

Analysis on the Current Status and Existing Problems of Overseas Engineering Insurance

Yi Liang^{1,2,3,*} Hanping Zhao^{1,2}

¹ Key Laboratory of Environmental Change and Natural Disaster, Ministry of Education, Beijing Normal University, Beijing 100875, China;

² Academy of Disaster Reduction and Emergency Management, Ministry of Emergency Management & Ministry of Education, the Peoples' Republic of China, Beijing 100875, China

³ PICC Property and Casualty Company Limited Beijing Branch, Beijing 100010, China

*Corresponding author. Email: yliang1990@126.com

ABSTRACT

The "Belt and Road" initiative takes policy communication, facility connectivity, unimpeded trade, financial integration, and people-to-people bonds as its core, to create a community of interests, a community of destiny, and a community of mutual benefit and responsibility for mutual political trust, economic integration, and cultural inclusiveness. It has become a global mutually beneficial and win-win cooperation. China has made considerable progress in the process of integrating into the world economy and has become a major trading country with global influence. However, my country's ability to prevent overseas risks in general is still lagging, and is not commensurate with its status as a major trading country. In particular, the "Belt and Road" strategic radiation area involves a large number of countries, a large population, and complex and changeable geopolitical and economic relations. In the process of "going out", there are more political risks, economic risks, legal risks, default risks, man-made accidents and natural disaster risks. The insurance industry is a special industry that manages and transfers risks. As a kind of "community of destiny" with a long history, insurance organization, as a mature tool for risk prevention in international economic affairs, its own characteristics determine the service area of the insurance industry. The construction of the "Belt and Road" has natural advantages and should play a greater role closely following the national strategy, providing comprehensive risk protection and services for the "Belt and Road" cross-border cooperation, and alleviating the worries of enterprises "going out". To provide strong support for accelerating the construction of the "Belt and Road" and escort China's overseas interests.

Keywords: Overseas engineering project, The "Belt and Road" initiative, Engineering insurance, Risk management

中国海外工程保险经营现状及存在问题剖析

梁祎^{1,2,3,*} 赵晗萍^{1,2}

¹ 北京师范大学, 环境演变与自然灾害教育部重点实验室, 北京 100875, 中国

² 应急管理部/教育部减灾与应急管理研究院, 北京 100875, 中国

³ 中国人民财产保险股份有限公司北京市分公司, 北京 100010, 中国

* 通讯作者. 电子邮箱: yliang1990@126.com

摘要

“一带一路”倡议以政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通为核心, 打造政治互信、经济融合、文化包容的利益共同体、命运共同体和责任共同体, 已成为全球互利共赢的合作新平台, 中国因此而在融入世界经济的进程中取得了长足的进步, 成为具有全球影响力的贸易大国。然而, 我国海外风险防范的能力总体依然滞后, 与贸易大国的地位并不相称, 特别是“一带一路”战略辐射区域涉及国别众多, 人口数量

庞大，地缘政治、经济关系复杂多变，我国企业“走出去”过程中面临着较多的政治风险、经济风险、法律风险、违约风险、人为事故与自然灾害风险。保险行业作为管理风险和转移风险的特殊行业，保险组织作为一种历史悠久的“命运共同体”，保险机制作为国际经济事务中通行的风险防范的成熟工具，其自身特点决定了保险行业服务“一带一路”建设具有天然优势，理应在“一带一路”建设中发挥更大作用，紧跟国家战略，为“一带一路”跨境合作提供全面的风险保障与服务，减轻企业“走出去”的后顾之忧，为加快推进“一带一路”建设提供有力支撑，为中国海外利益保驾护航。

关键字： 海外工程， 一带一路， 工程保险， 风险管理。

1. 海外工程经营现状

海外工程是国际工程市场的一个重要组成部分，强有力的带动了国际经济合作，合作涉及到政治、经济、资金、物资、技术、管理以及人力等多个方面，有利于各个国家充分发挥组织优势，有效节约成本，快速学习优秀经验。目前海外工程项目多集中于“一带一路”沿线地区，“一带一路”沿线包括东盟、南亚、西亚、中亚、北美和欧洲等 65 个国家，沿线国家经济总量约占世界经济总量的 31%^[1]。本文将海外工程研究重点集中于“一带一路”沿线地区中国承包商参建的工程项目，项目类型包括但不限于道路工程、桥梁工程、轨道交通工程、水电站工程、房屋工程、电网工程、电厂工程等。

根据商务部公开数据显示，仅 2020 年 1-9 月，我国企业在“一带一路”沿线对 57 个国家非金融类直接投资 910.3 亿元人民币，同比增长 32.3%（折合 130.2 亿美元，同比增长 29.7%），占同期总额的 16.5%，较上年同期提升 4.1 个百分点，主要投向新加坡、印尼、老挝、越南、柬埔寨、马来西亚、泰国、哈萨克斯坦、阿联酋和缅甸等国家。对外承包工程方面，我国企业在“一带一路”沿线的 61 个国家新签对外承包工程项目合同 3478 份，新签合同额 5852.8 亿元人民币，占同期我国对外承包工程新签合同额的 55.7%，同比下降 1.6%（折合 837.1 亿美元，同比下降 3.6%）；完成营业额 3714.7 亿元人民币，占同期总额的 58.2%，同比下降 3%（折合 531.3 亿美元，同比下降 4.9%）^[2]。美国《工程新闻纪录》（ENR）最新发布的 2019 年“全球最大 250 家国际承包商”榜单中，75 家中国企业入围，较上年增加 6 家，数量再创历史新高，蝉联各国榜首。从各国上榜企业国际营业总额来看，中国企业在 2018 年实现国际营业额 1189.67 亿美元，同比增长 4.3%，占 250 家上榜企业国际营业总额的 24.4%，较上年提升 0.7 个百分点。3 家中国企业进入榜单前 10 强，共有 10 家中国企业进入榜单 50 强^[3]。

“一带一路”两头分别是活跃的东亚经济圈和发达的欧洲经济圈，由于覆盖区域广阔、包含的国家众多、经济发展水平各异，使得沿线各国基础设施建设水平区域差异明显。比如，泰国目前只有约 4,000 多公里的铁路，每小时运行速度只有 30-40 公里，运力比较低；巴基斯坦有些工业城市每天只能供电 4-6 小时；这就导致基础设施建设是“一带一路”倡议的优先领域和基础环节，只有沿线国家的基础设施水平得到有效提高，投资环境才能改善，才会带动沿线投资和贸易发展，因此以电厂、电网、桥梁、道路等基础设施建设为主的对外承包工程项目是中国企业走出去的主要工作领域。

机遇存在的同时必然伴随着挑战。一方面“一带一路”沿线国家，尤其是中东等地区，由于宗教、领土、恐怖主义问题使得地区冲突不断，比如中亚阿富汗问题、南亚印巴克什米尔问题、西亚叙利亚问题等。另一方面各国政治体制各异，有社会主义国家，也有资本主义国家。有些国家政治不稳定，政权更迭频繁，例如马来西亚政府换届，导致前期已中标的东部铁路工程项目延缓开工，或已开工又进入停滞状态；更加重要的是“一带一路”沿线国家自然灾害易发、多发和频发，灾害类型多样，经济水平低下导致抗灾能力弱，严重威胁生命财产安全、通道安全、投资安全，制约经济社会发展。以上这些都对“一带一路”沿线基础设施先行和投资施工企业经营带来不确定性和风险。这些风险因素不仅可能导致国际基础设施建设项目亏损、延期、停滞、失败，还会影响我国驻外的工程相关人员人身安全^[4]。

2. 海外工程保险经营现状

2012 年-2018 年我国工程险市场发展迅猛，特别是 2016 年以后年均增速超过 10%，截止 2018 年末我国工程险保费收入为 120.79 亿（行业内部数据）；虽然整体发展势头良好，但是近年来市场整体盈利水平偏差，自 2014 年以来连年亏损，整体亏损金额为 19.14 亿元，整体市场竞争呈白热化趋势。基于国

内某大型财产保险公司 2012 年-2018 年工程保险经营数据，笔者对此统计时间段内的海外工程保险业务的承保数据进行了分析，希望通过对历史承保项目进行多维度分析，发现工程保险海外业务历史承保过程中的问题，了解行业整体发展趋势。

2.1 工程保险海外业务保单数量及保费收入情况

从保单数量角度来看，国内业务和海外业务保单数量均稳步增长，其中国内业务增长趋势明显，特别是自 2016 年以来，连续快速增长，截止 2018 年底，国内保单数量已突破 3 万笔。从保单数量来看，海外业务保单数量占比较低，出单工作量相对较少。

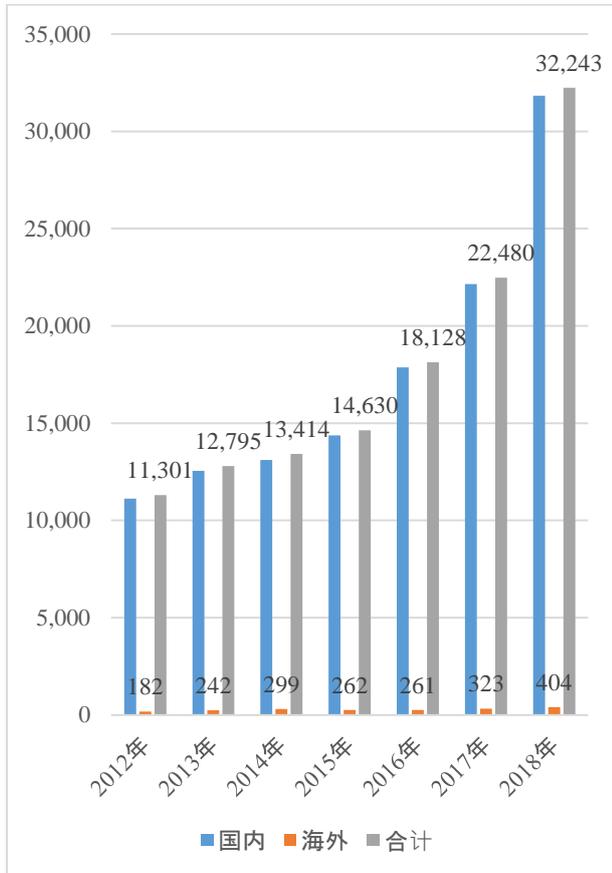


图 1 2012 年-2018 年国内、海外业务保单数量情况 (单位: 个)

2.2 工程保险海外业务 2012 年-2018 年国内、海外业务保费收入、增速及占比

2012 年至 2018 年国内工程险业务逐年稳步增长，而海外业务波动性较大。从业务占比来看，海外工程险业务约占工程保险整体保费收入 9.57% 左右。

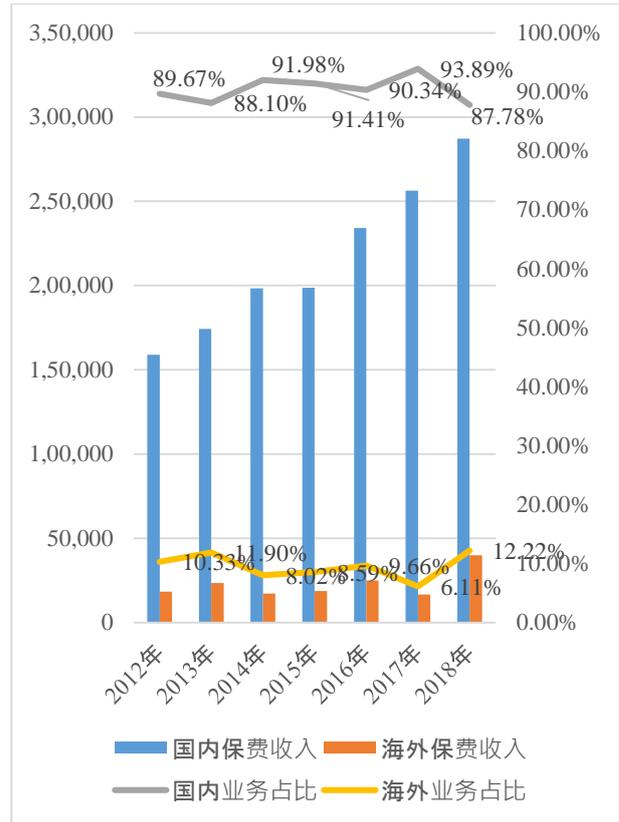


图 2 2012 年-2018 年国内、海外业务保费收入、增速及占比 (单位: 万元)

从工程类别角度来说，海外业务主要依靠道路类、铁路、水利水电项目类、房屋楼宇类、火电站类、堤坝类、公共设施、冶金工业类、陆地管线工程及供水工程，保费收入超过 5000 万。从平均费率角度对比来看，国内和海外业务费率均有不同程度的下降，但是海外业务的费率下降趋势更为明显。从国内和海外平均费率来看，地铁类、轻轨类、道路类、铁路类、公共设施类项目费率海外平均费率已经低于国内平均费率，特别是地铁类业务，海外业务的费率水平远低于国内费率水平；道路、铁路类业务无论是国内还是海外保费规模均较大，但是整体赔付情况较差，而海外业务费率低于国内水平可能对工程保险整体盈利带来比较大的影响。

3. 保险业服务海外工程优势

根据瑞士再研究院的统计，2018 年全球因自然灾害和人为灾难导致的经济损失高达 1650 亿美元。其中具有保险保障的部分仅 850 亿美元，仍有 50% 的损失由政府和大众承担，风险敞口之大触目惊心^[5]。保险业既是金融业的重要组成部分，又是管理风险的特殊行业，其自身特点决定了保险行业服务共建“一带一路”具有天然优势，能够为“一带一路”跨境合作提供全面高质量的风险保障与服务。具体来说，保险业可以从政策沟通、设施联通、贸易畅通、资金融通、民心相通这五大共建重点，充分发挥行业优势，贡献行业智慧。

首先是政策沟通。企业“走出去”，离不开保险行业的保驾护航。“一带一路”沿线有很多不发达国家和地区，有着较高的政治风险、经济风险、社会风险和技术风险，中国银行保险监管部门与沿线国家的政府部门开展的高层次合作，非常有利于企业利用保险行业的风险管理团队和技术来化解各行各业参与“一带一路”建设中所面临的各种风险。当“一带一路”建设中风险损失出现时，保险公司的参与可以及时进行国际化的经济补偿，缓解国家之间、劳资之间、企业之间的各种矛盾，保证建设的稳定性和持续性。

2015年以来，中国保险监管部门与“一带一路”沿线国家签署了多个合作协议，比如，原中国保险监督管理委员会与欧洲保险和职业养老金管理局谅解备忘录；中俄保险业合作发展行动计划；中俄保险监管合作谅解备忘录；中美保险监管合作谅解备忘录。国家监管层面的保险合作成为中国保险公司参与“一带一路”建设和进行相应海外布局的坚实基础。

其次是设施联通。设施联通是“一带一路”建设的核心工作之一。大量的基础设施建设时刻面临着人身、财产、责任和信用风险，而作为专业的风险管理机构，在工程建设中，保险公司的风险管理团队、技术和流程，非常有利于将大大小小的风险点进行事先排查、事中管理和事后补偿，将众多的风险化解于无形，以最小的成本最大程度地保护沿线国家和建设企业人民生命财产的安全。

第三是贸易畅通。当今的世界经济，没有保险的国际贸易是不可思议的。无论是国际货物运输保险，还是信用保险，保险在国际贸易中的作用被证明是无可替代的。近些年来，中国的航运业发展迅速。继2012年成为世界第一造船大国后，2013年中国又成为世界第一货物贸易大国；全球货物吞吐量最大的十个港口有七个在中国，但中国航运保险的发展还未能完全追上中国航运事业脚步。积极参与保障“一带一路”的贸易畅通，既是中国保险业的职责，也是中国保险业能够奋起直追，匹配国际贸易大国地位的良机。

第四是资金融通。在“一带一路”战略中，银行业在资金融通方面占有主导地位，但其所承担的风险也不容忽视。利用保险业的风险管理优势，与银行业协同作战，事先化解银行业所面临的各种风险，原本就是保险业应有的长项与应尽之责。同时，保险业资金融通的作用也越来越强大。2018年末，中国保险业的资金余额达到16.40万亿元，而且随着保险费收入的迅速增长，保险公司可以运用的资金还会大幅增加，在“资产荒”的背景下，保险公司都在寻求既能保证资金安全性，又能保证资金收益性和流动性的保险资金运用渠道。而“一带一路”沿线国家的沿线资源丰富，但是资本市场的发展水

平并不高，因此拓展资金融通渠道，将保险资金引流进去的工作就显得特别关键。

第五是民心相通。“一带一路”建设不但是经济上的国际合作，也是中国文化与其他文化的交流。中国保险业通过支持“一带一路”建设走出国门，可以将中国文化中的居安思危、未雨绸缪、防患于未然等风险意识和防灾防损意识传播出去，造福其他国家和地区的人民；可以通过保险的风险分散和经济补偿职能，以市场化的手段，保障沿线居民的生产生活，带动沿线发展中国家保险业的发展，以促进沿线国家社会的和谐与稳定。保险业“通民心”作用的发挥可能会比较缓慢，但却最为持久。

由此可见，在“一带一路”建设中，保险可以成为很好的政策手段和政策工具，以其特有的商业属性，助力于国家“一带一路”战略的实现。

4. 保险业服务海外工程现状

自共建“一带一路”倡议提出以来，依靠有效的双多边机制和区域合作平台，贸易畅通、资金融通不断深化。但在各国联通程度和依赖程度前所未有地加强的同时，各国面临的风险挑战也愈发严峻，地域差异性明显，风险复杂多样，政治风险、社会风险、法律风险、违约风险和自然灾害风险较大。保险是现代风险管理的基本手段，也是国际经济事务中通行的风险防范成熟机制，理应在“一带一路”建设中发挥更大作用。

目前，我国保险公司重点在基础建设、贸易畅通、国际产能合作、民心互通等方面为服务“一带一路”高质量发展做出了突出贡献。

在对接“一带一路”基础设施建设方面，我国保险公司积极为诸多项目建设提供了风险保障，包括有国际影响力的海外工程项目，如雅万高铁、中老铁路、肯尼亚蒙内铁路、老挝南欧江水电站、巴基斯坦卡西姆港燃煤电站等项目，涉及到的服务或产品有工程险、企财险、工程相关的境外的责任险以及工程相关的货运险、中资机构的安保服务等。

在促进“一带一路”沿线国家贸易畅通方面，保险公司提供了包括进出口贸易货运险、远洋船舶险以及短期出口信用险、出口产责险在内的多种保险服务，主要服务于“走出去”企业海外的商贸活动。

在促进国际产能合作方面，我国保险公司为核能、航空航天、石油化工等项目的特殊风险提供保险解决方案。例如，我国险企在核能险方面参与承保项目有巴基斯坦卡拉奇核电项目、英国欣克利角核电项目等；航天险方面主要为民航机队（全球第一大机队）的联合保单，并对于海外的埃及二号卫星、老挝亚太卫星等项目提供了保险保障，这些项目多为中国和海外的产能合作项目；石油险方面，中石油、中石化、青海油等中资能源企业在海外的

60 余个国家的石油资产的保险保障基本上都有我国险企的参与；近年来我国险企还开展了首台套重大技术装备保险的试点，为装备制造企业“走出去”开拓海外市场保驾护航。

在服务“民心相通”工作方面，险企业对于境外的工作人员、出境旅游人员、商务人员以及海外留学生，提供了医疗保险、健康保险、雇主责任险、海外防御保险等。

另外，部分中国保险企业还通过国际合作的方式，建立全球化服务网络，为“走出去”的中国企业和公民提供全球化、专业化的本地服务。一方面，帮助会员企业在线寻找海外园区；组织会员企业海外考察；帮助会员企业与各合作方进行资源整合、商业（项目）对接；引导会员企业，将自身优势与投资目的地实现高效配置和优质组合。还可以在全球范围内为中国出境公民提供全天候的救援和救助服务，提供更加高效和个性化的服务。

5. 保险业服务海外工程存在的问题

在“一带一路”建设过程中保险机构服务各类企业“走出去”取得一定成绩的同时，也存在诸多突出的问题，亟需按照党中央高质量发展的要求，提升保险业服务“一带一路”国家战略的能力和品质。

5.1 保险业海外风险管理能力严重不足

保险业海外风险管理能力严重不足，尚不能为“走出去”参与“一带一路”建设的企业提供强大的风险识别、评估、处置与优化等一系列的风险管理服务，在目前我国尚没有任何一家保险公司具备足够的国际化风险管理能力的情况下，我国保险业风险管理服务的综合竞争力将在相当长的时间内都难以较好地担当为“一带一路”企业保驾护航的重任，反而是各家保险公司在国际市场竞争中彼此掣肘，陷入价格竞争泥潭的倾向愈发明显。

5.2 海外经营管理基础薄弱，属地服务水平低

中国保险企业国际化发展还处于较为初级的阶段，海外分支机构较少，自主性全球化服务网络尚未建立。险企往往需要在相对成熟的条件下才会考虑设立海外分支机构，例如分支机构要能够有效运营、可持续经营，能够保证其承保稳健、财务稳健、投资稳健，避免形成僵尸企业等等，这些现实需要往往会使险企在海外扩张时保持审慎态度。

险企海外经营管理基础薄弱，直接影响了其属地服务能力。一方面，在海外经营保险业务涉及到当地的监管问题，大多数地区的保险业务只能通过当地的机构出单，除非在当地设立机构作为直保公司出单，或者得到当地政府的豁免，但得到豁免往往比较困难，特别是当一国法律或项目业主要求在当地为项目投保的情况下，往往会造成业务流失的

结果。另一方面，一旦承保的项目出险，险企难以做到迅速响应，查勘、定损、救援、理赔等一系列工作都较为滞后，属地服务水平较低。目前，中国险企更多是以派驻工作组、战略合作伙伴、保险经纪公司、海外分公司（这种情况较少，如大地保险公司可以通过中再新加坡分公司、桥社新加坡公司以及桥社澳大利亚 SLE 公司等经营海外业务）等多种模式为“走出去”企业提供保险服务。中国险企在“夹缝”中服务“一带一路”战略的现实情况亟需得以改善。

5.3 缺乏海外业务经营经验

保险公司在开拓海外业务方面缺乏相应经验，从项目试点到取得相应成果，不仅需要时间，也需要和海外企业进行政策、战略等方面的协调。险企对于海外的法律问题、宗教问题、民风民俗问题等了解不够具体全面，在一定程度上加大了项目实施的风险，提高了成本。

5.4 信息共享水平低

险企经营海外业务，信息不对称问题较为严重，面临着诸如政治制度风险、经济制度风险、文化冲突等风险，经营海外业务常常存在各种隐患。险企常规的做法是通过自主研究、购买相关信息与服务、与境外国家的公司多方联系等方式获取必要信息，各自为战，成本高、效率低，大大制约了险企服务“一带一路”战略的前进步伐。

5.5 业务统计口径影响险企经营海外业务的积极性

海外直保方式受限的情况下，保险公司往往选择“曲线救国”，以再保人的身份参与海外业务，但获得的保费只能以再保险的口径进行统计，而中国原保险保费和再保险保费分开统计的制度，直接影响保险公司的最终业绩水平，这一定程度上降低了保险公司经营海外业务的积极性。

5.6 缺乏复合型人才

保险公司经营海外业务过程中，往往需要具备一定海外工作经验和专业知识的综合性人才，只有充分了解被服务国家的相关政治制度、经济制度、法律政策、文化习俗等，保险公司才能更好地适应国外市场环境，更好地经营海外业务、提供海外服务。目前从整个保险业来看，国际化人才仍然较为稀缺。

5.7 产品创新不足

在产品创新方面，现存产品未能充分满足企业走出去的保障需求，不能充分覆盖企业面临的风险

保障缺口,如针对延期开工(DSU)、政治暴力(PV)、疾病意外、政治风险等各种新型风险,国内保险行业自主开发的产品相对滞后,直保产品和中文条款开发落后于市场需求。

5.8 外汇风险影响较大

保险企业在经营国际业务过程中,常常受到外汇风险的困扰。在境外当地签订原保单或者收取原保费支付再保费时,客户或者机构会要求使用当地币种,保险公司境外结算货币多使用美元,而某些国家当地币种比较小众,经营长期责任的保单业务时,前期承保、后期理赔以及保费的分期缴付中,产生的结算风险与汇兑风险均难以规避。另外,还存在某些国家的币种特殊,中国银行也无法及时提供帮助的情况,导致保费数量无法计算,保费无法收取。

6. 小结

总体而言,在服务“一带一路”国家战略中,国内保险公司尚未形成合力,且普遍缺乏海外服务经验和稳定的保险支持,对于中国海外利益保险的供给相对滞后,造成了较严重的中国海外利益保费外流,一些涉及国家战略和国家核心利益的保险项目由外资保险公司参与甚至主导,对国家核心利益造成潜在威胁,保险自主权亟待加强。目前,国内保险公司对于中国海外利益采取国内统保外出单模式,对海外利益的保险服务能力有限,而且存在一定灰色地带。对东道国监管未给予充分尊重,影响中国保险业的国际形象,一旦发生重大赔案件,容易引发国际纠纷,造成比较恶劣的国际影响。

可以预见,随着“一带一路”倡议的持续推进,中国海外利益仍将持续增加,相应的保险发展空间也在不断扩大。但在服务“一带一路”中国海外利益的保障工作中,还存在现有保障覆盖不足,缺乏针对性保障产品,境外出单存在挑战,境外理赔服务滞后,尚未建立风险评估体系,特殊风险再保险支持不足等情况或问题。因此,不论是基于中国保险业行业发展的需要,还是上升到更高一个层面的国家战略,中国保险业都必须尽快搭建并健全服务国内保险业的海外网络平台,实现紧跟企业“走出去”步伐的海外风险保障服务支持,更加切实有效地为“一带一路”保驾护航。建议监管部门从顶层设计的角度出发,把保险服务,特别是风险管理服务作为一项制度保障,纳入国家“一带一路”战略的总体布局之中。这对于国内保险公司争取更多保费和提高国际业务能力,对于保险业捍卫主权和更好地服务“一带一路”建设,都具有重要的意义。

参考文献

- [1] 北京师范大学新兴市场研究院,“一带一路”研究院.《“一带一路”沿线国家经济社会发展报告》[J].经济研究参考,2017,03:1-50.
- [2]<http://fec.mofcom.gov.cn/article/fwydy1/tjsj/202010/20201003011295.shtml>
- [3] http://www.sohu.com/a/335551186_444154
- [4] 王欣杰.“一带一路”背景下莫喀高铁项目建设阶段承包商风险管理实证研究[D].西南交通大学,2017.
- [5] <https://www.swissre.com/institute/research/sigma-research/sigma-2019-02.html>