

Обзор международного рынка *страхования рисков коммерческой гражданской авиации*

20-я Юбилейная ежегодная конференция РААКС «Актуальные вопросы страхования авиационных и космических рисков»

01 октября 2015



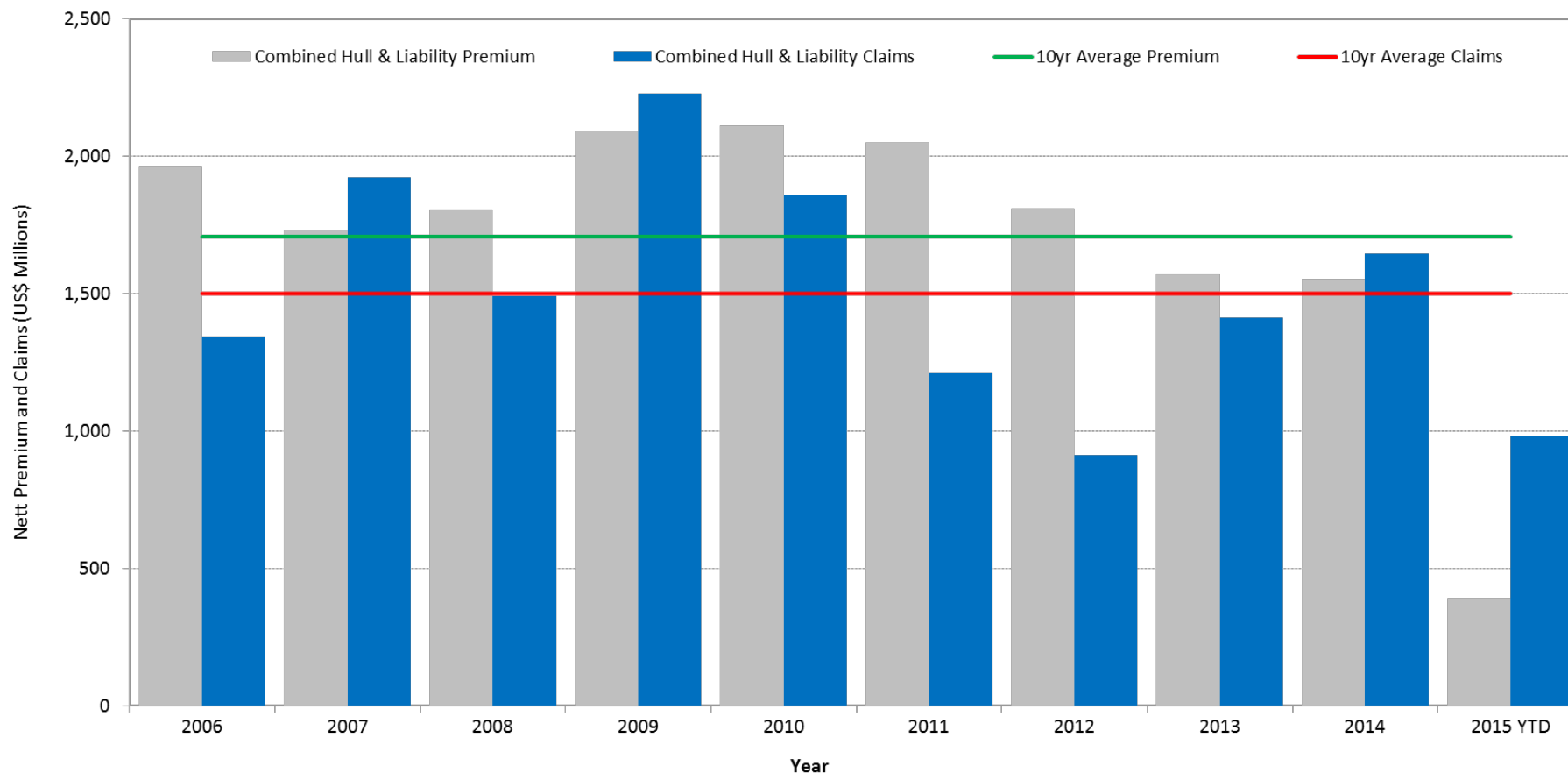


Содержание

- Мировой рынок: профиль сбора премии и выплат по договорам страхования авиа-каско и риска гражданской ответственности за причинение вреда.
- Статистика страховых случаев по договорам страхования предприятий коммерческой гражданской авиации в 2014.
- Статистика страховых случаев по договорам страхования предприятий коммерческой гражданской авиации в 2015.
- Динамика тарифов и ставок премии по договорам страхования авиа-каско и риска гражданской ответственности за причинение вреда и их зависимость от стоимостных и количественных показателей страхового риска.
- Емкость рынка страхования рисков коммерческой гражданской авиации.
- Рынок страхования воздушных судов коммерческой гражданской авиации от военных и сопутствующих рисков.
- Рынок эксцедентного (добавочного) страхования риска гражданской ответственности за причинение вреда в соответствии с правилами типового Дополнения AVN52E.
- Рынок эксцедентного (добавочного) страхования интересов, связанных со снижением франшизы.
- Сводный анализ рыночной ситуации (обобщения и выводы).



Глобальный профиль премий и выплат по договорам авиа-каско и риска ГО



Источник: Исследовательская база рыночных данных JLT Aerospace, данные на на 31.07.2015

Примечания: На основе лидерских цен лондонского рынка. Требования по календарному году. Сумма заявленных требований и резерва, а также оценки нормальной «приработки» (пропорционально периоду)



Аварии и катастрофы в коммерческой ГА 2014 (>US\$10 млн)

| Дата события | Эксплуатант | Тип застрахованного воздушного судна | Выплаты по авиа-каска | Резерв выплат по риску ГО | Резерв выплат по эксцеденту риска ГО (Дополнение AVN52E) | Всего выплат по договорам авиа-каска и риска ГО | Выплаты в части страхования военных и сопутствующих рисков каско | Всего по наступившим |
|-----------------|----------------------------------|--------------------------------------|-----------------------|---------------------------|--|---|--|-------------------------|
| 5-января-2014 | Air India | Airbus A320 | \$ 11'250'000 | \$ - | \$ - | \$ 11'250'000 | \$ - | \$ 11'250'000 |
| 26-января-2014 | Pacific Air Express | Boeing 737-300 | \$ 12'000'000 | \$ - | \$ - | \$ 12'000'000 | \$ - | \$ 12'000'000 |
| 8-марта-2014 | Malaysia Airlines (MH370)* | Boeing 777-200 | \$ 52'598'685 | \$ 380'000'000 | \$ - | \$ 432'598'685 | \$ 52'598'685 | \$ 485'197'370 |
| 13-марта-2014 | American Airlines (US Airways) | Airbus A320 | \$ 18'000'000 | \$ - | \$ - | \$ 18'000'000 | \$ - | \$ 18'000'000 |
| 14-апреля-2014 | Golden Myanmar | Airbus A320 | \$ 10'250'000 | \$ 10'000'000 | \$ - | \$ 20'250'000 | \$ - | \$ 20'250'000 |
| 3-июня-2014 | ОАО «Аэрофлот» | Ил-96 | \$ 16'301'000 | \$ - | \$ - | \$ 16'301'000 | \$ - | \$ 16'301'000 |
| 8-июня-2014 | Нападение на аэропорт Карачи** | Различные | \$ - | \$ - | \$ - | \$ - | \$ 15'000'000 | \$ 15'000'000 |
| 13-июля-2014 | Нападение на аэропорт Триполи*** | Различные | \$ - | \$ - | \$ - | \$ - | \$ 450'000'000 | \$ 450'000'000 |
| 17-июля-2014 | Malaysian Airlines (MH17)** | Boeing 777-200 | \$ - | \$ 200'000'000 | \$ - | \$ 200'000'000 | \$ 97'335'000 | \$ 297'335'000 |
| 23-июля-2014 | TransAsia Airways | ATR 72 | \$ 16'200'000 | \$ 46'000'000 | \$ - | \$ 62'200'000 | \$ - | \$ 62'200'000 |
| 24-июля-2014 | Air Algerie / Swiftair | MD-83 | \$ 4'000'000 | \$ 95'000'000 | \$ - | \$ 99'000'000 | \$ - | \$ 99'000'000 |
| 24-ноября-2014 | Cargolux | Boeing 747-800 | \$ 28'500'000 | \$ - | \$ - | \$ 28'500'000 | \$ - | \$ 28'500'000 |
| 28-декабря-2014 | Indinesia AirAsia | Airbus A320 | \$ 44'275'000 | \$ 110'000'000 | \$ - | \$ 154'275'000 | \$ - | \$ 154'275'000 |
| | | Итого: | \$ 213'374'685 | \$ 841'000'000 | \$ - | \$ 1'054'374'685 | \$ 614'933'685 | \$ 1'669'308'370 |

| | | | | | |
|--|-----------------------|-----------------------|-------------|-------------------------|-----------------------|
| Оценка обычной «приработке» менее крупных страховых случаев: | | | | | \$ 600'000'000 |
| Итого 2014 авиа-каска и риск ГО: | \$ 213'374'685 | \$ 841'000'000 | \$ - | \$ 1'654'374'685 | |
| Итого 2014 «военные риски каско»: | | | | | \$ 614'933'685 |

| | |
|---|-------------------------|
| Итого оценка объема требований по рынку: | \$ 2'269'308'370 |
|---|-------------------------|

*Страховая выплата за воздушное судно была осуществлена в пропорции 50/50 страховщиками «военных рисков каско» и авиа-каска (\$52,598,685 по каждому договору) .

**Страховой случай по договору страхования воздушных судов от военных и сопутствующих рисков – полностью оплачивается страховщиками рынка «военных рисков каско» .

*** Страховой случай по договору страхования воздушных судов от военных и сопутствующих рисков – полностью оплачивается страховщиками рынка «военных рисков каско» . Первоначальная оценка объема требований базируется на полной выработке совокупного лимита выплат, установленного договором страхования Libyan African Aviation Group (\$400 млн) плюс сумме вреда, причиненного другим воздушным перевозчикам.

Источник: Исследовательская база рыночных данных JLT Aerospace, данные на 31/05/2015.



Итоговая сводка по крупным страховым случаям 2014

- Сумма убытков, подлежащих страховому возмещению по договорам страхования авиа-каско и риска ГО за причинение вреда, в 2014 превысила \$1.66 млрд. (вкл. ожидания по обычной «приработке»), что немного больше, чем в 2013 – \$1.4 млрд.
- При этом сбор премии в 2014 составил \$1.58 млрд.
- Показатели страховой убыточности 2014 календарного года, включая убытки по договорам страхования воздушных судов от военных и сопутствующих рисков, признаны худшими после 09.11.2001.
- Многие из страховщиков осуществляют как страхование авиа-каско и риска ГО за причинение вреда, так и страхование воздушных судов от военных и сопутствующих рисков (эффект кумуляции).
- Оценка убытков произведена на базе «брутто»; однако, в нее не включены значительные затраты страховщиков на перестрахование, операционные издержки и внутренняя стоимость размещения капитала.
- С учетом этих фиксированных расходов окончательный финансовый результат страховщиков выглядит еще хуже.
- При всем при этом 2014 не был плохим годом для всех страховщиков: «фактор счастливого случая» – ограниченное число страховщиков вовлечено в выплаты по каждому крупному страховому случаю; соответственно, индивидуальная убыточность для каждого страховщика будет различаться.



Аварии и катастрофы в коммерческой ГА 2015 (>\$10 млн)

| Дата события | Эксплуатант | Тип застрахованного воздушного судна | Выплаты по авиа-каска | Резерв выплат по риску ГО | Резерв выплат по эксцеденту риска ГО (Дополнение AVN52E) | Всего выплат по договорам авиа-каска и риска ГО | Выплаты в части страхования военных и сопутствующих рисков каска | Всего по наступившим |
|-----------------|--------------------|--------------------------------------|-----------------------|---------------------------|--|---|--|-----------------------|
| 10-январь-2015 | Ethiopian Airlines | Boeing 737-400 | \$ 17'100'000 | \$ - | \$ - | \$ 17'100'000 | \$ - | \$ 17'100'000 |
| 4-февраль-2015 | TransAsia Airways | ATR-72-600 | \$ 25'700'000 | \$ 45'000'000 | \$ - | \$ 70'700'000 | \$ - | \$ 70'700'000 |
| 4-март-2015 | Turkish Airlines | Airbus 330 | \$ 120'500'000 | \$ - | \$ - | \$ 120'500'000 | \$ - | \$ 120'500'000 |
| 8-март-2015 | SpiceJet | Bombardier Q400 | \$ 26'000'000 | \$ - | \$ - | \$ 26'000'000 | \$ - | \$ 26'000'000 |
| 24-март-2015 | Germanwings | Airbus 320-200 | \$ - | \$ 288'250'000 | \$ - | \$ 288'250'000 | \$ 11'750'000 | \$ 300'000'000 |
| 29-март-2015 | Air Canada | Airbus 320-200 | \$ 10'000'000 | \$ - | \$ - | \$ 10'000'000 | \$ - | \$ 10'000'000 |
| 10-апрель-2015 | Yemenia Airways | Boeing 747-SP | \$ - | \$ - | \$ - | \$ - | \$ 40'000'000 | \$ 40'000'000 |
| 14-апрель-2015 | Asiana Airlines | Airbus 320-200 | \$ 56'881'307 | \$ - | \$ - | \$ 56'881'307 | \$ - | \$ 56'881'307 |
| 25-апрель-2015 | Turkish Airlines | Airbus 320-200 | \$ 38'000'000 | \$ - | \$ - | \$ 38'000'000 | \$ - | \$ 38'000'000 |
| 10-май-2015 | Joy Air | Xian MA60 | \$ 16'750'000 | \$ - | \$ - | \$ 16'750'000 | \$ - | \$ 16'750'000 |
| 16-август-2015 | Trigana Air | ATR-42-300 | \$ 3'000'000 | \$ 8'000'000 | \$ - | \$ 11'000'000 | \$ - | \$ 11'000'000 |
| 8-сентябрь-2015 | British Airways | Boeing 777-200ER | \$ 32'800'000 | \$ - | \$ - | \$ 32'800'000 | \$ - | \$ 32'800'000 |
| Итого: | | | \$ 346'731'307 | \$ 341'250'000 | \$ - | \$ 687'981'307 | \$ 51'750'000 | \$ 739'731'307 |

| | | | | |
|---|-----------------------|-----------------------|-------------|-------------------------|
| Оценка обычной «приработки» менее крупных страховых случаев на 09/2015: | | | | \$ 400'000'000 |
| Итого авиа-каска и риск ГО (вкл. оценку нормальной «приработки») на 09/2015: | \$ 346'731'307 | \$ 341'250'000 | \$ - | \$ 1'087'981'307 |
| Итого «военные риски каска» на 09/2015: | | | | \$ 51'750'000 |

Итого оценка объема требований по рынку: \$ 1'139'731'307



Сводка по крупным страховым случаям, наступившим до 09/2015

- Претерпев тяжелые потери в 2014, страховщики надеялись, что 2015 будет не настолько богат на (страховые) события. К сожалению, эта надежда жила недолго – в 2015 все мы вновь стали свидетелями трагических аварий и катастроф. Вместе с тем следует отметить, что текущий показатель безопасности полетов в 2015 улучшился по сравнению с 2014.
- Выплаты в связи с крупнейшим страховым случаем (Germanwings) раскладываются как на рынок страхования авиа-каска и риска ГО за причинение вреда, так и на рынок страхования воздушных судов от военных и сопутствующих рисков.
- Перманентные потери, оказав существенное давление на рынок, все же не повлекли за собой сколь ни будь значимых изменений рыночных условий.
- С одной стороны, наблюдается поступательное улучшение показателей безопасности, с другой, год от года нарастает тенденция к приумножению стоимостных и количественных показателей страхового риска, росту цены восстановления, предотвращения и уменьшения последствий страховых случаев, увеличению размера возлагаемой на страхователей ответственности за причинение вреда; при этом, объем собираемой премии последовательно уменьшается, оставляя в итоге скудные средства для осуществления выплат по событиям катастрофического характера.



Страхование авиа-каско и риска ГО за причинение вреда – материальные показатели страхового риска, динамика тарифов и ставок страховой премии

| | Изменение средней стоимости флота застрахованных воздушных судов % | Изменение числа перевезенных пассажиров % | Изменение страхового тарифа авиа-каско % | Изменение ставки премии за страхование риска ГО % | Изменение страховой премии в абсолютных показателях % |
|---|--|---|--|---|---|
| 2013 | +6.8% | +6.4% | -15.1% | -19.7% | -12.7% |
| 2014 <i>До крупных убытков (январь-июнь)</i> | +8% | +5% | -17% | -19% | -13% |
| 2014 <i>После крупных убытков (июль-дек)</i> | +8% | +7% | -4% | 0% | +5% |
| 09/2015 | +6.4% | +6.4% | -14% | -12% | -7.3% |



Страхование авиа-каско и риска ГО за причинение вреда – материальные показатели страхового риска, динамика тарифов и ставок страховой премии

- Увеличение степени страхового риска – с каждым годом продолжается прирост стоимости флота застрахованных судов и числа перевезенных пассажиров,.
- На фоне приумножения стоимостных и количественных показателей риска объем собранной премии продолжает сокращаться, уменьшая доходную базу страховщиков.
- Рынок страхования авиационных рисков «размягчился», разворот его настроений выразился в возврате на нисходящую ценовую траекторию, в итоге – уменьшение тарифов и ставок премии, измеряемое двузначными цифрами.
- Вместе с тем, результаты возобновлений выявили значительный разброс цен и условий договоров – страховщики тщательно оценивают каждый риск, избирательно определяют условия каждого договора: перевозчики с отрицательной статистикой страховой убыточности испытывают значительное ценовое давление, в то время как авиапредприятия, демонстрирующие прирост стоимостных и количественных показателей, равно как и положительную статистику убыточности, получают существенное уменьшение тарифов и ставок премии.
- Сложилась отчетливая тенденция: у авиапредприятий, эксплуатирующих узкофюзеляжные воздушные суда с низкими лимитами страховой суммы, больше шансов добиться существенного улучшения цены страхования по сравнению с перевозчиками, эксплуатирующими широкофюзеляжные воздушные суда с высокими лимитами.



Страхование авиа-каско и риска ГО за причинение вреда – материальные показатели страхового риска, динамика тарифов и ставок страховой премии

- Руководство требует от андеррайтеров («продавцов») наращивания показателей в условиях минимального естественного прироста клиентской базы, в результате чего усиливается давление на ценообразование.
- Растет число долгосрочных договоров страхования: с одной стороны, страхователь все более отчетливо осознает, что ставки и тарифы находятся на историческом минимуме, с другой стороны, страховщики с охотой связывают себя долгосрочными обязательствами – в целях улучшения отношений со страхователем и расширения рыночной доли.



Емкость рынка страхования рисков коммерческой ГА – эксплуатанты иные, нежели перевозчики США

При лимите страховой суммы в \$1.5 млрд. наша оценка максимальной типичной емкости рынка участников, обладающих рейтингом «А», для организации страхования рисков «чистого» неамериканского перевозчика составляет около 220%.

Просим учесть, что указанные доли носят абстрактный характер, на практике решение страховщика об участии (отказе от участия) в договоре и задействовании доступной ему емкости определяется на основании индивидуальной оценки риска, исходя из набора критериев, например: цена договора, статистика убыточности, географические ограничения, санкции и т.д.

| Наименование страховой (перестраховочной) организации | Типичная доля | Рейтинг S&P |
|---|---------------|--------------|
| ACE Global Markets | 10.00% | AA- |
| ADNIC | 1.00% | A- |
| Africa Re | 1.00% | A- |
| AIG | 12.50% | A+ |
| Allianz | 10.00% | AA |
| Allied World Europe | 1.50% | A- |
| Altitude Risk Partners | 5.00% | A (Pool) |
| Amlin Syndicate | 6.00% | A+ |
| Antares | 1.50% | A+ |
| Apollo Aviation | 2.00% | A+ |
| Argo Syndicate | 1.00% | A- |
| ARK Syndicate | 2.00% | A+ |
| Asia Capital Re | 5.00% | A- |
| Aspen | 3.33% | A |
| Atrium | 2.00% | A+ |
| Aviabel | 1.00% | A- |
| AXA Corporate Solutions | 10.00% | A+ |
| Axis Bermuda | 1.00% | A+ |
| Beazley | 6.67% | A+ |
| BRIT | 5.00% | A+ |
| Cathedral | 2.00% | A+ |
| Catlin Syndicate | 5.00% | A |
| Chaucer | 3.00% | A+ |
| CV Starr Syndicate | 2.50% | A+ |
| Faraday | 3.00% | AA+ |
| Generali | 0.75% | A (AM Best) |
| GIC | 2.00% | A- (AM Best) |

| Наименование страховой (перестраховочной) организации | Типичная доля | Рейтинг S&P |
|---|---------------|--------------|
| Global Aerospace | 10.00% | AA- (Pool) |
| HDI Gerling | 1.50% | A+ |
| Hiscox | 3.00% | A+ |
| Houston Casualty Co. | 3.33% | AA- |
| Inter Hannover | 3.00% | AA- |
| Kiln | 1.00% | A+ |
| KRIC | 2.00% | A- |
| La Reunion Aerieenne | 13.00% | AA |
| Liberty Mutual | 4.00% | A+ |
| Mapfre Global Risks | 5.00% | A |
| Mitsui | 5.00% | A+ |
| Munich Re | 10.00% | AA- |
| New India | 2.00% | A- (AM Best) |
| Oman Insurance Company | 2.00% | A- |
| Partner Re | 5.00% | A+ |
| Pritchard | 3.00% | A+ |
| Samsung | 2.00% | AA- |
| SCOR | 2.00% | A+ |
| Sirius | 2.00% | A- |
| Swiss Re | 10.00% | AA- |
| Talbot | 7.50% | A+ |
| Tokio Marine & Fire | 2.00% | AA- |
| Torus Insurance | 4.00% | A- (AM Best) |
| Travelers Syndicate | 2.50% | A+ |
| W.R. Berkley | 3.33% | A+ |
| XL Syndicate | 5.00% | A |
| Всего | 220% | |

С учётом превалирующей конъюнктуры рынка страховщики воздерживаются от задействования всей доступной емкости. Указанные в таблицах доли определены с учетом емкости, обычно (типично) выделяемой страховщиком для участия в безубыточном договоре страхования неамериканского перевозчика, если цена договора, по мнению, страховщика соответствует степени страхового риска. При этом, конечно, существуют и исключения, например: замененные лидеры, которые отказываются участвовать в договоре в роли поддерживающего страховщика; ограничения, возложенные специальными экономическими мерами (санкциями) либо возникающие вследствие занесения страхователя в черные списки; ограничение территории страхования (к примеру, отказ от заключения договоров со страхователем, выполняющим полеты в США или Японию, в связи с повышенной вероятностью более крупных страховых выплат или высоким риском стихийных бедствий); а также отсутствие рейтинга надежности и финансовой устойчивости, приемлемого для страхователя или перестрахователя.



Емкость международного рынка страхования рисков коммерческой ГА – перевозчики США

При лимите страховой суммы в \$1.5 млрд. наша оценка максимальной типичной емкости рынка участников, обладающих рейтингом А, для организации страхования рисков «чистого» американского перевозчика составляет около 184%.

Просим учесть, что указанные доли носят абстрактный характер, на практике решение страховщика об участии (отказе от участия) в договоре и задействовании доступной ему емкости определяется на основании индивидуальной оценки риска, исходя из набора критериев, например: цена договора, статистика убыточности, географические ограничения, санкции и т.д.

| Наименование страховой (перестраховочной) организации | Типичная доля | Рейтинг S&P |
|---|---------------|-------------|
| ACE Global Markets | 7.50% | AA- |
| AIG | 12.50% | A+ |
| Allianz | 12.50% | AA |
| Allied World | 3.50% | A |
| Altitude Risk Partners | 2.00% | A (Pool) |
| Amlin Syndicate | 6.00% | A+ |
| Antares | 1.50% | A+ |
| Argo Syndicate | 1.00% | A- |
| AXA Corporate Solutions | 5.00% | A+ |
| Axis Bermuda | 1.00% | A+ |
| Brit | 5.00% | A+ |
| Catlin Syndicate | 5.00% | A |
| CV Starr | 12.50% | A- |
| Faraday | 3.00% | AA+ |
| Generali | 0.75% | A (AM Best) |
| Global Aerospace | 10.00% | AA- (Pool) |
| Hiscox | 3.00% | A+ |

| Наименование страховой (перестраховочной) организации | Типичная доля | Рейтинг S&P |
|---|---------------|--------------|
| Inter Hannover | 3.00% | AA- |
| La Reunion Aerieenne | 13.00% | AA |
| Liberty Mutual | 2.50% | A+ |
| Mapfre Global Risks | 5.00% | A- |
| Mitsui | 5.00% | A+ |
| Munich Re | 10.00% | AA- |
| Partner Re | 5.00% | A+ |
| Samsung | 2.00% | AA- |
| Sirius | 2.00% | A- |
| Swiss Re | 10.00% | AA- |
| Talbot | 5.00% | A+ |
| Tokio Marine & Fire | 2.00% | AA- |
| Torus Insurance | 5.00% | A- (AM Best) |
| Travelers Syndicate | 2.50% | A+ |
| USAIG | 10.00% | A+ |
| W.R. Berkley | 5.00% | A+ |
| XL | 5.00% | A |
| Всего | 184% | |

С учётом преобладающей конъюнктуры рынка страховщики воздерживаются от задействования всей доступной емкости. Указанные в таблицах доли определены с учетом емкости, обычно (типично) выделяемой страховщиком для участия в безубыточном договоре страхования американского перевозчика, если цена договора, по мнению, страховщика соответствует степени страхового риска. При этом, конечно, существуют и исключения, например: замененные лидеры, которые отказываются участвовать в договоре в роли поддерживающего страховщика; ограничения, возложенные специальными экономическими мерами (санкциями) либо возникающие вследствие занесения страхователя в черные списки; ограничение территории страхования; а также отсутствие рейтинга надежности и финансовой устойчивости, приемлемого для страхователя или перестрахователя.



Емкость международного рынка страхования рисков *коммерческой ГА*

- Избыточная емкость рынка обеспечивает непрерывный рост конкуренции и препятствует реализации намерений страховщиков взрастить (или удержать) размер тарифов и ставок.
- В 2015 на рынок страхования авиационных рисков вышло несколько новых страховщиков, в частности Apollo, Mapfre, Fidelis и Endurance.
- Отказ какого бы то ни было крупного страховщика от осуществления данного вида страхования не прогнозируется.
- Вместе с тем, ряд менее крупных страховщиков отказался (либо намерен отказаться в последующем) от осуществления некоторых видов авиационного страхования, в частности, от страхования воздушных судов от военных и сопутствующих рисков, считая его нерентабельным.
- Хотя это сравнительно небольшие страховщики, и их влияние на общий размер емкости невелико, ситуация в целом остается нестабильной.
- Страховщики практикуют гораздо более избирательный подход при заключении договоров страхования.
- Ожидается, что на емкость рынка могут оказать ограничительное воздействие недавние слияния (поглощения) страховщиков (сложение долей), однако вероятный эффект от этих слияний пока до конца не ясен.



Страхование воздушных судов коммерческой гражданской авиации от военных и сопутствующих рисков – общие сведения

- Годовой сбор страховой премии в международном масштабе составляет \$90-100 млн.
- Несмотря на ряд отказов от этого вида страхования (например, синдикат Ллойдс Aegis) емкость рынка поддерживается на достаточном уровне. Индивидуальный договор может быть заключен на совокупную сумму страховых выплат свыше \$750 млн.
- При выполнении полетов в «зоны конфликтов» взимается дополнительная премия (Афганистан, Ирак, Украина).
- Большинство коммерческих перевозчиков США в 2014 году прекратило участие в государственной программе страхования авиационных рисков Федерального управления гражданской авиации; сейчас они заключают договоры страхования с коммерческими страховщиками.
- Многие «традиционные» лидеры рынка страхования воздушных судов от военных и сопутствующих рисков утрачивают свои ведущие позиции, проигрывая в конкурентной борьбе новым участникам рынка и факультативно-облигаторным программам брокеров.
- Инновационные решения, предложенные страховым брокером JLT, побудили признанных лидирующих страховщиков переосмыслить свои бизнес-планы и методы оценки договоров.
- Договоры ряда перевозчиков были возобновлены на новых условиях, с учетом разработанных и внедренных страховым брокером JLT предложений – новый продукт «без права отказа страховщика от договора».



Аварии и катастрофы воздушных судов коммерческой ГА вследствие военных и сопутствующих рисков в 2014 (>\$10 млн)

- Рынок страхования воздушных судов от военных и сопутствующих рисков демонстрировал долговременную доходность в связи отсутствием страховых случаев после трагических событий 09 сентября 2001.
- Ситуация кардинальным образом изменилась в 2014 в связи с наступлением череды крупных страховых случаев, наиболее значительным из которых явилось вооруженное нападение на аэропорт Триполи в июле месяце.

| Дата события | Эксплуатант | Тип воздушного судна | Нетто-резерв |
|--------------|---|----------------------|----------------------|
| 8-март-2014 | Malaysia Airlines (MH370)* | Boeing 777-200 | \$52'598'685 |
| 8-июнь-2014 | Нападение на Международный аэропорт «Джинна» (Карачи) | Различные | \$15'000'000 |
| 13-июль-14 | Нападение на Международный аэропорт Триполи** | Различные | \$450'000'000 |
| 17-июль-14 | Malaysian Airlines (MH17) | Boeing 777-200 | \$97'335'000 |
| | | Итого: | \$614'933'685 |

*Страховая выплата за воздушное судно была осуществлена в пропорции 50/50 страховщиками военных и сопутствующих рисков каско и авиа-каска (\$52,598,685 по каждому договору) , при этом участниками рынка страхования военных и сопутствующих рисков в любом случае создан резерв выплаты в размере 100% заявленной суммы.

**Первоначальная оценка объема требований базируется на полной выработке совокупного лимита выплат, установленного договором страхования Libyan African Aviation Group (\$400 млн) плюс сумме вреда, причиненного другим воздушным перевозчикам.

Источник: Исследовательская база рыночных данных



Аварии и катастрофы воздушных судов коммерческой ГА вследствие *военных и сопутствующих рисков в 2015 (>\$10 млн)*

- После исключительных потерь 2014, мы стали свидетелями новых происшествий в 2015.

| Дата события | Эксплуатант | Тип воздушного судна | Нетто-резерв |
|--------------|------------------|----------------------|---------------------|
| 24-март-15 | Germanwings | Airbus 320-200 | \$11,750,000 |
| 10-апр-2015 | Yemania Airlines | Boeing 747-SP | \$40,000,000 |
| | | Итого: | \$51,750,000 |

- Приведённые выше примеры включают в себя только наиболее крупные из известных и подтверждённых страховых случаев.
- Поскольку в некоторых регионах продолжаются боевые действия, наступление новых страховых случаев представляется неизбежным.
- В таблицу не включены суммы страхового возмещения, подлежащие выплате в связи с потерями авиации общего назначения в течение 2015.
- Несмотря на то, что финансовый результат на текущую дату 2015 (с учетом наступивших страховых случаев), существенно менее катастрофичен по сравнению с 2014, страховщиков не может не беспокоить тенденция роста убыточности в данном виде страхования.



Страхование воздушных судов коммерческой гражданской авиации от военных и сопутствующих рисков – обзор рыночной конъюнктуры

- По нашим оценкам, размер подлежащего выплате страхового возмещения по страховому случаю, наступившему в 2014, составляет \$600-700 млн. против сбора премии в размере \$90-100 млн.
- После значительного увеличения тарифов во второй половине 2014 рынок стабилизировался, более того, мы наблюдаем тенденцию к уменьшению ставок (либо их отката до прежних уровней).
- Тем не менее, возобновления договоров рассматриваются страховщиками дифференцированно, что затрудняет выявление общего тренда.
- Страховщики стали более избирательны при заключении договоров; процесс организации страховой защиты тех клиентов, деятельность которых, по мнению страховщиков, носит повышенный рискованный характер, стал более трудоемким.
- Возрос размер дополнительной премии, взимаемой за полёты в зоны военных конфликтов и «горячие точки».
- Несмотря на выход с рынка ряда менее крупных страховщиков, которые сочли дальнейшее страхование воздушных судов от военных и сопутствующих рисков нерентабельным, общая емкость рынка представляется достаточной.
- Дальнейшее нарастание числа страховых случаев со всей вероятностью повлечет за собой изменение условий договоров.



Рынок эксцедентного (добавочного) страхования риска ГО за причинение вреда в соответствии с правилами типового Дополнения AVN52E

- По сравнению с другими этот сектор рынка не претерпел существенных изменений. Недавние возобновления показали незначительное увеличение ставок либо были осуществлены без изменения условий.
- Ёмкость рынка существенных изменений также не претерпела. Страховых случаев не наступало с момента разработки этого вида защиты в 2001.
- Сбор страховой премии в 2013 составил \$81 млн. (против \$1.5 млрд. в 2002), с дальнейшим падением сборов до \$72 млн. в 2014 (несмотря на то, что существенная убыточность страхования воздушных судов от военных и сопутствующих рисков повлекла за собой временное повышение тарифов по этому виду).
- Страхователи – воздушные перевозчики переходят с договорного правила «выплатить разницу» на принцип «выплатить свыше».
- Установилась тенденция заключения основных договоров комбинированного страхования авиационных рисков (авиа-каска и риска ГО за причинение вреда) с более высоким «приоритетным» лимитом страховой суммы, ведущая к уменьшению объёма обязательств по договорам эксцедентного страхования.



Рынок эксцедентного (добавочного) страхования риска ГО за причинение вреда в соответствии с правилами типового Дополнения AVN52E

- Ряд перестраховщиков увязывают заключение договора эксцедентного страхования с долей по основному договору комбинированного страхования авиационных рисков (авиа-каска и риска ГО за причинение вреда).
- Страховщики по основному договору могут увеличивать размер премии, взимаемой за приоритетное страхование в соответствии с правилами Дополнения AVN52; в настоящее время страховщиками дискутируется необходимость взимания дополнительной премии по основным договорам с перевозчиками США (за «вложенный приоритет» по основному договору).



Рынок эксцедентного (добавочного) страхования интересов, связанных со снижением франшизы

- Ограниченное количество страховщиков, которые могут предложить ёмкость.
- Предложение комплексного участия – в «пакете» с основным договором страхования авиа-каско и риска ГО за причинение вреда – привело к тому, что ряд крупных воздушных перевозчиков заменил своего страховщика по договору эксцедентного (добавочного) страхования интересов, связанных со снижением франшизы.
- Стороной договора всегда выступает один страховщик (100% обязательств), без сострахования.
- Установление цены страхования в большей, нежели в других видах, степени зависит от индивидуальной убыточности страхователя – в расчёт обычно принимается средняя величина вреда, причинённого в течение последних пяти лет.
- Помимо цены, страховщики нащупывают другие подходы в привлечении новых страхователей, например:
 - Долгосрочные договоры страхования (3 года).
 - Увеличение совокупной суммы выплат (агрегата) до \$10 млн.
 - Возврат части страховой премии за безубыточность осуществляется в момент вступления договора в силу.
- Страховая защита может быть предоставлена на условиях исключения какого бы то ни было вреда, возмещаемого в соответствии с программами комплексного обслуживания изготовителя (поставщика).
- Несмотря на потенциально высокую убыточность страхования, страховщики с готовностью конкурируют друг с другом за прибыльные договоры.



Сводный анализ рыночной ситуации (обобщения и выводы)

- 2015 обещает быть еще одним интересным годом.
- Кажется, что рынок, по крайней мере на данный момент, вошёл в пассивную фазу.
- Возродилась практика уменьшения тарифов и ставок премии, измеряемого двузначными цифрами, по крайней мере, для страхователей, демонтирующих заметный рост показателей и здоровый профиль риска.
- Текущая (избыточная) емкость рынка обеспечивает достаточное перекрытие спроса, поддержание здоровой конкуренции и препятствует реализации намерений страховщиков взрастить (или удержать) размер тарифов и ставок.
- Усилия страховщиков сфокусированы на выполнении планов по сбору премии.
- В обозримом будущем каждое возобновление договора страхования будет осуществляться селективно, на основании скрупулезной индивидуальной оценки риска.
- В целом текущие рыночные условия остаются благоприятными для большинства страхователей.
- Заметное число договоров заключается (возобновляется) на долгосрочной основе, поскольку страхователи-воздушные перевозчики стремятся зафиксировать цену страхования на исторически низком уровне.