

# 巨灾保险保费近十年年均复合增速超40% 借力资本市场拓宽灾害风险分散渠道

■本报记者 冷翠华

近期,我国南方多地遭遇持续强降雨天气,湖南、广东等地发生洪涝和地质灾害。灾情牵动人心,也让巨灾保险的关注度持续提高。

《证券日报》记者在采访中了解到,近年来,我国巨灾保险快速发展,巨灾保险保费从2014年到2023年的年均复合增速超过40%,在巨灾中承担的损失赔偿比例也持续提升。不过客观来看,我国巨灾保险的保障范围和保障金额仍有待持续提升,需要从建立多层次巨灾保障体系、完善多元风险分散机制等方面发力,特别是要利用好资本市场的力量,拓宽灾害风险的分散渠道。

## 保险业积极行动

灾情面前,保险业积极行动。

近日,国家金融监督管理总局下发《关于进一步做好防汛抗旱保险服务工作的通知》。《通知》提出,“保险机构要主动对接地方党委政府及主管部门,体现行业担当,主动做好保险服务工作”“对受灾地区,要畅通理赔绿色通道、简化理赔手续、优化服务流程,加快理赔和预赔速度,做到应赔尽赔、能赔快赔、合理预赔”。

据央视新闻客户端消息,7月5日傍晚,湖南省岳阳市华容县团湖垸洞庭湖一线堤防决堤。

灾情出现后,保险机构迅速行动。记者获悉,人保财险迅速开通绿色通道、简化理赔流程,加快绝对产水稻赔付。截至7月6日15时,人保财险岳阳市分公司已支付民生类农险赔款600多万元。

中国人寿、中国太保、中国平安、中华财险等险企也启动了重大突发事件应急响应预案,成立理赔服务工作组。比如,中国太保产寿联动、总分协同,第一时间启动重大灾害事故应急响应机制,开启灾情理赔绿色通道,做到应赔尽赔、快速赔付。

实际上,今年以来,面对各类自然灾害,保险业积极发挥灾前防范、灾中救助、灾后理赔的作用。据国家金融监督管理总局披露的数据,保险业全力应对南方暴雨灾害,截至6月23日12时,相关地区保险机构累计接报案1.84万件,报损金额6.19亿元。

## 保费规模快速增长

我国自然灾害分布范围广、灾害风险高。应急管理部披露的数据显示,近12年我国自然灾害年均直接经济损失超3600亿元。保险在巨灾中发挥的防灾减损作用备受关注。

中再产险创新业务部总经理周俊华对《证券日报》记者表示,2014年以来,各地政府相继针对区域特点,开展符合当地风险保障实际的巨灾保险探索,截至2023年,广东、广西、山东等19地根据当地灾害特点和保障需要,陆续落地地方性巨灾保障制度。从保费估算来看,目前我国巨灾保险年保费规模已经超过了10亿元,从2014年到2023年,年均复合增速超过40%。

覆盖面积扩大、保费增长的同时,巨灾保险承担的损失赔偿比例也在持续



### 专家表示

要做大我国巨灾保险体系,需要加大巨灾保险政策支持,完善多层次巨灾风险分担机制,丰富巨灾保险产品体系

提高。周俊华介绍,在2008年汶川地震灾害中,保险赔偿金额仅占全部直接经济损失的0.2%,而在2021年的河南强降雨灾害中,保险赔偿占直接经济损失的比例超10.0%,保障程度大大提高。同时,随着我国保险深度和密度的增加,财产险和工程险涵盖地震、台风、洪水、泥石流、滑坡等自然灾害,中再产险根据行业数据统计,2022年底保险覆盖的地震、台风、洪水、泥石流、滑坡等自然灾害,赔付金额分别达80亿元、136.3亿元,从2014年以来复合增长率分别达19.2%、10.6%。

从巨灾保险的保障范围和保障程度来看,以居民住宅保障为例,2015年,中国城乡居民住宅地震巨灾保险共同体成立;2024年,国家金融监督管理总局、财政部印发《关于扩大城乡居民住宅巨灾保险保障范围进一步完善巨灾保险制度的通知》,明确了三方面内容:一是扩展巨灾保险责任,以城乡居民住宅及室内附属设施为保障对象,保险责任在破坏性地震的基础上,扩展增加台风、洪水、暴雨、泥石流、滑坡等自然灾害。二是提升基本保险金额,实现巨灾保险基本保险金额翻倍。三是支持商业巨灾保险发展。

商业保险公司也积极参与巨灾保险业务。例如,据中国人寿财险公司介绍,其持续提高巨灾保险产品覆盖范围,参与地方性巨灾保险项目由2021年的8个增加到2023年的25个。

## 保障缺口仍需弥合

尽管巨灾保险的保费快速增长,

其在灾害事故中承担的损失赔偿占比持续提升,但客观来看,我国巨灾保险的保障缺口仍较大,还需要持续探索建立多层次的巨灾保险体系,提升保障程度。

国家金融监督管理总局局长李云泽近日表示,从全球平均水平看,重大灾害事故的损失中,40%左右由保险业承担,而我国这一比例仅为10%左右。

“尽管近年来我国巨灾风险机制已初有成效,损失承担比例逐步提升,但整体提升速度还比较慢,仍需持续弥合保障缺口。”中华联合保险集团首席保险研究员邱剑对《证券日报》记者表示。

邱剑表示,我国地域广、自然灾害多,灾害造成的经济损失大,因此巨灾保险的需求非常大。不过,当前我国巨灾保险制度和体系还不完善,保险产品的供给不足。他认为,要做大我国巨灾保险体系,需要加大巨灾保险政策支持,完善多层次巨灾风险分担机制,丰富巨灾保险产品体系。

同时,建立巨灾模型也非常重要。邱剑表示,巨灾模型相当于巨灾风险管理的“芯片”,要加强巨灾风险数据建设,逐步提高巨灾保险产品供给,不断缩小保障缺口。

## 探索多元风险分散渠道

巨灾风险的一大特点就是损失巨大。业内人士认为,发展巨灾保险需要进一步完善风险分散机制,特别

是要利用好资本市场的力量,拓宽灾害风险的分散渠道。

近年来,我国着力建立和完善巨灾保险制度,持续探索发行巨灾债券。2015年,中再产险作为发起人,利用特殊目的机构(SPV)在百慕大进行了首笔巨灾债券,实现了保险连接资本市场的重大突破。2021年,其又在中国香港成功发行巨灾债券。这些探索丰富了巨灾风险分散渠道,进一步完善了巨灾风险分散体系,提升行业巨灾风险承担能力。

周俊华表示,国内发行巨灾债券同时涉及保险业、证券业及相关行业,发行体系的建设是一项系统工程。因此,仍需加强顶层设计与行业实践,形成政府与市场的合力,不断提升保险业服务实体经济的质效,推动我国灾害治理能力和治理体系建设日趋完善。

业内人士认为,灾害治理必须将政府、市场和社会三个方面进行系统整合,需要进一步推动巨灾保险与国家灾害治理制度的深度融合,实现灾害风险的科学防范与管理。

# 海上风电向深远海挺进 上市公司积极布局抢抓新机遇

■本报记者 丁蓉  
见习记者 张美娜

今年以来,浙江、广东、海南等地均出台相应政策以及提供资金支持,加快推进深远海风电开发,同时陆续启动海上风电场址修编工作,将海上风电场址全面向30公里以上的深远海推进。

例如,近日,广东省科学技术厅发布《关于组织申报2024年度广东省基础与应用基础研究基金海上风电联合基金项目的通知》,将于7月12日启动海上风电联合基金项目的填报工作,重点支持围绕海上风电产业前沿及“卡脖子”技术领域的科研项目。

今年4月份,海南省发展和改革委员会发布《海南省海上风电场工程规划(修编)环境影响评价第一次公示》,海南省海上风电场址增加至18个,规划面积约3543平方公里,规模为2490万千瓦,最远项目的离岸距离达到106公里。

国海证券发布研报表示,2022年至2024年,海上风电项目平均离岸距离从22公里提升到34公里,而新一批已核准待招项目平均离岸距离已达到50公里以上,数值上有了跨越式提高。

伴随着我国海上风电行业发展加速迈向深远海,风电整机制造商积极推出新产品,抢抓新机遇。

7月5日,上海电气设计与制造的全球首台18—20兆瓦级风储荷网机组,以及“海神”平台第三代产品机组同步下线。上海电气相关负责人表示,此次下线的机组将为今后远海孤岛弱电网供电、柔直输电、漂浮式风机等多场景的海上风电利用提供有力支撑。

7月3日,全球单体容量最大的漂浮式海上风电平台“OceanX明天成号”,在广州市完成吊装。据悉,这是

明阳智能自主研发的创新成果,是全球首次采用双叶轮、双主机设计的项目,风机总容量达到16.6兆瓦,可应用于水深35米以上的全球广泛海域,为我国海上风电向大型化、深远海发展提供技术和装备支撑。

据《证券日报》记者不完全统计,运达股份、明阳智能、龙源电力等上市公司已推出多款单机容量在16兆瓦至20兆瓦的漂浮式海上风电机组,并屡创“全球首个”“世界之最”。

其中,龙源电力开发建设的“国能共享号”是全球首个深远海漂浮式风电与海洋牧场养殖一体化设计项目,该项目于今年6月底并网发电;运达股份于去年12月份下线了全球单机容量最大、拥有完全自主知识产权的漂浮式“海鹰”平台海上风电机组。

除了整机制造商外,产业链相关上市公司布局海上风电的步伐也在加快。

东方电缆此前公告称,公司拟在山东省莱州市投资约15亿元,用于建设高端海缆系统北方产业基地,主要生产交直流海缆及其他特种海洋装备产品。

风电主轴龙头企业金雷股份在互动平台上表示,公司生产的风电主轴涵盖锻造主轴和铸造主轴,适用于陆上风电、海上风电等多个领域,铸造主轴方面,已成功为西门子歌美飒供货。

平安证券分析师皮秀向《证券日报》记者表示:“推动深远海上风电开发的技术路径较为明朗,一是风机大型化;二是研发适用长距离外送的新型输电方式;三是开发适用水深大的新型基础设施。”

科方得智库研究负责人张新原在接受《证券日报》记者采访时表示:“海上风电的快速发展将带动装备制造、安装运维、电力运输、并网消纳等一系列相关产业的繁荣。”

# 下半年信托业首例“换帅”获批 年内已有25家信托公司高管变动

■本报记者 张安

7月初,余赞获批出任中铁信托董事长,公司前任董事长马永红于近日被聘为中国中铁董事会秘书。这是下半年以来首个公开披露的信托公司高管变动事项。

公开资料显示,马永红自2017年6月份至2021年5月份任中铁信托党委书记、董事长一职,在其任期内,中铁信托仅有2020年实现净利润9.88%的同比增长。2021年至2023年,公司连续三年净利润下滑,2023年公司实现净利润2.48亿元,较2022年同比下降59.26%。

今年5月份,在中铁信托干部大会上,中国中铁人力资源部副部长周翔宣读了中铁信托领导班子调整决定,余赞为中铁信托董事长人选。彼时,余赞表示,中铁信托将以此次班子调整为契机,加快推进企业转型升级和高质量发展。

据悉,余赞历任中国铁路工程总公司财务处机关财务科副科长,中铁隧道集团公司总会计师、董事、总法律顾问,中铁高新工业股份有限公司副总经理、董事会秘书、总法律顾问、工会主席、党委副书记等职。

从近年来看,信托公司高管变动颇为频繁。记者根据监管批复信息不完全统计,截至7月8日,年内已有25家信托公司发生高管变动,占比37%。其中,平安信托、山东国信、国民信托、兴业信托、中信信托等10家信托公司涉及“一把手”(董事长、总经理/总裁)变动。另外根据公开资料,至少还有吉林信托、中原信托、上海信托、光大信托、建信信托等5家信托公司涉及“一把手”变动,但目前尚未得到监管批复。

对此,用益信托研究员刘向《证券日报》记者表示,今年下半年,信托业高管频繁变动的情况可能还会持续。目前来看,信托业正处在深度转型期及存量业务风险化解中,通过高管变动可能会对监管趋势的把控和业务转型调整带来更多思路,从而推动信托公司高质量发展。

华南地区某信托公司从业人士也认为,在行业转型发展的背景下,信托公司高管频繁变动的趋势预计还会持续一段时间。目前来看,信托三类新规已将信托公司各项业务划分明确,信托公司也在寻找新的业绩增长点。

# 上市公司理财持续降温 年内认购规模缩水明显

■本报记者 熊悦

上市公司理财持续降温。Wind数据显示,截至7月8日记者发稿,年内沪深两市共有595家上市公司购买理财产品,同比下降46.78%;认购理财产品金额由上年同期的7247.48亿元下降至3113.38亿元;持有理财产品个数由上年同期的10415个降至5327个,降幅为48.85%。

实际上,2023年沪深两市上市公司的理财规模已出现较为明显的缩水。数据显示,2023年,购买理财产品的上市公司数量较2022年下降196家,认购金额下降近2720亿元。

对此,星图金融研究院副院长薛洪言认为,近两年上市公司理财规模出现缩水,可能受多重因素影响,包括理财产品收益率下降,上市公司优先将闲置资金用于分红或回购等。未来一段时期内,这种趋势大概率仍会延续。

巨丰投顾高级投资顾问赵喜龙则认为,部分上市公司近年来业绩出现下滑,对于流动资金的需求增加,

所以减少理财规模是正常的。另外,理财产品的收益率下降,对于上市公司的吸引力逐步下降。

北京市京师律师事务所合伙人律师卢鼎亮对记者表示,购买理财产品是一种资金管理手段,可以提高闲置资金的使用效率。上市公司需合理安排购买理财产品的规模,避免过度投资理财而忽视主营业务,并定期对理财投资组合进行评估,确保其符合公司的财务目标和风险偏好。

从认购理财产品的类型来看,今年以来,存款产品依旧是上市公司青睐的主要理财产品。各类存款产品的合计认购金额占上市公司认购理财产品金额的七成以上。其中,结构性存款的认购金额在上市公司认购理财产品金额中占比最大,为64%。

各类存款产品的认购金额均下滑。数据显示,今年以来截至7月8日,上市公司购买存款、定期存款、结构性存款、通知存款的金额分别为262.61亿元、132.14亿元、1994.27亿元、41.49亿元,较上年同期分别下滑51%、48%、60%、87%。

# 光洋股份实控人拟变更 黄山建投或入主

■本报记者 李亚男

7月8日晚间,光洋股份发布公告称,公司实际控制人拟变更为黄山建设投资集团有限公司(以下简称“黄山建投”)或其关联方。

公告显示,7月8日,光洋股份实际控制人扬州富海光洋股权投资基金合伙企业(有限合伙)(以下简称“富海光洋基金”)与黄山建投签订了《意向协议》,黄山建投或其关联方有意获得常州光洋控股有限公司(以下简称“光洋控股”)控制权。

根据协议,黄山建投拟参与设立关联基金,并通过关联基金从富海光洋基金受让光洋控股不高于91.6667%的股权,本次股权转让总价款不高于人民币13亿元,由黄山建投或关联基金全部以现金方式支付。

由于光洋控股为光洋股份控股股东,上述股权转让完成后,上市公司实控人或变更为黄山建投或其关联方,控股股东仍为光洋控股。天眼查

APP数据显示,黄山建投为国有独资企业,实际控制人为安徽省黄山市地方金融监督管理局。

中国企业资本联盟副理事长柏文喜在接受《证券日报》记者采访时表示:“通过收购上市公司控股股东股权来变更为实际控制人是一种常见的资本市场操作,而国资的加入往往意味着更加规范的管理和更强大的资源整合能力。”

公开资料显示,光洋股份专注于各类新能源与燃油汽车精密零部件、高端工业装备、智能机器人零部件及电子线路板、电子元器件的研发、生产与销售。公司产品主要应用于汽车发动机、变速器、离合器、重卡车桥、底盘轮毂及新能源汽车电机、减速机等重要总成。目前,公司来自汽车行业的营业收入占总营业收入的比重超过90%。

财务数据显示,2021年、2022年及2023年,光洋股份净利润分别为-0.81亿元、-2.34亿元、-1.17亿元,已连续三

年亏损。

“光洋股份2022年的亏损主要受到燃油车、商用车市场下滑的影响,公司虽然加大研发、调整产品结构并拓展新能源汽车项目,但这些项目尚未形成足够的业绩支撑。此外,公司FPCB(柔性线路板)业务也受到消费电子市场下行和供应链问题的影响。尽管2023年公司的营业收入和毛利率有所提升,但净利润仍然亏损。”柏文喜说。

中国汽车工业协会发布的数据显示,2024年1月份至5月份,汽车产销分别完成1138.4万辆和1149.6万辆,同比分别增长6.5%和8.3%。其中,新能源汽车产销量延续快速增长态势,前5个月产销分别完成392.6万辆和389.5万辆,同比分别增长30.7%和32.5%,市场占有率达到33.9%。

汽车市场的整体向好态势也对光洋股份的业绩起到了提振作用,从今年一季度的财务数据来看,光洋股份实现净利润2385.17万元,实现扭亏

为盈。

对于黄山建投拟拿下光洋股份控制权的原因,《意向协议》中并未说明。不过,近期低空经济的火热,为新能源汽车产业链企业开辟了新的赛道,光洋股份也被纳入飞行汽车概念股。

排排网财富管理部副总监刘有华向《证券日报》记者表示:“伴随着低空经济的市场规模不断增长,飞行汽车市场潜力巨大,这也将为新能源汽车零部件企业带来新的增长机会。”

光洋股份介绍,目前,《意向协议》仅为各方就股份转让事宜的意向性约定,具体事宜尚需各方在进一步洽谈协商基础上达成一致并最终签署正式的股份转让协议及相关协议,正式的股权转让协议及相关协议尚需履行相关政府或国资部门审批程序。因此,本次交易事项尚处于筹划阶段,相关事项尚存在不确定性。

对于上述控制权变更事项,《证券日报》记者将持续保持关注。