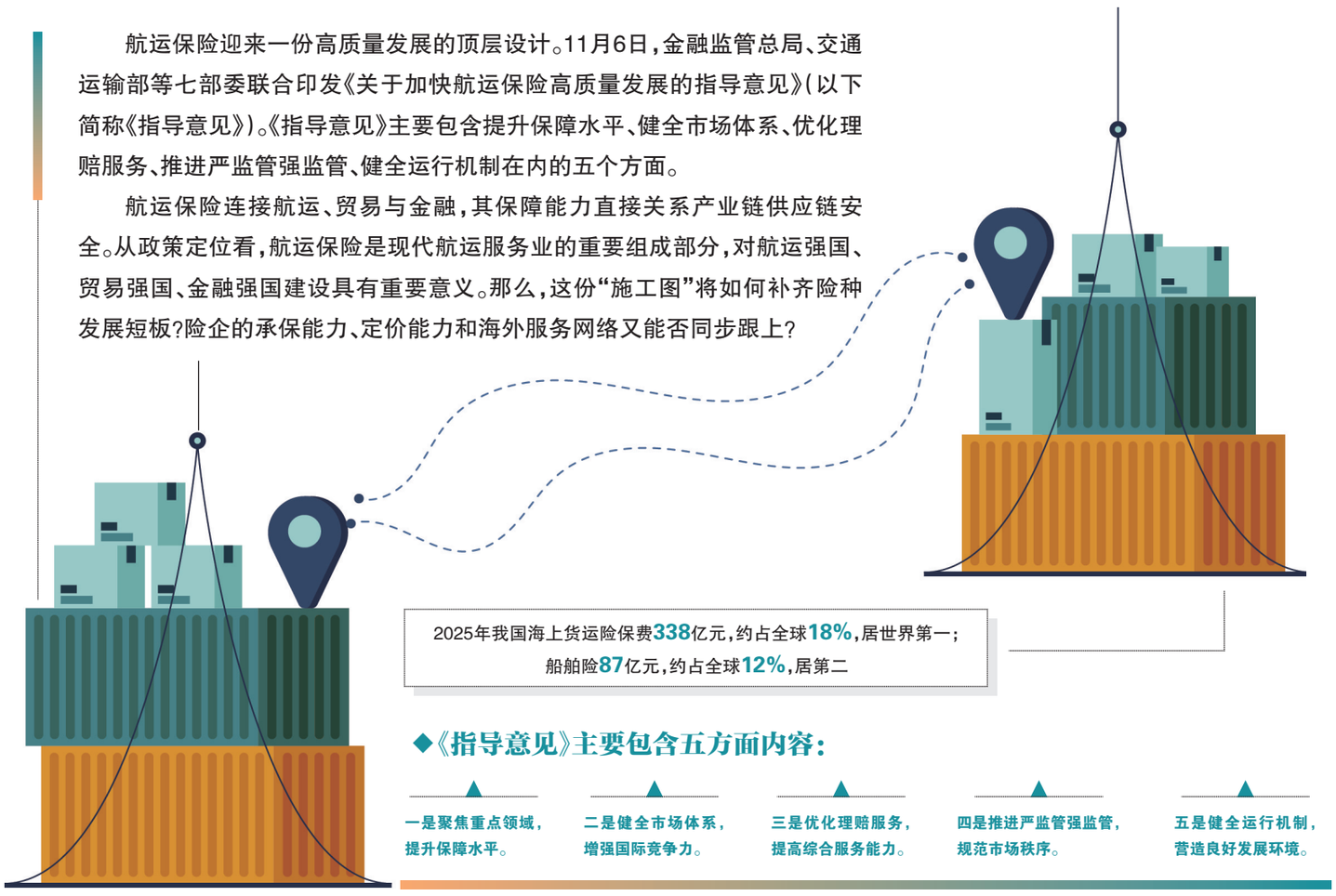
编辑 卓洋 美编 贾丛丛 责校 杨志强 电话:64101949 bbtzbs@163.com

航运保险迎顶层“施工图”

航运保险迎来一份高质量发展的顶层设计。11月6日,金融监管总局、交通运输部等七部委联合印发《关于加快航运保险高质量发展的指导意见》(以下简称《指导意见》)。《指导意见》主要包含提升保障水平、健全市场体系、优化理赔服务、推进严监管强监管、健全运行机制在内的五个方面。

航运保险连接航运、贸易与金融,其保障能力直接关系产业链供应链安全。从政策定位看,航运保险是现代航运服务业的重要组成部分,对航运强国、贸易强国、金融强国建设具有重要意义。那么,这份“施工图”将如何补齐险种发展短板?险企的承保能力、定价能力和海外服务网络又能否同步跟上?



2025年我国海上货运险保费338亿元,约占全球18%,居世界第一;船舶险87亿元,约占全球12%,居第二

◆《指导意见》主要包含五方面内容:

一是聚焦重点领域,提升保障水平。

二是健全市场体系,增强国际竞争力。

三是优化理赔服务,提高综合服务能力。

四是推进严监管强监管,规范市场秩序。

五是健全运行机制,营造良好发展环境。

提高保障水平成关键词

此次《指导意见》并非针对单一维度的要求,而是围绕航运保险高质量发展作出系统部署。

在绿色航运和新型风险不断涌现的背景下,提升保障水平成为《指导意见》的重点之一。《指导意见》鼓励支持新能源清洁能源船舶提升对绿色燃料加注、电池系统更换、绿色改装、运营安全等相关产业链的保险保障水平。对地缘政治冲突、物流和供应链中断、网络安全、冰区航行等特殊和新型风险,积极响应市场需求,优化产品供给,提升保障水平。

航运保险的国际竞争力,离不开条款费率、结算币种和定价能力的支撑。对于健全市场体系,《指导意见》提出,完善条款费率机制、扩大人民币使用、提升自主定价能力、深化对外交流合作。对于扩大人民币使用而言,鼓励船舶制造、航运、外经贸企业和保险公司在航运保险领域更多使用人民币,优先在境内投保、理赔环节,以及和中资企业“走出去”业务场景推广使用人民币结算。

“根据‘健全市场体系’释放的信号来看,一是要把‘中国条款’做成国际市场愿意接受的公共产品,而不是关起门来自用。二是航运保险的国际业务基本以美元计价,保费收取、赔款支付、再保分出结算都走美元,有被卡脖子的风险。发展人民币结算也可借机推动人民币国际化。三是传统定价方法失灵了。一方面地缘冲突让费率由局势决定,而不是由历史频率决定;另一方面新能源船舶没有几十年的损失样本,大数定律无法发挥作用,回溯定价无从下手。所以《指导意见》要求数据共享平台加海事信用评价、加人工智能辅助定价、加再保与定价联动,走的是实时数据这条路。四是对外交流由‘参与’走向‘接入’。”首都经贸大学农村保险研究所副所长李文中表示。

产业数据也解释了为何市场体系建设需要同步推进。“2025年我国新接船舶订单占全球69%,手持订单中出口船占92.4%。这些船在全球跑、在全球出险,保险安排却主要落在伦敦。产业走在了金融服务前面,这才是四项举措被放在同一部分里的原因。”李文中表示。

对于推进严监管强监管,在李文中看来,严监管管的主要是条款费率。与普通财产险不同,航运保险条款的稍微变化对费率影响很大。《指导意见》明确要求“规范航运保险经纪行为”就是为了防止经纪人要求保险报备专属条款达到降价的目的。另外,在严监管的同时也留有空间。允许因突发国际事件变更责任范围的在10个工作日内补备案——战争险的除外区域常常以天计调整,这是实实在在的便利。

险企面临承保能力等挑战

从政策脉络看,此次《指导意见》既有既定部署的落地,也有补短板的现实考量。

李文中表示,2024年发布的《中共中央关于进一步全面深化改革 推进中国式现代化的决定》,提出“提高航运保险承保能力和全球服务水平”,《指导意见》显然是既定部署的落地。此外,2025年我国海上货运险保费338亿元,约占全球18%,居世界第一;船舶险87亿元,约占全球12%,居第二。但我国海运量约占全球三分之一,造船三大指标份额在56%到69%之间,航运保险只占全球海上保险市场的13%左右。背后的短板在于供给能力、定价能力和国际化能力,《指导意见》的出台显然也是为补这个短板,实现我国航运保险的高质量发展。

对保险公司而言,《指导意见》既释放出了一定的业务发展空间,也是对自身能力的一大考验。

“空间是真实存在的,但新空间几乎都落在‘没有历史数据’的地方。”李文中表示,保险保障范围从船壳、货损,扩到设计、建造、营运、处置全生命周期,扩到绿色燃料加注、电池系统更换、智能船舶网络安全,扩到跨境电商、海外仓、供应链中断、冰区航行。这里多数都是原来没有的产品线。虽然《指导意见》给了一些倾斜政策,但这些新保源恰恰都缺数据。

对于相关领域发展面临的难点,李文中表示,一是承保能力弱,靠单家资本解决不了。一艘大型LNG船、一次重大油污或撞桥,损失量级远超单一公司的自留能力。2024年我国再保险渗透率只有4.6%,全球平均是12.5%,这是硬约束。这需要把境外承保能力引进来,同时推动保险公司和船东互保协会合理提升自留额度。二是考核转向的落实。《指导意见》要求“转变规模考核导向,强化航运保险效益与风控指标,整治非理性竞争”。非理性竞争的根子在考核,不在费率;考核不改,条款和费率管得再细也会被绕开。三是服务网络和人才靠自建来不及。航运保险是“全球出单、全球理赔”的生意,没有海外网络,就很难服务中国船队走出去。

“《指导意见》并未要求每家都去铺网点,而是给了两条现实路径:与全球海事服务代理合作形成中国海外服务白名单;与救助打捞局、船级社、中资运输企业和中资海外港口协同。通俗来说是借网,不是建网。”李文中表示。

面对上述约束,险企需要重新定位自身角色和参与方式。李文中表示,对于保险公司而言,可以采取一定的应对举措。一是做承保能力的组织者,牵头共保体、统筹再保安排;二是做细分风险的定价者,在新能源船舶、冷链、跨境电商、多式联运里挑一两项做深;三是做服务网络的整合者,用代理、公估、临时仲裁把海外链条串起来;四是把条款参与前移——协会标准条款的制定过程,本身就是定价权的分配过程,不参与,就只能接受别人定的价格。

北京商报记者 胡永新

聚焦 Focus

中信信托被罚175万元背后的“合规考题”

这家头部信托机构再遭处罚。11月8日,北京商报记者注意到,国家金融监督管理总局北京监管局日前发布的行政处罚决定信息显示,中信信托有限责任公司(以下简称“中信信托”)因四项业务违规被罚175万元,相关责任人胡楠被警告并罚款5万元。

罚单指向的四处“缝隙”,落在中信信托数据真实性、人员行为、治理程序与估值披露这些内控要害上。另结合业绩表现,2026年上半年中信信托归属于母公司股东的净利润为17.22亿元,公司信托资产规模升至4.15万亿元,保持行业第一位置。有分析人士指出,“规模光环”不能替代“管理精度”,头部机构需要把管理精度提升到与业务复杂度相匹配的水平。

因内控短板被罚175万元

根据国家金融监督管理总局北京监管局披露的罚单,中信信托因四项业务违规被罚175万元,公司相关责任人胡楠被警告并罚款5万元。

具体来看,中信信托主要违法违规行为包括:固有业务风险分类不准确,资产质量不实;员工违规汇集资金购买信托产品;个别高管人员未经任职资格核准提前履职;净值化管理不到位。

细看罚单,四项事由中没有信托行业较为常见的“资金投向不合规”“尽职调查不到位”等违规事项,而是集中在机构自身的管理动作,包括业务风险分类、员工行为管理、任职资格与净值化管理等。

四项违规业务中,“固有业务风险分类不准确,资产质量不实”指向信托固有业务。固有业务是信托公司以自有资金开展的业务,也是抵御信托项目风险的“安全垫”。若风险分类不准确、资产质量不实,使得本应计入关注类甚至不良的资产,可能仍被归为正常类,进而造成减值计提不足,影响公司利润与资本的真实性。

根据中信信托2025年度报告,公司固有业务的展业原则是在净资本覆盖率和杠杆率的约束下,优化资产配置,实现固有资产增值目标,并支持信托业务及下属公司业务发展。截至报告期末,中信信托固有资产总额417亿元,同比增长7%。信用风险资产五级分类中,中信信托固有资产中的信用风险资产合计262.87亿元,不良资产率为0.59%,固有资产减值准备余额15.49亿元。

罚单中提到的“员工违规汇集资金购买信托产品”和“个别高管人员未经任职资格核准提前履职”,指向了中信信托人员管理的治理体系。前者往往容易突破合格投资者门槛、规避投资者人数限制,导致风险承受能力不匹配的投资者参与信托投资;后者属于高管任命跳过监管合规审查,出现“未批先履职”的违规情形。

此外,信托行业净值化管理的核心,是让产品净值真实、及时反映底层资产价值,估值、披露、申赎定价均须按规则执行。中信信托“净值化管理不到位”,可能出现估值滞后、不当收益平滑等问题。截至2025年末,中信信托资产管理信托规模19422亿元。

在中国金融智库特邀研究员余丰慧看来,中信信托本张罚单集中在中信信托自身的内部管理方面,这说明监管检查的穿透力正在向机构治理的底层延伸,查的是“管理动作本身是否真实、合规”,而不只是业务结果。例如,“固有业务风险分类不准确”意味着五级分类没有真实反映资产的实际风险状况,资产质量“注水”会直接掩盖潜在的不良敞口;“净值化管理不到位”会使得投资者无法基于真实净值做申购赎回决策,这违背了受托人最基本的公平义务,长期会侵蚀公司“受人之托”的信用根基。

金乐函数分析师廖鹤凯指出,中信信托这一罚单金额不多,却显示出监管精细化转变的持续深化,对底层风控失控细节的关注。罚单是对中信信托过去一段时间存量内控问题整改的过程,为后续主业的健康发展做底层保障。

转型考题待解

天眼查等公开信息显示,中信信托前身为1988年成立的中信兴业信托投资公司,2002年重组、改制后更名为中信信托,为中国中信金融控股有限公司全资子公司。当前,中信信托注册资本为112.76亿元。作为中信集团旗下的核心信托平台,中信信托业务涵盖资产管理信托、资产服务信托等领域。

从信托资产规模来看,截至2025年末,中信信托信托资产规模达到37939亿元,居行业第一,也是业内首家管理规模超过3万亿元的信托公司。报告期内,中信信托资产服务信托在总管理规模中占比达到47%,在信托资产分布中,工商企业占33.87%、金融机构占27.7%、证券市场占23.14%、房地产仅占2.84%。

经营方面,2025年中信信托实现营业总收入63.26亿元,同比增长17.61%;净利润30.52亿元,同比增长15.04%。另根据中信股份2026年中期业绩公告,2026年上半年,中信信托实现营业收入29.37亿元,归属于母公司股东的净利润为17.22亿元,公司信托资产规模升至4.15万亿元,较年初增长9.5%,保持行业第一位置。

余丰慧直言,中信信托的基本盘依然扎实,资产服务信托和标品信托的转型方向是清晰的。本次领到的罚单更表明,在转型深化期,头部机构需要把管理精度提升到与业务复杂度相匹配的水平,否则规模越大,管理盲区的潜在代价越高。

北京商报记者注意到,本张罚单是中信信托年内领到的第二张罚单。2026年1月,中信信托因未按规定标注异议信息,被中国人民银行北京市分行处以6万元罚款。对于本次罚单所涉及的具体违规事项出现原因、整改进度以及后续合规建设规划,北京商报记者向中信信托方面进行采访,截至发稿,未收到公司回复。

过去几年来,信托行业监管要求持续加码,从业机构转型动作持续推进,行业罚单也已成常态。廖鹤凯表示,中信信托作为行业头部机构,这次罚单有标杆作用。监管通过对中信信托这类头部信托公司合规经营更加严格的管理,推动行业从盲目的规模竞争转向质量优先兼顾规模。

余丰慧指出,规模扩张和管理能力之间的匹配永远是动态的,没有哪家机构可以靠体量豁免基础合规要求,头部机构的“规模光环”不能替代“管理精度”。对于中信信托而言,后续需要建立独立于业务条线的资产质量复核机制,确保五级分类反映真实风险,并建立系统化的估值校验流程,尤其是对于底层资产流动性差、估值依赖模型的项目,应由独立估值委员会开展定期复核。

同时,余丰慧建议,要将员工行为管控从“事后追责”前移到“事中监测”,“员工违规汇集资金购买信托产品”的根源是销售端对资金实际来源的穿透监控缺位,需要用系统手段对异常资金归集行为做实时预警,而不是等监管检查才发现。

北京商报记者 廖蒙