

# страхование

## Воздушные убытки

Мировые страховщики авиационных компаний готовятся к неприбыльному году. Убытки в \$2 млрд перекроют доходы отрасли. Отыграть потери помогло бы кратное повышение тарифных ставок. Однако существенно повысить тарифы не удастся. Предложение на рынке страхования авиационных рисков в три раза превышает спрос.

### — отраслевые риски —

Последние годы в страховании авиационных рисков наблюдается тенденция снижения тарифов. В этой отрасли нет типовых ставок — слишком много факторов играют роль при определении стоимости полиса для отдельного клиента. Но в среднем по рынку стоимость авиакаско (страхование имущества воздушного судна) оценивается в 0,5%, стоимость страхования вертолетов — 1,2–2%, страхование гражданской ответственности авиаперевозчиков и аэропортовой деятельности в ряде случаев составляет менее 0,1%.

Такая иная коррекция тарифов (увеличение или снижение) на рынке страхования и перестрахования авиационных рисков происходит ежегодно, говорит первый заместитель председателя правления СОАЗа Николай Галушин. Связано это с несколькими факторами: убытками страховой отрасли в этом сегменте, емкостью рынка, количеством игроков на нем, общей конъюнктурой авиационных перевозок. При этом коррекция не происходит одновременно и может не касаться абсолютно всех перевозчиков и рынков. «Ведь даже в неблагоприятные годы никто конкуренции между страховщиками не отменял», — замечает господин Галушин.

Мировой рынок страхования авиационных рисков мягкий — так характеризуют его участники. Общая доступная емкость рынка превышает спрос более чем на 250%. Это значит, что один и тот же риск можно разместить (застраховать) несколько раз. Международные страховщики зачастую ограничивают свою долю в крупных авиационных рисках до 5–10%, поэтому участие в страховании принимают десятки компаний, а избыточная емкость рынка обеспечивает условия для роста их конкуренции. И даже если ряд страховых компаний повышает цены на свои услуги, всегда находят те, которые предлагают более низкие ставки. Таким образом, один или два крупных убытка, как правило, не способствуют значительному росту тарифов и отрасль не может компенсировать свои потери за счет наращивания премий.

Страховщики называют падение цен при росте убыточности парадоксом. «Тарифы устойчиво снижаются при ухудшении статистики безопасности полетов в стране, постоянном росте убыточности и объемов выплат», — замечает директор дирекции авиационного и космического страхования СК «Согласие» Олег Зудин.

Основные причины такой тенденции — избыточная емкость рынка и усиливающаяся год от года концентрация его участников. На долю десятка лидеров рынка сейчас приходится более 80% всех сборов, а тройка ведущих игроков (СОАЗ, «Ингосстрах», «АльфаСтрахование») собирает порядка 60% премий рынка.

По данным Российской ассоциации авиационных и космических страховщиков (РААКС), сборы компаний — участниц ассоциации по авиационному страхованию в 2013 году составили 8,8 млрд руб. (на долю членов РААКС приходится порядка 90% годовых премий в сегменте).

Как отмечает Николай Галушин, на рынке существует необоснованно высокая ценовая конкуренция. «Борьба за клиентов, за объем премий порой не учитывает степень риска», — говорит он. «Некоторые компании, вопреки статистическим законам и здравой логике, увлеклись снижением ставок, создав демпинг на рынке», — соглашается с ним заместитель генерального директора, директор по корпоративному страхованию СК «Альянс» Сергей Худюков.

Так, например, тарифы по страхованию самолетов коммерческой авиации за последние пять-шесть лет упали более чем в два раза, а по некоторым рискам, например страхованию при летных испытаниях и разовых перелетах, — в четыре раза, рассказывает Олег Зудин. «Падают ставки страхования по гражданской ответственности авиаперевозчиков, а также в страховании аэропортовой деятельности, где они менее 0,1% и не соответствуют реалиям сегодняшнего дня», — продолжает он. Снижались тарифы и по страхованию ответственности аэропортов Домодедово, Внуково и ряда других, несмотря на то что в последние годы убытки в два-три раза превышали оплаченную премию, отмечают также эксперты. «По наиболее распространенной в России модели иностранного вертолета Robinson тарифы в нашей стране в два-три раза ниже, чем у коллег в Германии и США», — добавляет Сергей Худюков.

### Аварийное небо

Текущий год уже стал пиковым по числу происшедших крупных авиационных катастроф. По оценкам международных брокеров, совокупные убытки по авиакаско и страхованию ответственности авиационных перевозчиков по всему миру составят в 2014 году порядка \$2 млрд и превысят годовой объем

### Крупные происшествия и катастрофы в авиации 2014 года

- 8 марта:** международные воды, Malaysia Airlines, убыток \$485 197 370
  - 3 июня:** Россия, «Аэрофлот», \$16 301 000
  - 13 июля:** Ливия, нападение на международный аэропорт Триполи, \$450 000 000
  - 17 июля:** Украина, Malaysia Airlines, \$497 335 000
  - 23 июля:** Тайвань, TransAsia Air, \$53 200 000
  - 24 июля:** Мали, Air Algerie/Swiftair, \$154 000 000
- Всего заявлено убытков по состоянию на сентябрь 2014 года \$1 685 448 370
- Источник: данные международного страхового брокера JLT

премий. По статистике международного страхового брокера JLT, предполагаемая сумма убытков, подлежащих страховому возмещению по договорам страхования авиакаско и рисков гражданской ответственности авиаперевозчиков за причинение вреда, в 2014 году превысила \$1,6 млрд (без учета убытков по военным рискам) против годового сбора премии в размере \$1,25 млрд.

Повышать тарифы страховщиков и перестраховщиков также подталкивает рост рисков по полисам страхования военных рисков (повреждение самолетов в результате боевых действий). Всего с марта объем убытков по таким полисам достиг почти \$600 млн, в то время как ежегодные сборы по военным рискам в авиастраховании не превышали \$60 млн. Поводом для крупнейших убытков послужили падение самолета авиакомпании Malaysia Airlines под Донецком, в результате которого погибли 298 человек, бои в аэропорту Триполи в Ливии, где было повреждено несколько десятков самолетов, нападение на аэропорт Карачи в Пакистане.

Международное страховое сообщество начало массово заявлять о намерении резко повысить тарифы в июле — августе, сразу после двух происшедших подряд авиационных катастроф авиакомпании Malaysia Airlines. Речь шла о возможном кратном росте стоимости страхования военных рисков и 30–50-процентном повышении цен на общее авиационное страхование.

Российский рынок чувствует рост ставок по ценам на услуги перестрахования, которые оказывают международные компании. По крупным авиационным компаниям за рубежом передается от 95% до 100% риска, говорят участники рынка. Коррекция цен зависит в том числе от фактора близости случившихся убытков к дате возобновления договора страхования конкретной авиакомпании, говорит Николай Галушин. «Если возобновление примыкает к только что случившейся авиакатастрофе, то компания, скорее всего, получит большое повышение цены, нежели та, договор которой будет возобновлен через три-шесть месяцев», — отмечает он.

«Повышение есть, но не кратное, а в среднем в районе 15–20%», — говорит Олег Зудин. Он считает, что такой рост сохранится, «если не произойдут новые катастрофические события в ближайшей перспективе». По данным Сергея Худюкова, по рискам обычного авиакаско и гражданской ответственности авиаперевозчика тарифы у ряда компаний сейчас увеличиваются на 10–30%.

Больше других в последнее время выросли тарифы по военным рискам каско, отмечает заместитель генерального директора СК «ВТБ Страхование» Алексей Володин. С ним согласен господин Худюков, который называет диапазон роста цен от 50% до 200%. Рост военных рисков сказывается не только на стоимости страхования. Также ужесточаются требования андеррайтеров. Так возникают дополнительные ограничения по географии страхового покрытия, приводит пример Олег Зудин. Например, оно не распространяется на полеты над рядом регионов, где ведутся военные действия, и не важно, объявлены они официально или нет. Некоторые западные страховые компании, специализирующиеся на предоставлении покрытия в отношении военных рисков, ежедневно мониторят с помощью специальных программ, где летают застрахованные самолеты. «И если возникают полеты над опасными регионами, клиенту могут поднять цены или отказать в покрытии», — говорит господин Худюков.

### Убытки не перекрывает

Как отмечает вице-президент РААКС, заместитель главы ЗСАО «Лексгарант» Михаил Шелобуйский, повышение предложения на спрос сдержит рост цен. «Сейчас после крупных убытков мировой рынок рассчитывает как-то частично компенсировать свои потери и получить дополнительный приток средств. Но если игроки начнут резко повышать тарифы, будут привлечены новые емкости. Произойдет ротация, которая в итоге сдержит рост цен», — говорит он. Николай Галушин также не ждет сильного увеличения цен. «Мы ждем незначительную коррекцию цен по итогам 2014 года. И она в большей степени коснется факультативного размещения на международном рынке лизинговой воздушной техники», — заключает господин Галушин.

По словам другого участника российского рынка, даже кратное повышение тарифов по военным рискам окажется существенным только в процентном выражении, а «в номинальном выражении это будут небольшие цифры». «А если одновременно снизятся ставки по невоенным рискам, то одно компенсирует другое. Таким образом, либо мы увидим очень незначительный рост ставок, либо продолжение их снижения. Хотелось бы переломить эту тенденцию. Но не получается», — заключает он.

Мария Каверина

### «РЫНОК В ЦЕЛОМ НАХОДИТСЯ В УБЫТКАХ»

После авиакатастрофы Malaysia Airlines в марте и июле международное сообщество заявило, что тарифы на страхование авиационных рисков кратно вырастут. На деле значительного роста цен в этом сегменте ждать не стоит, уверен заместитель генерального директора по авиационному страхованию «АльфаСтрахования» Илья Кабачник.



ПРЕДСЕДИТЕЛИ ЗАО «СТРАХОВАНИЕ СЕГОДНЯ»

### — Как вы оцениваете настроения мировых андеррайтеров в авиационных рисках?

— В начале марта исчез самолет Malaysia Airlines, 17 июля под Донецком был сбит самолет этой авиакомпании, также в июле было еще несколько авиационных происшествий. И реакция рынка была однозначная: все ведущие компании заявили о повышении тарифов. Однако есть экономические законы, которые сводятся к балансу спроса и предложения. Мы оперируем понятием «емкость рынка» — объемом капитала, имеющегося в распоряжении страховых компаний. Он обеспечивает конкуренцию.

В процентах к типичному риску, например к страхованию крупной авиакомпании, емкость рынка приближалась до летних катастроф к 300%. То есть один и тот же риск теоретически можно было разместить больше двух раз. Если доступное предложение втрое превышает необходимую емкость, то трудно ожидать, что тарифы резко пойдут вверх. Поэтому для того, чтобы произошло какое-то сильное движение тарифов, баланс должен быть изменен — емкость рынка должна начать сокращаться, капитал должен начать покидать этот рынок.

### — После летних катастроф баланс спроса-предложения не изменился?

— Мы не увидели, что компании покидают рынок или сокращают свое участие. Емкость рынка сохранилась в том же объеме и даже немного увеличилась.

То есть желание и намерение повышать тарифы международных компаний, безусловно, выразили, а вот с реализацией этого намерения пока все неоднозначно.

### — Как проходят первые возобновления договоров перестрахования рисков авиакомпаний?

— Лидеры пытаются выставить повышение цены. Клиенты с ними спорят, но в итоге чаще всего все-таки получают повышение цены, но не такое значительное, как заявлялось. Конечно, сейчас ни о каком снижении тарифов речи не идет, есть определенное повышение, но оно воле не так драматично. Были заявления, что тарифы ведущих международных участников будут расти не меньше чем на 30%, а может быть, и на 50%. Вообще, сейчас крупные компании не хотят говорить об общих тенденциях в тарифах. Идет сугубо индивидуальный разговор по конкретным клиентам и контрактам. Все зависит от того, какие результаты у компании, какие показатели безопасности.

Есть риски, в которых все хотят участвовать, есть риски, которые неинтересны никому. Так, например, крупные компании с хорошим послужным списком и хорошей динамикой для страховщиков важны и показательны.

Если брать Россию, то, например, «Аэрофлот» сейчас активно развивается, компания открывает бюджетного перевозчика, приобретает новые самолеты, а вот «ЮТэйр», наоборот, сокращает свою деятельность. Понятно, с кем хотят иметь дело наши западные коллеги. Для хороших клиентов по-прежнему есть больше возможностей, потому что за них выше конкуренция.

Мне сложно оценить общую динамику тарифов, так как основные возобновления договоров в мире происходят в четвертом квартале — прямо сейчас — и реально подвести итоги можно будет в январе-феврале следующего года.

### — Меняют ли сейчас компании своих партнеров по страхованию?

— Беготни не происходит. Авиационное страхование — это услуга, которая подразумевает сервис, урегулирование убытков, определенные условия страхования. Для смены страховщика, брокера, лидера перестрахования у серьезной компании нужны более веские основания, чем снижение цены на несколько процентных пунктов.

— Участники рынка, характеризую рынок авиационного страхования, иногда говорят о том, что он скоро достигнет своего дна, так как ставка премий падает год от года, а убытки растут.

— С точки зрения результатов это однозначно так. Второй год подряд рынок в целом находится в убытках, сектор военных рисков — в огромных убытках. В частности, мировые сборы по страхованию авиационных компаний не превышают \$2 млрд, а убытки в нынешнем году будут выше этой цифры.

В России вопрос в том, какой это имеет эффект. Пока немедленной реакции мы не видим. Эффект должен быть один: акционеры должны сказать: «Мы не понимаем, чем вы занимаетесь, мы хотим прекратить свое участие в этом сегменте бизнеса». Пока этого не происходит.

Снижение тарифов было обосновано общими тенденциями безопасности в целом в мире. В целом в мире в развитых странах показатели безопасности улучшаются. Но есть определенный уровень, ниже которого страховые премии не должны опускаться. А, например, в прошлом году в целом индустрия опустилась ниже этого уровня из-за низких тарифов. Просто тарифы не могут быть нулевыми, так как вероятность наступления страхового случая все равно есть, и этот год это еще раз продемонстрировал.

В России тарифы также снижались параллельно мировой тенденции, но вряд ли это снижение можно считать реально обоснованным. Показатель безопасности полетов в России все больше отстает от показателей западных стран. Мы не видим системной работы в этом направлении.

По ряду рисков на российском рынке устанавливаются неадекватные тарифы. К сожалению, многие из наших конкурентов ведут себя безответственно в борьбе за клиентов. В том числе крупные игроки. Приведу пример. В июле — августе, когда зарубежные коллеги делали заявления о том, что тарифы должны вырасти на 50%, было ясно, что тенденция по снижению ставок замедлилась. Тем не менее некоторые наши российские коллеги, как ни в чем не бывало, продолжали предлагать скидки своим клиентам. Можно понять, когда страховщик снижает тарифы под давлением общерыночных тенденций, но трудно понять, когда профессиональный участник рынка продолжает движение вниз, несмотря на изменение тенденций на рынке. Это уже просто безответственность и, извините, глупость.

— Как с этим бороться?

— Вопрос можно задать акционерам этих компаний. Если акционеры этих страховщиков нравятся разбазаривание денег, то вряд ли их можно заставить вести себя иначе. Но они могли бы потратить их с большим толком, например отдать на благотворительность.

### — Как отразился на авиационном страховании серия санкций против России?

— Крайне неприятный факт для нас, в том числе из-за невозможности получения западного перестрахования вынуждена была прекратить работу авиакомпания «Добролет».

Вся работа по размещению рисков за рубежом стала сложнее. Как только появляется слово «Россия», бюрократические процедуры увеличиваются. Уходит больше времени на согласование условий договоров, на подтверждение участия той или иной компании в сделке, на проведение платежей в обе стороны, как на платежи премий, так и возмещений от перестраховщиков. Это именно задержка по времени: банки заявляют о том, что им нужно проверить, не переводятся ли средства клиенту, который сейчас находится под санкциями.

Авиационные риски клиентов, ставших объектом санкций, невозможно перестраховать на американском и европейском рынках. Альтернативные рынки в авиационном страховании — это иллюзия, миф. Теоретически около 30% можно разместить на европейских рынках. Но что делать со всеми остальными? Альтернативная система перестрахования, даже если ее удастся построить, будет менее эффективной, чем страховая защита авиационных компаний остального мира.

Интервью взяла Мария Каверина

### Страховщики авиационных рисков в первом полугодии 2014 года

Место	Рег. номер	Название	Город	Сборы по страхованию авиационных рисков (всего; тыс. руб.)	Доля в общем объеме сборов (%)	Каско судов (%)	Ответственность судовладельцев (%)	Обязательное страхование ответственности перед пассажирами (%)	Выплаты (тыс. руб.)	Выплаты/взносы (%)
1	1208	СОАЗ	Москва	1299561	2,1	75,1	24,9	0	24274	1,9
2	2239	АЛЬФАСТРАХОВАНИЕ	Москва	565845	2,3	55,9	43,9	0,1	53665	9,5
3	928	ИНГОСТРАХ	Москва	411918	1,2	53,7	46,3	0	43248	10,5
4	3398	ВТБ СТРАХОВАНИЕ	Москва	299016	1,4	84,5	15,5	0	5483	1,8
5	1298	КАПИТАЛ СТРАХОВАНИЕ	Когалым	261487	4,6	90,2	9,8	0	29951	11,5
6	3127	СИГУРНЕОТЕЛАЗ	Сигурт	246571	10,3	77,3	22,7	0	58531	23,7
7	977	РОСГОСТРАХ	Люберцы	204785	0,3	89,2	10,8	0	1617	0,8
8	621	ВСК	Москва	198499	0,1	89,7	10,3	0	4258	2,1
9	1182	ТНТ	Москва	143222	49,2	48,9	51,1	0	99031	69,1
10	3847	НЕЗАВИСИМАЯ СТРАХОВАЯ ГРУППА	Москва	142035	14,3	92,6	7,4	0	197	0,1
11	290	АЛЬЯНС	Москва	111802	0,7	63,2	36,8	0	849	0,8
12	3193	АРСЕНАЛЬ	Москва	96045	9,9	97,7	2,3	0	3407	3,5
13	1307	СОГЛАСИЕ	Москва	93830	0,5	60,1	39,9	0	1090	1,2
14	2496	ИСК ЕВРО-ПОЛИС	Москва	45495	4,4	99,9	0,1	0	0	0
15	3983	СТЕРХ	Якутск	38589	16,6	40,6	59,4	0	18184	47,1
16	3621	РЕГИОНАЛЬНЫЙ СТРАХОВОЙ ЦЕНТР	Москва	36296	16,3	51,8	48,2	0	96787	266,7
17	348	ЛЕКСГАРАНТ	Москва	24998	34,1	29	71	0	1006	4
18	1908	РЕГИОНГАРАНТ	Москва	24948	4,6	94	6	0	216	0,9
19	2917	НИК	Ульяновск	17763	24,8	77,4	22,6	0	1253	7,1
20	3524	СК АЛРОСА	Москва	15885	3,7	96,1	3,9	0	140	0,9
21	3498	СВИСС-ГАРАНТ	Москва	14910	12,7	89,3	10,7	0	0	0
22	3487	БИН СТРАХОВАНИЕ	Москва	14347	1,3	62,8	37,2	0	0	0
23	3867	АК БАРС СТРАХОВАНИЕ	Казань	12626	6,7	80,6	19,4	0	92162	729,9
24	1216	ЧУЛПАН	Альметьевск	11823	0,6	82,7	17,3	0	0	0
25	3541	СПУТНИК	Москва	5497	0,5	89	11	0	0	0
26	159	РУССКИЙ СТРАХОВОЙ ЦЕНТР	Москва	5191	0,8	70,7	29,3	0	555	10,7
27	1209	РЕСО-ГАРАНТИЯ	Москва	4599	0	97,9	2,1	0	0	0
28	1820	ГУТА-СТРАХОВАНИЕ	Москва	4598	0,3	49,9	50,1	0	38	0,8
29	13	ШАНС	Липецк	3009	1,7	100	0	0	26991	897
30	1834	ЭНЕРГОГАРАНТ	Москва	2622	0,1	98,2	1,8	0	0	0
31	1864	ТРАНСНЕФТЬ	Москва	2028	0	100	0	0	0	0
32	461	СТРАХОВАЯ ГРУППА МСК	Москва	1893	0	54	46	0	0	0
33	1427	МАКС	Москва	1283	0	95,3	4,7	0	0	0
34	3116	НАСКО ТАТАРСТАН	Казань	1253	0,1	99,8	0,2	0	0	0
35	158	ЖИВА	Москва	711	2,8	98,7	1,3	0	4395	618,1
36	1587	ТАЛИСМАН	Казань	543	0,2	99,3	0,7	0	0	0
37	2708	ЧРЕЗВЫЧАЙНАЯ СТРАХОВАЯ КОМПАНИЯ	Москва	527	0	100	0	0	0	0
38	3268	ПАРИТЕТ-СК	Москва	500	0,1	0	100	0	0	0
39	1911	БАЛТ-СТРАХОВАНИЕ	Москва	498	0,1	27,9	72,1	0	0	0
40	2489	АСКО	Набережные Челны	450	0	100	0	0	0	0
41	2877	МЕГАРУСС-Д	Москва	408	0	49	51	0	0	0
42	3438	ПРОМИНСТРАХ	Москва	312	0,1	88,8	11,2	0	0	0
43	88	МЕЖОТРАСЛЕВОЙ СТРАХОВОЙ ЦЕНТР	Москва	299	0,1	0	100	0	0	0
44	1440	ВОЗРОЖДЕНИЕ-КРЕДИТ	Красноярск	274	0,5	99,6	0,4	0	0	0
45	397	ГЕЛИОС	Москва	233	0	61,8	38,2	0	0	0
46	1858	ИТИЛЬ АРМЕЕЦ	Москва	224	0,1	61,6	38,4	0	0	0
47	3834	СО ПОМОЩЬ	Санкт-Петербург	213	0	46,9	53,1	0	0	0
48	3211	ЮГОРИЯ	Ханты-Мансийск	104	0	0	100	0	0	0
49	2397	ГЕОПОЛИС	Москва	91	0	100	0	0	0	0
50	3678	ГРАЖДАНСКИЙ СТРАХОВОЙ ДОМ	Москва	45	0	0	100	0	0	0
51	913	УРАЛСИБ	Москва	27	0	0	100	0	12	44,4
52	985	ПАРИ	Москва	26	0	0	100	0	0	0
53	3741	ДАР	Москва	7	0	0	100	0	0	0

Источник: ЦБ РФ.