

# 广西内河船舶船壳险市场饱和和下海事责任险的价值创造路径

杨惟安

紫金保险广西分公司 广西壮族自治区 南宁 530000

**摘要：**珠江—西江经济带发展战略推动广西内河航运业规模扩张，却使船壳险市场陷入饱和困境，而海事责任险成为破解行业发展瓶颈的关键抓手。本文以两类险种的市场格局差异为切入点，结合广西船舶数据，分析船壳险市场饱和的量化特征与多维成因。研究发现，海事责任险通过风险分化、生态补偿与法律救济三重机理实现价值创造，其价值落地需依托产品创新、费率优化、服务升级与政策协同四大路径。通过模块化产品设计、风险量化费率机制、数字化理赔服务及强制保险制度构建，海事责任险既能为船东提供全面风险保障，又能助力保险公司开拓增量市场，最终推动内河航运保险体系向多元化、精细化方向升级，为航运业安全绿色发展提供支撑。

**关键词：**内河船舶；船壳险；市场饱和；海事责任险；价值创造

引言：“时间就是效益”是内河航运业的核心法则，而保险作为风险保障核心工具，其市场结构直接影响行业发展质量。近年来广西市场船舶险保费规模持续保持在1.3亿元左右，表明广西内河船壳险市场已呈现明显饱和特征，产品同质化导致保费竞争白热化，承保利润持续压缩。与之形成对比的是，海事责任险市场规模偏小，广西地区内河船舶保险主险中，责任险相关产品占比不足两成。随着船队老龄化加剧、航线上桥梁建设增多，船舶碰撞、触碰桥梁、污染等责任风险显著上升，船壳险“保船不保责”的局限愈发突出。探讨船壳险饱和背景下海事责任险的价值创造路径，不仅能为保险公司提供转型方向，更能完善内河航运风险保障体系，对推动航运业安全发展与生态保护具有重要现实意义。

## 1 广西内河船舶船壳险市场饱和和特征与成因分析

### 1.1 市场饱和的量化表现

广西内河船舶船壳险市场饱和状况已呈现出极为清晰的量化表现特征，且供需失衡的态势仍在持续加剧。从供给规模层面分析，截至2025年9月，在航运保险产品注册管理平台上，沿海内河船舶保险主险数量多达38个，附加险更是超过200个。同时，参与其中的保险公司数量相较于2020年增长了40%，供给端呈现出过度竞争的严峻态势；保费与赔付数据则更为直观地反映出市场饱和的本质，2024年全国船舶险赔款支出为31.09亿元，同比下降22.7%，成为主要财产险中少数赔付呈现负增长的险种。而广西内河船壳险保费增速从2020年的9.45%大幅降至2024年的-0.63%。另外，市场集中度也体现出饱和特征，贵港、南宁、梧州作为核心市场，占据广西船舶险保费

的80%以上，但内河船壳险业务的区域竞争已从增量争夺转变为存量博弈，部分保险主体为维持市场份额，不惜压降费率亏损承保。

### 1.2 饱和成因的多维解构

#### 1.2.1 供给端

供给端的结构性失衡是船壳险市场饱和的核心诱因，产品同质化与创新不足形成发展瓶颈。多数保险公司的内河船壳险产品条款高度雷同，均以船舶全损、部分损失为核心保障范围，附加险也集中于四分之一碰撞、触碰责任和螺旋桨单独损失等传统风险，针对新能源船舶、危险品运输等特殊场景的产品稀缺。2024年新注册的内河船舶保险产品中，90%以上为传统条款的微调，未突破原有保障框架<sup>[1]</sup>。同时，供给布局呈现“重规模轻质量”特征，保险公司纷纷涌入西江干线主要港口，导致贵港、梧州的船壳险供给过剩，而红水河、柳江等支流区域的服务覆盖不足，进一步加剧供需错配，形成“过剩与短缺并存”的供给格局。

#### 1.2.2 需求端

需求端的保障需求分化与有效需求不足，共同推动船壳险市场进入饱和阶段。内河航运船东群体中，中小船东占比超70%，其核心需求集中于船舶基本损失保障，而船壳险经过多年发展已基本满足这一基础需求。随着船队老龄化加剧，广西10年以上船龄的内河船舶占比达41.3%，这些船舶的船东更关注维修成本控制，对保费敏感度过高，宁愿承担部分风险也不愿购买高保费船壳险产品。同时，新型风险需求与现有产品错位，新能源内河船舶的数量和比例逐步提升，船东对污染责任、第三

方损失等风险的保障需求增长，但船壳险无法覆盖此类责任风险，导致需求端出现“基础需求饱和、新型需求无保障”的局面。

### 1.2.3 制度端

制度端的引导缺失与标准模糊，加剧了船壳险市场的饱和困境。内河船舶保险缺乏统一的产品标准与服务规范，监管政策更侧重市场准入管理，对产品创新与差异化发展的引导不足，导致保险公司倾向于复制成熟的船壳险产品以降低合规风险。制度衔接存在断点，《内河交通安全管理条例》虽强调船舶保险的重要性，但未明确船壳险与责任险的保障边界，同时内河船舶的强制责任保险制度整体上较为欠缺，缺乏全国统一的、普遍性的强制投保规定。这使得内河运输发生事故后，受害方可能面临索赔困难的局面。此外，保险监管与航运管理部门的数据共享机制不完善，保险公司难以获取船舶安全运营的完整数据，无法精准开发细分产品，进一步固化了船壳险市场的同质化竞争格局。

## 2 海事责任险的价值创造机理：从风险分化到生态补偿

### 2.1 风险分化功能

海事责任险通过精准分化风险类型，实现船壳险无法覆盖的风险转移价值，破解传统保险的保障局限。内河航运风险已从单一财产损失扩展为“财产损失+责任风险”的复合形态，2024年全国内河船舶事故中，涉及第三方人员伤亡或财产损失的案件占比达58%，此类风险恰是船壳险的保障盲区。海事责任险通过明确责任主体与赔偿范围，将船舶碰撞导致的第三方损失、货物运输中的承运人责任等风险单独剥离，形成专业化保障。针对老龄化船队事故率高的特点，责任险可根据船舶安全记录差异化承保，20年以上船龄船舶通过投保责任险，能将单次事故的责任赔偿风险转移率提升至80%，既降低船东经营风险，又通过风险分担机制减少社会矛盾<sup>[2]</sup>。

### 2.2 生态补偿功能

海事责任险的生态补偿功能，契合内河航运绿色发展需求，填补了环境风险保障的空白。内河船舶污染事故造成的生态损失难以估量，而船壳险仅覆盖船舶自身损失，无法承担污染清理与生态修复费用。海事责任险通过设立污染责任专项保障，将生态修复费用、清污费用纳入赔偿范围，为污染事故的快速处置提供资金支持。随着平陆运河的建设推进，其对船舶污染物排放和清洁能源使用的严格要求，将进一步凸显海事责任险在生态补偿方面的价值。2024年长江流域某船舶油污事故中，投保海事责任险的船东通过保险理赔获得1200万元生态修

复资金，较未投保船舶的处置效率提升60%。随着平陆运河推动清洁能源船舶使用，甲醇、氨等新型燃料的泄漏风险上升，海事责任险可针对性开发新能源船舶污染保障条款，助力航运业能源转型，实现经济发展与生态保护的协同。

### 2.3 法律救济功能

海事责任险通过固化赔偿责任与资金保障，构建起专业化的法律救济体系，降低纠纷解决成本。内河航运纠纷中，责任认定复杂、赔偿金额争议大是突出问题，船东常因无力承担赔偿责任陷入法律困境。尤其值得注意的是，内河船舶不适用《海商法》中的海事赔偿责任限制制度，其赔偿责任通常需按照《民法典》等法律进行全额赔偿，这意味着内河船东面临更高的责任风险敞口。海事责任险依托保险公司的专业理赔团队，在事故发生后快速参与责任认定，通过保险合同明确赔偿标准，减少双方的争议。针对货物运输纠纷，承运人责任险可按照《民法典》合同编相关规定，精准界定责任范围，避免因法律条款理解差异导致的纠纷升级。

## 3 海事责任险价值创造的实践路径

### 3.1 产品创新：模块化与定制化结合

产品创新需以模块化设计为基础，结合细分场景实现定制化，构建覆盖全风险链条的保障体系。模块化设计可将海事责任险拆解为基础责任模块、附加责任模块与特殊责任模块，基础模块涵盖碰撞、搁浅导致的第三方损失，附加模块包括货物损坏、油污清理等延伸责任，特殊模块针对危险品运输、新能源船舶等场景设计专属保障，实现“基础保障不缺位、特殊需求有响应”。同时，产品设计需联动船舶安全设备供应商，将船舶定位系统、智能监控设备的安装情况与保障范围挂钩，通过保险激励推动船舶安全升级<sup>[1]</sup>。

### 3.2 费率机制：风险量化与动态调整

建立基于风险量化的动态费率机制，是提升海事责任险定价科学性与市场接受度的核心路径。依托大数据技术构建风险评估模型，整合船舶船龄、船舶吨位、航行区域、安全记录、主要运载货物类型等多维度数据，将风险因子转化为可量化的费率系数。根据船队老龄化风险数据，将15年以上船龄船舶的基础费率较新船进行一定比例的提升，同时根据近3年事故发生率实施浮动调整，无事故船舶每年费率下调5%，最高下调幅度达20%。引入实时风险监控指标，通过船舶智能终端采集航行速度、航线偏离、设备运行等数据，对夜间航行、恶劣天气作业等高危场景实行临时费率调整，风险解除后自动恢复基准费率。针对内河航运季节性特点，在汛期、枯

水期等事故高发时段,将区域费率提高10%–15%,实现风险与费率的精准匹配。

### 3.3 理赔服务:全流程数字化与生态协同

以数字化升级为支撑,构建“事前预防-事中处置-事后理赔”的全流程服务体系,强化海事责任险的服务价值。事前联合安全检测机构为船东提供免费船舶安全评估,通过AI算法识别设备隐患并出具整改建议;开发移动端服务平台,船东可实时查询风险预警信息与安全操作指南。事中建立应急响应中心,整合海事部门、救援机构、维修企业等资源,事故发生后15分钟内启动响应,通过视频连线指导现场处置,协调就近救援力量参与救援。事后推行“线上化+无纸化”理赔,船东通过移动端上传事故证明、损失清单等材料,AI系统自动核验信息并完成初步定损,简单案件24小时内赔付到账。构建跨机构数据共享平台,打通保险公司与海事局、港口管理部门的数据壁垒,实现事故责任认定、损失评估等信息的实时同步,减少理赔争议。

### 3.4 政策协同:强制保险与激励相容设计

依托政策协同构建“强制+激励”的保障体系,是推动海事责任险规模化发展的关键保障。推动建立差异化强制保险制度,将危险品运输船、新能源船舶纳入强制投保范围,明确最低保障额度,未投保船舶不得取得航行许可;对普通货运船实行自愿投保,但将投保情况与船舶年检、航线审批挂钩。建立政策激励机制,联合财政部门对投保海事责任险的中小船东给予一定比例的保费补贴,对购买附加环境污染责任保险的船舶,在港口使用费、过闸费等方面实行减免优惠。完善配套制度保障,由海事部门牵头制定内河船舶责任事故赔偿标准,

明确生态损失的评估方法与赔偿范围;建立保险保障基金,应对重大责任事故导致的超额赔付风险<sup>[4]</sup>。通过强制保险筑牢风险底线,借助激励政策激发市场活力,形成政策引导与市场驱动的良好互动。

### 结束语

内河船壳险市场饱和并非行业发展的终点,而是海事责任险实现价值突破的起点。船队老龄化、风险多元化与生态保护要求,共同构成了海事责任险的发展契机,其通过风险分化、生态补偿与法律救济功能,填补了传统保险的保障空白,为航运业提供全面风险解决方案。产品模块化创新、费率动态调整、服务数字化升级与政策协同保障四大路径,构建起海事责任险的价值实现体系,既破解了保险公司的增长困境,又满足了船东的多元需求。未来,随着AI、大数据技术的深度应用与强制保险制度的完善,海事责任险将实现从“补充保障”到“核心保障”的转变。通过保险机制创新与行业生态构建,必将推动内河航运保险体系升级,为航运业安全、绿色、高质量发展提供坚实保障。

### 参考文献

- [1]张伟.船舶油污责任险保险人责任形式和责任范围分析[J].世界海运,2020,43(2):52–56.
- [2]李志豪,高玉波,孙文彩,等.船舶锅炉内/外壳材料的本构模型参数获取及抗侵彻性能分析[J].包装工程,2024,45(23):286–295.
- [3]谈怀斌.船舶市场分析与需求预测对船厂经营策略的影响[J].船舶物资与市场,2025,33(5):74–76.
- [4]徐亮.加强内河船舶配备附属艇安全管理路径探析[J].航海,2025(4):65–66.