



贸易评论 第四辑 王新奎 主编

全球经济复苏乏力与中国对外贸易

贸易评论 第四辑 王新奎 主编

全球经济复苏乏力与中国对外贸易

 上海人民出版社

图书在版编目(CIP)数据

全球经济复苏乏力与中国对外贸易/王新奎主编.

—上海:上海人民出版社,2013

(贸易评论.第4辑)

ISBN 978-7-208-11911-6

I. ①全… II. ①王… III. ①世界经济—经济恢复—文集②对外贸易—中国—文集 IV. ①F11-53②F752-53

中国版本图书馆CIP数据核字(2013)第270440号

责任编辑 周 峥 李 莹

封面设计 陈 楠

贸易评论(第四辑)

全球经济复苏乏力与中国对外贸易

王新奎 主编

世纪出版集团

上海人民出版社出版

(200001 上海福建中路193号 www.ewen.cc)

世纪出版集团发行中心发行

上海商务联西印刷有限公司印刷

开本 720×1000 1/16 印张 8 插页 2 字数 136,000

2013年12月第1版 2013年12月第1次印刷

ISBN 978-7-208-11911-6/F·2199

定价 20.00元

《贸易评论》由上海 WTO 事务咨询中心主办

目 录

研究论文

航运保险业发展对上海全球航运资源配置能力提升的作用和 现状研究.....	徐美芳	1
中国外贸出口增值及其产业特征分析:基于 OECD 非竞争型 投入产出表的比较研究	王 颖	20
危机后中国外部经济失衡调整的战略设想	李 刚 唐慧超	33
多哈回合非农产品市场准入谈判进程及可能效应模拟	黄 鹏 汪建新	46
关于全球价值链分工与贸易背景下国际贸易统计方法改革及 对我国外贸统计影响的研究	张 磊	58
后危机时代美国对中小企业出口的重点扶持政策简述	陈 靓	70
《韩美自由贸易协定》投资章简评	梅盛军	77
澳大利亚自然资源监管体系介绍及对中国的借鉴意义	王晨曦	85
反向服务外包如何影响中国的就业结构 ——从中国作为发包国的视角分析	孟 雪	99

航运保险业发展对上海全球航运资源配置能力提升的作用和现状研究^①

徐美芳^②

内容摘要:上海航运保险业曾经辉煌过,也有过衰退。2009年国务院出台的19号文,为上海航运保险业提供了新的发展契机,也提出了更高的功能要求——全球航运资源配置能力。本文研究认为,上海航运保险处于国内领先地位,但仍远远落后于伦敦等国际航运保险中心。例如,上海航运保险企业总量继续居全国之首,种类齐全,且分布较为集中;2012年,航运保险相关保费规模达36亿元,约占全国的20%;市场集中率 CR_8 达89%,为典型的寡占I型;中外资保费结构比例达91:9,创近十年历史最高。上海航运保险业存在的挑战主要表现在:航运保险企业传统的经营管理体制改革需要进一步深入;再保险市场发展需要实质性突破;发展环境需要在更大范围内得到完善。

关键词:航运保险;资源配置能力;国际航运中心

Abstract: Shanghai marine insurance industry has been trilliant and also had a recession. The document No.19 provides new opportunity for shanghai and puts forward higher requirement-the ability of global shipping resources allocation. Shanghai marine insurance industry now is in the leading position in China but far behind the international shipping center such as London. Fisrt, the number of the enterprise continues to rank first in the country and all kinds of the enterprise can be found in Shanghai. Second, the premiums in 2012 was 3600 million yuan and accounted for about 20% of the country, the market concentration ratio CR_8 was 89% and was highest in recent ten years. The

① 本文发表于《上海经济发展报告(2012)》,社会科学文献出版社2012年版,部分数据作了更新。

② 经济学博士,上海社会科学院经济研究所副研究员,主要研究方向:金融和保险。

proportion of foreign premium structure was 91 : 9. The report finds there are still many challenges for Shanghai insurance industry such as the traditional management system, the backward reinsurance market and the imperfect development environment.

Key words: marine insurance; the ability of resource allocation; international shipping center

1995年,党中央国务院作出建设上海国际航运中心的重大决策。2009年,国务院通过上海国际航运中心和金融中心建设文件,力争到2020年将上海建设成为具有全球航运资源配置能力的国际航运中心。在此过程中,上海国际航运中心建设的基础设施不断完善,与此相配套的航运金融服务业发展空间也骤然扩大。航运保险业——航运金融服务业的重要组成部分,也成为衡量上海国际航运中心建设水平的重要标志之一。

一、加快航运保险业发展有利于提升上海 航运资源全球配置能力

资本密集性和高风险性使航运保险历来在国际航运和国际贸易中具有举足轻重的地位。加快航运保险业发展有利于上海航运资源全球配置能力。

(一) 国际航运中心建设对航运保险业的需求

以功能和作用作为划分标准,国际航运中心大致可以分为三大类,以伦敦为代表的第三类国际航运中心具有综合资源配置功能。研究发现,此类国际航运中心建设对航运保险业的需求主要有以下三个特点:

1. 话语权要求:树立以定价权和规则制定权为主要内容的国际话语权。配置全球航运资源的能力,必须具备在全球范围内能决定“配置什么”和“如何配置”的能力。这种配置能力高低,在很大程度上表现为话语权的大小。配置能力越高,话语权越大;反之,话语权越小。全球性是航运保险最重要的特征之一。因此,航运保险业的话语权,是一种国际话语权。

航运保险业的国际话语权,主要通过航运再保险价格形成和航运保险条款制定来体现。首先,需要拥有再保险话语权。通常,一个国家的普通企业财产险或健康医疗险等服务,能被本地区或本国企业提供绝大部分,但航运保险服务却

并不能如此。由于航运业的高风险性,一国或地区在控制大量的航运保险资源的同时,必须采取分保手段才能分散风险,否则大部分航运保险因风险太大、航运保险人不能单独承受而无法实现。国际再保险是一种常见分保方式,特别是在本国再保险能力有限的情况下,国际再保险就显得尤为重要。因此,再保险价格决定了分保是否可行,从而在很大程度上决定了航运保险的承保范围、承保方式。目前,世界上几乎所有远洋船舶的船东保赔责任险的巨额赔偿风险都通过船东保赔协会在伦敦劳合社办理了再保险,伦敦就拥有了远洋船舶的船东保赔责任险国际话语权。其次,从法律角度而言,保险是一种约定保险人和投保人权利义务的关系,因此,保险合同条款成为所有保险业务的重要依据,谁拥有航运保险合同条款制定和调整权,谁就掌握了航运保险的规则制定权。仍以伦敦为例,伦敦船舶保险条款中 ITC83 条款不仅在英国广泛使用,而且被许多国家作为制定本国船舶保险条款的依据;伦敦保险协会和伦敦承保人联合制定并修改的所谓的“协会条款”为全世界广泛认可和使用,并成为航运保险业内的条款典范;“伦敦仲裁”还成为很多航运、贸易和保险合同必然的选项。因此,伦敦拥有全球航运保险的规则制定权,国际话语权相对较大。

由此可见,话语权不是由谁给予的,而是由能力决定的。这种能力的形成过程中,企业起了很大的作用。因为企业总是向商务成本低、政策环境好、投资安全、利润收益率高的地区流动。当大量的、具有国际影响力的企业集聚在一起时,价格和规则就自发地形成和不断完善,当这种价格和规则被全世界接受并使用时,国际话语权也得以树立,配置资源的能力也得以提升并被认可。因此,提高配置全球航运资源能力,重要途径之一是集聚有世界影响力的企业。

2. 构成要求:从海上运输和进出口贸易不可或缺的组成部分发展到航运金融业的重要有机部分。作为进出口贸易和海上运输不可或缺的组成部分,航运保险不仅是一种分散风险的机制,而且也是一种重要的航运服务形式。

以往,航运保险是进出口贸易和海上运输不可或缺的组成部分。资料显示,全球 80% 的货物量通过海上运输完成的,中国约 2/3 的货物量也是如此。而国际贸易和运输过程中,自然灾害、意外事故、人为疏忽、碰撞等风险非常普遍,因此航运保险应运而生,成为海上运输和进出口贸易不可或缺的组成部分。例如,保险费、货物的成本和运费一起构成国际贸易货物价格的三要素,保险单与信用证相结合,成为国际结算中的必备业务文件之一。

随着国际航运中心的建设,航运保险的服务对象从本地、本区域的航运企业发展到全国、全球航运企业。因此,在国际航运中心建设过程中,航运保险在发展速度和发展规模方面逐渐超越本地或本区域进出口贸易和海上运输的发展,

而且能独立于本地或本地航运业而成为国际航运中心的航运金融业。从而使航运保险从被动的状态进入主动服务阶段,即从进出口贸易或海上运输带动保险业发展,进入保险业主动服务进出口贸易或海上海运输业并促进其发展的阶段。

3. 保障要求:承保的风险范围、标的、险别都有所扩大。提供风险保障服务永远是保险最基本的功能。无论是第一代国际航运中心,还是第二代、第三代国际航运中心建设过程中,航运保险的最基本功能是为航运企业分散风险。面对全球自然灾害、意外事故、人为疏忽、碰撞等风险不断增加的情况,具有全球航运资源配置能力的国际航运中心,也需要航运保险业提供更广的风险保障范围。瑞士再保险研究报告显示,2008 年通过保险转移的全球航运灾难损失达 10.96 亿美元,比 2003 年 1.6 亿美元增加了约 7 倍。

为适应具有全球航运资源配置功能的国际航运中心需求,航运保险必须扩大承保标的、开发新的险种。例如,面对全世界范围内的风险保障需求,尽管本地或本区域需要保障的标的仍为船舶、货物等,但具有全球航运资源配置功能的国际航运中心要求航运保险承保标的不能局限于原有的船舶、货物,应逐步扩展到与这些物质财产有关的各种非物质利益和责任,包括船舶租金、船员工资、船舶制造、港口机械设备等。其次,随着承保标的的扩大,险种险别也应进一步完善或创新,不能局限于船舶保险、货物保险、运费保险,必须开发责任保险、保赔保险等新险种。伦敦同样也是一个极好的案例。为适应市场,伦敦保险业在 20 世纪中叶推出了保赔保险业务,目前伦敦已成为全球最大的保赔保险中心,其中伦敦的船东互保协会占据全球市场 61.6% 的份额。正是凭借这种完善的风险保障机制,伦敦成为全球航运保险中心。扩展风险保障服务范围的同时,航运保险业也提升了航运中心配置资源的能力。

(二) 航运保险业发展对上海航运资源全球配置能力提升的作用

国务院〔2009〕19 号文明确指出,上海国际航运中心建设的总体目标是:到 2020 年,基本建成航运资源高度集聚、航运服务功能健全、航运市场环境优良、现代物流服务高效,具有全球航运资源配置能力的国际航运中心。为此,加快发展包括船舶融资、船运保险在内的高端服务业,特别是提升这些高端服务业的全球配置能力,成为上海建设国际航运中心的重要任务。

1. 航运保险具有强辐射性和高附加值特点,有利于促进上海航运高端服务业发展。随着国际航运服务业从低端向高端发展,高端航运服务业成为全球各大港口努力的方向。发展高端航运服务业也成为上海建设国际航运中心的重要内容。与上海港货物吞吐量和集装箱吞吐量均位居世界第一相比,目前,上海航

运服务业特别是高端服务业发展相对落后。第一,船舶融资、航运保险、资金结算和航运衍生交易等在内的航运金融业发展滞后。上海地区的船舶融资公司和产业基金均成立不久,资金结算和航运衍生交易也处于起步阶段。例如,截至2011年8月,上海仅有的1家单船项目公司,成立于2010年6月,航运产业基金尽管在2011年2月注册成立,但目前还没有正式运作。据上海金融协会的数据,目前上海的银行业提供的船舶融资额只占全球船舶总融资额1%^①。而伦敦船舶融资和海上保险业务在国际市场中的份额高达约18%和23%。相对而言,上海的保险业有较长的发展历史,保险组织也比较健全。因此,上海有条件大力发展航运保险。第二,海洋研发等知识型高端服务业仍处于起步阶段。新加坡提出到2025年建立全球海洋知识枢纽,大力发展海洋研究,以全球海洋知识枢纽来推动新加坡航运集群的发展。其中,研究、发明和教育是核心。而上海尽管拥有众多涉海高校、科研机构和企业研发机构,也成立了多个国家级海洋重点实验室和海洋科学试验基地,但与上海建设国际航运中心的国家战略相比,研发力量和研发水平仍欠缺。例如,上海至今没有国家级海洋科学研究中心。

上海“十二五”规划明确提出,十二五期间要按照高端化、集约化、服务化,推动三二一产业融合发展,加快形成以服务经济为主的产业结构。其中,航运服务业收入年均增长率达到15%左右。作为航运高端服务业的重要组成部分,航运保险业的发展,有利于促进上海航运服务业发展,有利于上海加快形成以服务经济为主的产业结构。

2. 航运保险提供预防和分散航运风险的专业服务,有利于巩固和提升上海航运企业的风险管理能力,促进航运业发展。航运业是高风险产业,具有单一危险单位价值高、风险多样、流动性强、法律关系复杂、产业周期强等特点,对风险管理有高于一般性行业的迫切需求。航运保险业的发展,有利于巩固和提升航运企业的风险管理能力,从而促进航运业的发展。

首先,第三方专业的风险管理方案有利于航运企业通过上海地区的航运保险机制转移和分散风险。资料显示,通过保险机制转移和分散风险是较理想的风险管理策略。与上海港货物吞吐量和集装箱吞吐量位居世界第一的地位相比,上海航运保险费仅占全球市场份额的1%;境内公司70%以上的保赔保险业务在境外投保。其次,参与保险业务的过程有利于航运企业提升自身的预防和自保风险的能力。资料显示,目前,上海地区航运物流企业发生的各种事

① <http://sh.people.com.cn/GB/167985/167987/15395919.html>.

故中,责任赔偿额已占企业营业额的10%,但绝大多数企业尚没有有效采取预防措施。作为专业的风险管理企业,航运保险企业积累了大量的预防和分散风险的经验,在提供保险服务的过程中,航运企业也需要参与部分协助工作。而参与保险服务本身就是培养风险管理人才的重要途径,从而促进航运企业提升防范和管理风险能力。航运企业防范和管理风险能力的提高,必然有利于航运业的发展。

3. 航运保险作为连接国际航运中心与国际金融中心的“纽带”之一,有利于促进上海“三港三区”的进一步联动。“港为城用,城以港兴”,这种“港城联动”的国际航运中心建设模式,在上海的实践中主要通过力塑浦东“三港三区联动”来体现。实践显示,三区(洋山临港航运综合服务发展区、外高桥航运物流发展区、浦东机场临空航运服务发展区)产业目前已较好地实现了互补错位发展。为了能统一管理、政策聚焦,实现资源和功能的联合、互补,发挥更大的集聚辐射效应,使“三区”成为加快上海建设“四个中心”的重要平台和推手,2009年,上海成立了综合保税区管委会。但综合保税区管委会主要解决了“三区三港联动”的组织问题,加快“三区三港联动”的具体业务仍有待进一步探讨。

本报告分析认为,航运保险业可成为“三区三港联动”具体业务的重要抓手之一。根据规划,三港三区联动的目的是三区成为上海国际航运中心建设的核心区域、国际贸易中心的重要载体、国际金融中心的重要突破点;三港三区联动聚焦的是资源和功能的联动。航运保险服务正是实现功能联动的纽带。以航运物流企业责任险为例,航运物流企业责任保险为外高桥航运物流提供缓解责任风险;也能进一步提升洋山临港航运综合服务能力和水平;同时还把承保风险扩展到与国际贸易相关的陆上和空运途中。

4. 上海航运保险突出国际话语权的提升,有利于提升上海的全球航运保险资源配置效率

航运保险水平,代表一个国家、一个地区或一个保险企业的发展水平。拥有包括定价权在内的国际话语权,是一国航运保险业拥有高端服务能力的体现,有利于提升上海全球航运保险资源的配置效率。

如前所述,提升全球资源配置能力,归根到底,是需要具有配置全球资源的企业。而这恰恰是上海甚至中国保险企业的软肋。航运保险是现代保险的起源,也是保险效益最好的险种之一。加快航运保险的发展,有利于保险企业提高保险经营效益,从追求保费规模发展到追求效益的集约化经营模式上来,进而提高保险业的经营水平,提升参与者国际竞争的能力。其次,有利于推动全球高端保险人才在上海集聚。与一般企业所需的资源不同,航运保险服务业最需要的

资源是人力资源。提升上海的航运资源配置能力,对保险业而言,最重要的一点是提升航运保险人力资源的配置能力。保险业发展趋势显示,尽管原保险市场发生了由西(伦敦、纽约)向东(环太平洋)转移,但再保险市场仍集中在伦敦、纽约等地。上海航运保险突出定价功能,将促进再保险业在上海的发展,从而使上海在加大培养本土人才的同时,吸引更多的国际再保险机构和人才。目前,劳合社、科隆、汉诺威等当今一流的再保险公司已陆续在上海设立了分支机构。可见,上海航运保险突出国际话语权的提升,有利于提升上海全球航运保险资源配置效率。

二、上海航运保险业的发展现状

上海航运保险业曾在 20 世纪 80 年代有过辉煌,但在 20 世纪末出现了新中国成立以来最严重的衰退。当前,上海航运保险业获得了新的发展契机,处于国内领先地位。

(一) 上海航运保险业市场主体现状

2011 年,上海航运保险市场主体种类较为齐全,企业总数量继续居全国之首,但分布较为集中。

1. 上海航运保险企业数量居全国之首且企业类型较为齐全,不仅具有全国数量最多的传统航运保险企业,而且拥有国内仅有的数家专业航运保险机构。国内航运保险企业的种类从经营模式上目前可以分为两类:传统的保险企业经营航运保险业和专业的航运保险企业。资料显示,前述两类企业的数量,上海均居全国之首,特别是第二类企业,为上海独有。截至 2011 年 9 月底,全国共有 57 家传统航运保险企业^①,在上海经营航运保险的企业有 39 家,比北京、天津、广州分别多 3 家、20 家和 8 家,企业数量继续居全国之首(如表 1 所示)。其中,在上海的外资保险企业的数量达 11 家,分别比北京、天津、广州多 1 家、10 家和 5 家,也为全国之首,中外资比例为 72 : 28。

截至 2012 年底,上海已有 3 家专业公司从事航运保险业务,另有 2 家专业航运保险处于筹备期。

^① 因财险公司皆能经营航运保险,所以本课题把财险公司都计入传统航运保险企业。目前,有的企业设置了航运险部,有的企业把航运险业务归入国际部,也有的归入财险部,总之,没有统一模式。

表 1 2011 年上海、北京、天津和广州传统航运保险企业数量比较

	保险企业数量 ¹ (家)		
	中 资	外 资	合 计
上 海	28	11	39
北 京	28	8	36
天 津	18	1	19
广 州 ²	25	6	31
全 国	37	20	57

数据来源:根据中国保监会网站数据计算,http://www.circ.gov.cn。
注 1:指报送中国保监会(或各地保监局)月数据材料的原保险企业;注 2:不包括深圳数据。

2. 上海航运保险企业分布相当集中,与中资保险企业相比,外资航运保险企业除较多落户在浦东以外,分布相对比较分散。上海航运保险企业^①集中分布在浦东新区、黄浦区和虹口区。如图 1 和表 2 所示,浦东新区、黄浦区和虹口区的航运保险企业分别占企业总数的 53%、16.3%和 10.2%。其中,3 家专业

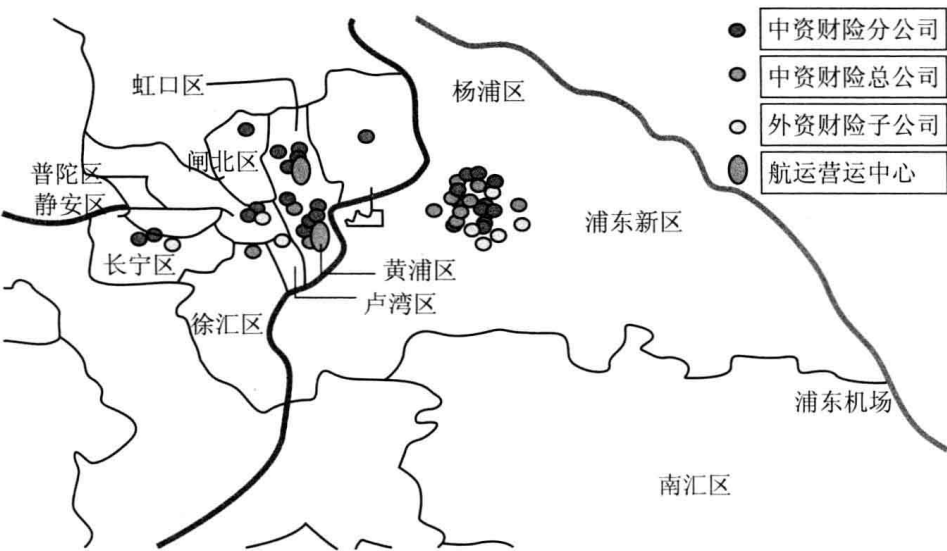


图 1 2011 年上海航运保险企业空间分布

数据来源:课题组根据上海保监局网站资料整理而得,黄浦区与卢湾区仍分别统计。

^① 此处主要指总部、子公司及具有一定管理决策权的分公司。

性航运保险公司分别在浦东新区、黄浦区和虹口区,11家中资财险总部分别有8家、2家和1家分布在浦东新区、黄浦区和徐汇区3个区;27家中资财险分公司分别有12家、5家、4家、2家、2家、1家和1家分布在浦东新区、黄浦区、虹口区、长宁区、静安区、闸北区和杨浦区7个区。可见,上海航运保险企业分布相当集中,与中资保险企业相比,外资保险航运企业除较多落户在浦东以外,分布相对比较分散。9家外资财险子公司则分别分布在浦东新区、长宁区、静安区和卢湾区(现为黄浦区)4个区。

表2 2011年上海航运保险企业分布

	专业性航运 保险企业	中资财险 总部	中资财险 分公司	外资财险 子公司	合 计
浦东新区		8	12	6	26
黄浦区	1	2	5		8
虹口区	1		4		5
长宁区			2	1	3
静安区			2	1	3
卢湾区				1	1
徐汇区		1			1
杨浦区			1		1
闸北区			1		1
合 计	2	11	27	9	49

数据来源:课题组根据中国保监会上海保监局网站资料计算而得。

3. 上海航运保险中介服务机构类型进一步增多,提供航运保险服务的保险代理和保险经纪公司机构比例也相对较大。基于航运保险的专业性、国际性均较强的特点,中介保险机构在航运保险发展过程中有着举足轻重的地位。如果保险中介服务水平较高,保险企业可以将重点放在开发保险产品、加强风险管理和企业经营管理上,部分市场拓展或后续服务可以由中介机构完成。通过中介机构,保险投保人可以获得更多的保险价格、保障范围等保险人的信息及相关保险服务。

资料显示,北美地区,通过保险经纪人投保船舶货运保险的比例达100%,在欧洲,该比例也有70%~80%。尽管上海的航运保险中介市场在国内较为发达,但整体水平仍很低。目前,直接参与上海航运保险业务的保险中介机构呈现

以下两个特点:第一,机构类型进一步增多,服务体系基本形成。2010年9月,上海船舶保险公估有限责任公司正式成立,这是国内首家专业从事船舶保险公估的机构。新成立的船舶保险公估有限责任公司总裁现已与多家大型财险公司达成业务合作协议,加上早已存在保险经纪和保险代理公司,上海航运中介市场体系基本形成。第二,提供航运保险服务的中介机构占整个保险中介机构的比例相对较小。据不完全统计,目前经营货运险、船舶险业务的保险代理机构分别有46家和5家,分别占全部代理机构数量的43.4%和4.72%;经营货运险、船舶险业务的保险经纪机构分别有16家和6家,分别占全部经纪机构数量的23.53%和8.82%。

另外,为上海航运保险业务提供海事法律、船检和诉讼、仲裁等服务的中介机构数量也不少,相关海事服务已相继在上海展开。如表3所示,截至2011年9月,上海共有3家船机构,验船师182人;上海海事法院,成立于1984年,是我国成立时间最早的国内海事法院,现已建立了较完善的审判机制;2003年,中国海事仲裁委员会上海分会成立,近期目标是在几年内成为全国海事仲裁中心。

表3 2011年上海船检机构信息

机 构 名 称	验船师总人数(人)
中国船级社上海规范研究所	0
中国船级社上海分社	129
上海市船舶检验处	53
合计	182

数据来源:中华人民共和国上海海事局网站 http://www.shmsa.gov.cn/check/check_org.php,截至2011年8月底。

(二) 上海航运保险业市场结构

伴随着上海建设国际航运中心的东风,上海航运险出现快速增长,而且市场结构也出现了显著变化。

1. 上海航运险保费收入快速增长,明显超过货物吞吐量和集装箱增长幅度,与此同时,上海航运保险业务在全国的市场占比也大幅度提升。航运保险按保险标的不同,可分为船舶保险、运费保险、保障赔偿责任保险、海洋运输货物保险、石油开发保险等,其中,船舶保险、货物运输保险和保赔保险是传统的三大内容。目前,调研发现,上海航运保险市场目前的业务类型仍以船舶保险和货物保险为主,保赔保险处于起步阶段。上海航运保险业务的数据统计表中,没有保赔

保险的统计科目。

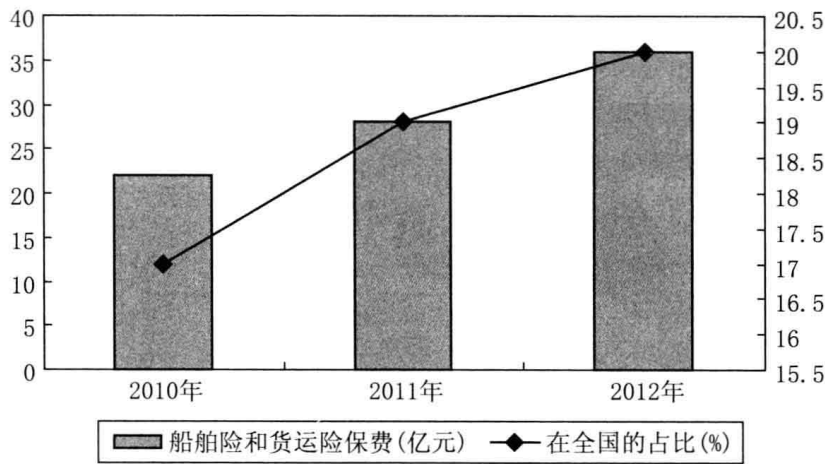


图2 2010—2012年上海航运险在全国的占比

数据来源：上海保监会网站(行业动态, <http://www.circ.gov.cn/web/site7/>)，2011年占比数据为估算。

继2010年的快速增长后，上海航运保险业继续稳步增长。2012年，上海船舶险业务和货运险业务保费收入之和达36亿元，同比增长28%，约占全国的20%。同期，上海港货物和集装箱吞吐量同比增长仅为1.1%和2.5%。可见，航运险增长幅度分别远远高于货物吞吐量、集装箱增长幅度。

与此同时，上海船舶险业务和货运险业务保费在全国市场的占比稳步提升。截至2012年，该两大占比分别达40.63%和13.39%。两者之和在全国市场的占比也高达20%，比2010年提高了3个百分点。

本文分析发现，上海航运保险保费收入的大幅度提升，主要原因之一是中国太保、中国人保在上海设立“航运保险运营中心”。截至2012年，人保航运中心和太保航运中心的保费收入分别约为14.45亿元和6.6亿元^①，两者之和在上海市场的占比达75.18%。

2. 上海航运保险市场集中度较近年提高，属于寡占Ⅰ型，与2004年的水平相当。上海航运保险的市场集中度仍然很高。资料显示，2011年7月，航运保险业务市场份额前8位的公司业务占比分别为34%、19%、15%、8%、4%、4%、3%和2%，CR₄和CR₈分别达到76%和89%，属于典型的寡占Ⅰ型市场结构。与往年相比，目前的市场集中度较高。如图3所示，2009年，上海货运保

① 中国保监会上海保监局网站 <http://www.circ.gov.cn/web/site7/tab377/i174386.htm>。

险市场的 CR_8 为 80.7%,属于寡占Ⅲ型的市场结构。但 2004 年前,上海货运保险市场的 CR_8 基本都在 90%以上,也是典型的垄断市场结构。2011 年,上海航运保险的市场结构重新回到 2004 年左右的水平。

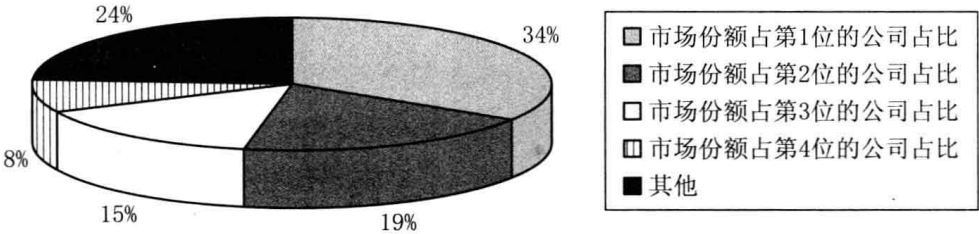


图 3 市场份额占前 4 位的保险公司市场集中度

数据来源:调研所得数据计算而得。

本课题研究发现,近年来,上海航运保险市场集中度提高的重要原因有两个,一是航运保险运营中心的成立;二是外资保险企业保费的市场份额下降。

3. 上海航运保险市场的中外资保费结构比例远远高于往年,创近十年的历史最高。早在 1992 年,上海保险市场即开始试点开放。1994 年后,日本东京海上等外资保险企业先后登陆上海,上海成为外资保险企业最为集中的城市。而航运保险的专业性和国际性等特点,外资航运保险的保费一直在上海市场占了较高的比例。如表 4 所示,2003 年—2009 年,保费收入在上海航运保险市场居前 4 位的公司中,外资一直占有一半的席位,其占比也从 2003 年的 36% 提高到 2009 年的 39.9%。但 2011 年,这种中外资市场结构比例有了较大的调整,中资航运保险公司的业务几乎占了全部。如表 5 所示,截至 2011 年 7 月,航运保险保费收入居前 4 位的公司均为中资公司,居前 8 位的公司中,仅有东京海上保险 1 家外资公司,中外资比例分别为 96 : 4。在整个上海航运保险市场上,中外资比例为 91 : 1,远远高于上海整体保险市场 86 : 14 的中外资市场结构。

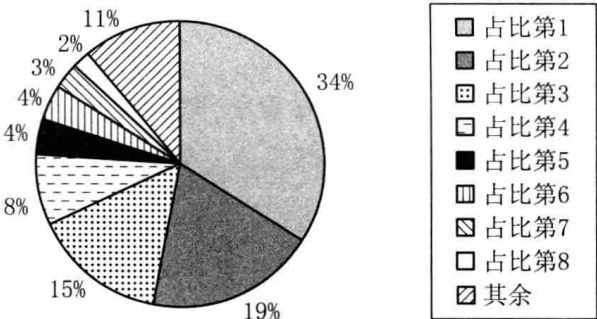


图 4 2011 年航运保险业务份额占前 8 位的市场份额

数据来源:课题组调研所得。