一带一路”国家的出口中,铁路运输的出口额增长较快。

海运贸易运输的主要方式,但是经常面临因为油价变动和贸易运输条件的变化导致的亏损。当下,海运企业为了成本控制、确保一定的盈利水平,将可能逐步考虑以自保方式进行贸易运输风险管理。2017年中远海运财产保险自保公司成立,这既是中远集团自身对保险服务的诉求,也是贸易新格局下中国运输企业进行风险管理的新势头。而在铁路运输和公路运输领域成立的自保公司亦是如此。

(二)对经营方式的影响:由分支机构模式向前台模式转变

“一带一路”沿线国家的经济和社会特征,导致相关保险的经营方式也将发生变化,主要从开设子公司或者分支机构经营保险的模式向通过前台保险公司经营保险的模式转变。开设分支机构经营保险虽然可以更好地建立市场信誉,掌握国际市场发展,但是一方面势必要求大量增加资本金,

提高了融资成本和经营成本,另一方面经营牌照的获取成本也较高,此外,还可能在国家之间经营理念的冲突。面对急剧上升的“一带一路”相关保险需求,保险公司的供给系统出于对市场灵活应变的考虑,从分支机构模式向前台模式转变可在较短时间内开展业务,获取“一带一路”相关保险的主动权和市场份额。诚然,前台经营模式是权宜之计抑或是长期策略还取决于保险公司对“一带一路”相关保险的风险性和盈利性的判断。

(三)对承保范围的影响:逐步试验性扩大贸易相关可保风险的范畴

在既往的传统贸易中,保险公司更为注重船舶保险或者货物运输保险。但是“一带一路”沿线国家的地理、气象及政治风险等诸多方面都发生了变化。保险公司需要逐步通过试验性的方式扩大其承保风险的范畴。有些保险公司出于投保人风险转移的诉求,已经开始考虑恐怖主义保险、绑架与赎金保险等。这些新型保险虽然可以提升

投保方的风险保障范围,但是也可能使保险公司陷入困局。例如,绑架与赎金保险一般是针对海盗及其犯罪行为,但是近年来发现此类行为的背后往往与恐怖主义相关联,这就破坏了风险独立性原则。同时,绑架与赎金保险的存在可能隐性助长绑架行为,也可能推高赎金金额。故此,保险公司在扩大贸易相关的可保风险范畴时,需要做好风险测试与承保后的风险分散。

(四)对风险管理端的影响:再保险的收缩与新技术的应用

从风险管理的视角来看,与当前贸易相关的保险发生了两项重要的变化:第一是新技术的应用大大降低了与贸易相关保险的出险率和损失率。根据国际海上保险联合会(IUMI)的最新统计,在全球船舶数量持续上升的情况下,所有等级的船舶全损率持续下降,创二十年新低。这主要源于新的造船技术、新的航海技术和新的海上救援技术的应用。第二,由于贸易国别、贸易商品和贸易航线的变化,导致贸易新风险的出现拉高了海上保险的赔付率,使得贸易相关的保险整体呈现出亏损状态。据IUMI统计,2017年全球货运险的综合赔付率为106%,海上保险业务的全面亏损迫使一些再保险公司逐步降低或者退出贸易相关的再保险市场。再保险供给的不足,使得贸易相关的原保险面临较高的承保风险。

综上,不论是贸易战,还是“一带一路”贸易,都可能对我国的贸易体量和贸易结构产生深刻的影响。它可能引起大型进出口企业或者物流公司通过设立自保公司的方式来缓解成本压力;也可能迫使保险公司将其承保范围由传统型贸易保险向扩展型贸易保险转化。而在这一切变局之中,既有海运等新技术带来的风险利好,也有再保险萎缩带来的利空。保险公司需要以系统性的眼光审视贸易变化对保险的冲击,并做好风险管理的应对之策。■