

Обзор рынка страхования *авиационных рисков*

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

29 сентября 2016



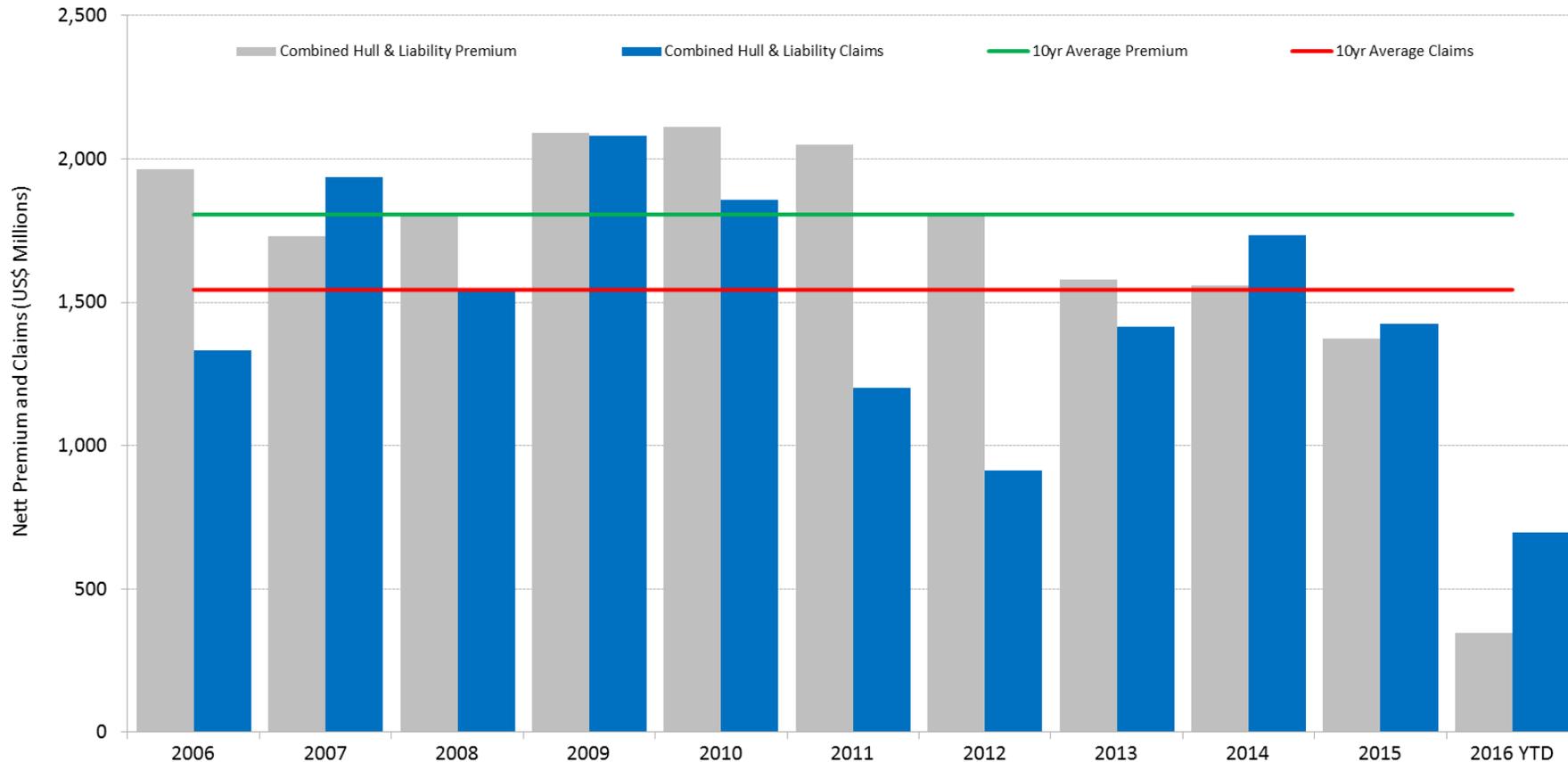


Содержание

- Мировой рынок: профиль сбора премии и выплат по договорам страхования авиа-каска и риска гражданской ответственности за причинение вреда.
- Статистика страховых случаев по договорам страхования предприятий коммерческой гражданской авиации в 2015.
- Статистика страховых случаев по договорам страхования предприятий коммерческой гражданской авиации в 2016.
- Динамика тарифов и ставок премии по договорам страхования авиа-каска и риска гражданской ответственности за причинение вреда и их зависимость от стоимостных и количественных показателей страхового риска.
- Ёмкость рынка страхования авиа-каска и риска гражданской ответственности за причинение вреда 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 страхования рисков коммерческой гражданской авиации (авиа-каска и риска ГО за причинение вреда)



Источник: Исследовательская база рыночных данных JLT Aerospace, данные на 30.06.2016

Примечания: На основе лидерских цен лондонского рынка. Требования страховых выплат – по календарному году. Сумма требований складывается из известного размера вреда по наступившим и заявленным страховым случаям, сформированных резервов, а также пропорциональной оценки нормальной «приработки» менее крупных страховых случаев. Исключая требования выплат по договорам страхования воздушных судов от военных и сопутствующих рисков.



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

Дата события	Эксплуатант	Тип застрахованного воздушного судна	Резерв (выплаты) по договорам страхования авиа-каско	Резерв выплат по договорам страхования риска ГО	Резерв выплат по эксцеденту риска ГО (Дополнение AVN52E)	Всего выплат по договорам авиа-каско и риска ГО	Резерв (выплаты) в части страхования военных и сопутствующих рисков каско	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	\$ 21'400'000	\$ -	\$ -	\$ 21'400'000	\$ -	\$ 21'400'000
31-октябрь-2015	MetroJet	Airbus 321-231	\$ -	\$ 84'000'000	\$ -	\$ 84'000'000	\$ 23'820'765	\$ 107'820'765
6-ноябрь-2015	Batik Air	Boeing 737-9GPER	\$ 10'250'000	\$ -	\$ -	\$ 10'250'000	\$ -	\$ 10'250'000
4-декабрь-2015	SpiceJet	Bombardier Q400	\$ 27'000'000	\$ -	\$ -	\$ 27'000'000	\$ -	\$ 27'000'000
Итого:			\$ 372'581'307	\$ 425'250'000	\$ -	\$ 797'831'307	\$ 75'570'765	\$ 873'402'072

Итого авиа-каско и риск ГО (вкл. оценку нормальной «приработки» менее крупных страховых случаев):	\$ 1'388'337'200
Итого «военные риски каско» (вкл. оценку нормальной «приработки» менее крупных страховых случаев):	\$ 89'370'765
Итого оценка объема требований по рынку:	\$ 1'477'707'965



Итоговая сводка по страховым случаям 2015

- Сумма требований по договорам страхования авиа-каска и риска ГО за причинение вреда в 2015 составила 1.38 млрд. долларов США (вкл. ожидания по обычной «приработке» менее крупных, «рутинных» страховых случаев).
- Это меньше 2014 (1.6 млрд. долларов США), но незначительно выше среднего показателя за предшествующие 5 лет.
- Количество жертв авиационных катастроф достигло 547 человек (против 951 человек годом ранее).
- Страховые выплаты по двум самым крупным страховым случаям 2015 (Germanwings и MetroJet) были осуществлены как участниками рынка страхования авиа-каска и риска ГО за причинение вреда, так участниками рынка страхования воздушных судов от военных и сопутствующих рисков (50/50).
- В то время как с точки зрения безопасности полётов 2015 был лучше 2014, рынок страхования рисков гражданской авиации в целом продемонстрировал отрицательный финансовый результат (убыток), где сумма страховых требований превысила страховую премию.



Итоговая сводка по страховым случаям 2015

- Несмотря на «фактор счастливого случая» – ограниченное число страховщиков вовлечено в выплаты по каждому крупному страховому случаю, соответственно, индивидуальная убыточность для каждого страховщика будет различаться – прибыль любого из них, вероятнее всего, будет минимальной.
- С учётом фиксированных расходов окончательный финансовый результат страховщиков выглядит ещё хуже.



Аварии и катастрофы в коммерческой ГА 2016

Дата события	Эксплуатант	Тип застрахованного воздушного судна	Резерв (выплаты) по договорам страхования авиа-каско	Резерв выплат по договорам страхования риска ГО	Резерв выплат по эксцеденту риска ГО (Дополнение AVN52E)	Всего выплат по договорам авиа-каско и риска ГО	Резерв (выплаты) в части страхования военных и сопутствующих рисков каско	Всего по наступившим
2-фев-2016	Daallo Airlines	Airbus 321-111	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 5'000'000	\$ 5'000'000
24-фев-2016	Tara Air	DHC6-400	\$ 6'400'000	\$ 5'000'000	\$ -	\$ 11'400'000	\$ -	\$ 11'400'000
4-мар-2016	Ethiopian Airlines	Boeing 787-800	\$ 11'000'000	\$ -	\$ -	\$ 11'000'000	\$ -	\$ 11'000'000
19-мар-2016	FlyDubai	Boeing 737-8KN	\$ 40'825'000	\$ 25'000'000	\$ -	\$ 65'825'000	\$ -	\$ 65'825'000
4-апр-2016	Batik Air	Boeing 737-8GP	\$ 10'000'000	\$ -	\$ -	\$ 10'000'000	\$ -	\$ 10'000'000
4-апр-2016	TransNusa Aviation	ATR42-600	\$ 18'000'000	\$ -	\$ -	\$ 18'000'000	\$ -	\$ 18'000'000
28-апр-2016	TAME	Embraer ERJ-190	\$ 19'000'000	\$ -	\$ -	\$ 19'000'000	\$ -	\$ 19'000'000
19-май-2016	Egyptair	Airbus 320-232	\$ 9'000'000	\$ 85'000'000	\$ -	\$ 94'000'000	\$ 9'000'000	\$ 103'000'000
6-июн-2016	UPS	McDonnell Douglas MD-11F	\$ 61'359'611	\$ -	\$ -	\$ 61'359'611	\$ -	\$ 61'359'611
27-июн-2016	Singapore Airlines	Boeing 777-300ER	\$ 21'000'000	\$ -	\$ -	\$ 21'000'000	\$ -	\$ 21'000'000
3-авг-2016	Emirates Airlines	Boeing 777-300ER	\$ 96'354'432	\$ -	\$ -	\$ 96'354'432	\$ -	\$ 96'354'432
5-авг-2016	ASL Aviation Hungary	Boeing 737-400	\$ 10'500'000	\$ -	\$ -	\$ 10'500'000	\$ -	\$ 10'500'000
28-авг-2016	Asiana Airlines	Airbus 330-323	\$ 20'000'000	\$ -	\$ -	\$ 20'000'000	\$ -	\$ 20'000'000
Итого:			\$323'439'043	\$115'000'000	\$0	\$438'439'043	\$14'000'000	\$452'439'043

Итого авиа-каско и риск ГО (вкл. оценку нормальной «приработки» менее крупных страховых случаев) на 09/2016:	\$738'439'043
Итого «военные риски каско» на 09/2016:	\$14'000'000
Итого оценка объема требований по рынку:	\$752'439'043

Примечания: Исключая требования страховых выплат по договорам страхования авиации общего назначения (могут быть значительными).

Источник: Исследовательская база рыночных данных JLT Aerospace. Резервы выплат по договорам страхования авиа-каско и риска ГО являются оценочными и подлежат дальнейшему уточнению.



Сводка по страховым случаям, наступившим до 09/2016

- Крупные страховые случаи сравнительно редки и эпизодичны, характеризуются относительно малым числом жертв и умеренным размером требований.
- Помимо авиационных происшествий, нескончаемым потоком идут менее крупные, «рутинные» страховые случаи.
- Незначительные по размеру требований (по крайней мере, в сравнении с авариями и катастрофами), «рутинные» страховые случаи намного более регулярны, нежели авиационные происшествия.
- В связи с усложнением и удорожанием ремонта воздушных судов и авиационных двигателей нового поколения, сумма страховых выплат по «рутинным» страховым случаям каждый год составляет существенную часть обязательств страховщиков.
- С целью уменьшения убыточности страховой деятельности, страховщики ужесточают условия по договорам с неудовлетворительной статистикой «рутинных» страховых случаев.



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 в %	Изменение числа перевезенных пассажиров в %	Изменение страхового тарифа авиа-каско в %	Изменение ставки премии за страхование риска в ГО %	Изменение страховой премии в абсолютных показателях %
2013	6.80%	6.40%	-15.10%	-19.70%	-12.70%
2014	6.70%	5.30%	-12.90%	-6.10%	-3.40%
2015	6.20%	6.90%	-16.10%	-19.10%	-12.50%
I кв. 2016	5.80%	-1.00%	-25.20%	-18.80%	-20.20%
II кв. 2016	4.00%	5.00%	-5.90%	-6.60%	-2.00%
Sep-16	7.40%	9.40%	-18.90%	-15.80%	-10.10%

Примечание: Приведенные выше данные являются усреднением комбинированных результатов, поэтому анализировать их следует с осмотрительностью, с учетом того, что фактический размер увеличения или уменьшения показателей каждого воздушного перевозчика отличается от других: колебания индивидуальных показателей каждого из них значительно шире, чем это показывают усредненные значения.



Страхование авиа-каско и риска ГО за причинение вреда – рыночные тенденции: ТРИ ГРУППЫ СТРАХОВАТЕЛЕЙ

- Очевидно, что рынок страхования авиационных рисков охватывают все более резистентные настроения: постепенно технический андеррайтинг отвоёвывает утраченные позиции у андеррайтинга коммерческого; с целью уменьшения убыточности портфеля страховщики фокусируют внимание на ценовой политике, анализе объёма и условий страховой защиты. В итоге: заметный разброс результатов возобновления договоров страхования.
- Вследствие изменения настроений на рынке произошла смена конъюнктуры, «двухсоставный» рынок заменил «трёхсоставный»: для целей индивидуальной оценки страхового риска страховщики выделили в отдельную, третью, группу страхователей с неблагоприятной статистикой убыточности (с длительной общей убыточностью договоров, пиковой убыточностью вследствие крупных страховых случаев либо с неудовлетворительной статистикой «рутинных» страховых случаев) – в дополнение к принятому ранее делению страхователей на воздушных перевозчиков с высокими лимитами страховой суммы и перевозчиков с низкими лимитами.



Страхование авиа-каска и риска ГО за причинение вреда – рыночные тенденции: ТРИ ГРУППЫ СТРАХОВАТЕЛЕЙ

Группа	Перевозчики / Групповые признаки	Настроение рынка	Характерное изменение ставок и (или) условий договора
A	<ul style="list-style-type: none">Перевозчики с низкими лимитами страховой суммы.Чаще всего, демонстрирующие существенный рост стоимости флота / статистики транспорта.Обычно, с низкой стоимостью воздушных судов.	<ul style="list-style-type: none">Возможно уменьшение ставок премии вследствие существенного роста материальных показателей страхового риска.Избыточная емкость в связи с низкими лимитами страховой суммы.	
B	<ul style="list-style-type: none">Перевозчики с высокими лимитами страховой суммы.Чаще всего, демонстрирующие незначительный рост стоимости флота / статистики транспорта.Обычно, с высокой стоимостью воздушных судов.	<ul style="list-style-type: none">Как правило, «штилевые» (ровные, константные) возобновления.Сжатая емкость в связи с высокими лимитами страховой суммы.Разница в ценах лидирующего страховщика и поддерживающего рынка сокращается.	
C	<ul style="list-style-type: none">Перевозчики с наступившими крупными страховыми случаями.Перевозчики с неудовлетворительной статистикой «рутинных» страховых случаев.Перевозчики с делящейся неблагоприятной статистикой убыточности.	<ul style="list-style-type: none">Сталкиваются с увеличением ставок премии.Ограниченная ёмкость с учётом фактора убыточности.Сталкиваются с ужесточением условий договора.	



Страхование авиа-каско и риска ГО за причинение вреда – обзор рыночной конъюнктуры

- Страховщики авиационных рисков стали более последовательны в селекции рисков.
- Договоры с высокой убыточностью всегда отличались повышенной ценой по сравнению с договорами с «чистой» историей; в текущей рыночной ситуации такие договоры находятся в фокусе особого внимания, решения об условиях их возобновления отнесены на более высокий уровень должностной компетенции, а выделяемые под них ёмкости заметно сокращаются.
- Рыночная конъюнктура благоприятна для ряда страхователей; в ближайшей перспективе маловероятен резкий разворот нисходящей тенденции в ценовой политике, однако факт её замедления все более очевиден; при этом фиксируется отказ от снижения ставок страховой премии по менее привлекательным («некачественным») договорам или рискам.
- Прогноз: в обозримой перспективе вероятность изменения вектора ценовой политики на восходящий, скорее всего, перевешивает вероятность дальнейшего нисходящего движения тарифов и ставок.



Ёмкость рынка страхования авиа-каско и риска ГО за причинение вреда – кроме воздушных перевозчиков США

При лимите страховой суммы в \$1.5 млрд. наша оценка максимальной типичной ёмкости рынка участников, обладающих рейтингом «А-» и более, для организации страхования рисков «чистого» неамериканского перевозчика составляет около 213%.

Просим учесть, что указанные доли носят абстрактный характер, на практике решение страховщика об участии (отказе от участия) в договоре и задействовании доступной ему ёмкости 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
ADNIC	1.00%	A-
Africa Re	1.00%	A-
AIG Europe	12.50%	A+
Allianz (AGCS)	10.00%	AA
Allied World Europe	1.50%	A-
Altitude Risk Partners	5.00%	A (Pool)
Antares	1.50%	A+
Apollo Aviation	2.00%	A+
ArgoGlobal	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+
Chaucer	3.00%	A+
Chubb Insurance	10.00%	AA-
Endurance Insurance	2.50%	A+
Faraday	3.00%	AA+
Fidelis Insurance	1.50%	A-
Generali	0.75%	A (AM Best)
GICI	2.00%	A- (AM Best)

Наименование страховой (перестраховочной) организации	Типичная доля	Рейтинг S&P
Global Aerospace (GAUM)	10.00%	AA- (Pool)
Hiscox	3.00%	A+
Houston Casualty Co. (HCC)	3.33%	AA-
Inter Hannover	3.00%	A
KRIC	2.00%	A-
La Reunion Aerieenne	13.00%	AA
Liberty Mutual	4.00%	A+
Mapfre Global Risks	5.00%	A
MS Amlin	5.00%	A+
Munich Re	10.00%	AA-
MSF Pritchard	3.00%	A+
New India	2.00%	A- (AM Best)
Oman Insurance Company	2.00%	A
Partner Re	5.00%	A
SCOR	2.00%	AA-
Sirius	2.00%	A-
Star Stone	4.00%	A- (AM Best)
Starr Insurance	2.50%	A+
Swiss Re	10.00%	AA-
Talbot	7.50%	A+
Tokio Marine Kiln	2.00%	A+
Travelers Syndicate	2.50%	A+
Trust Re	1.00%	A-
W.R. Berkley	3.33%	A+
XL Catlin	10.00%	A

С учётом превалирующей конъюнктуры рынка страховщики воздерживаются от задействования всей доступной ёмкости. Указанные в таблицах доли определены с учётом ёмкости, 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: заменённые 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 полёты в США или Японию, в связи с повышенной вероятностью более крупных страховых выплат или высоким риском стихийных бедствий); а также отсутствие рейтинга надёжности и финансовой устойчивости, приемлемого для страхователя или перестрахователя.

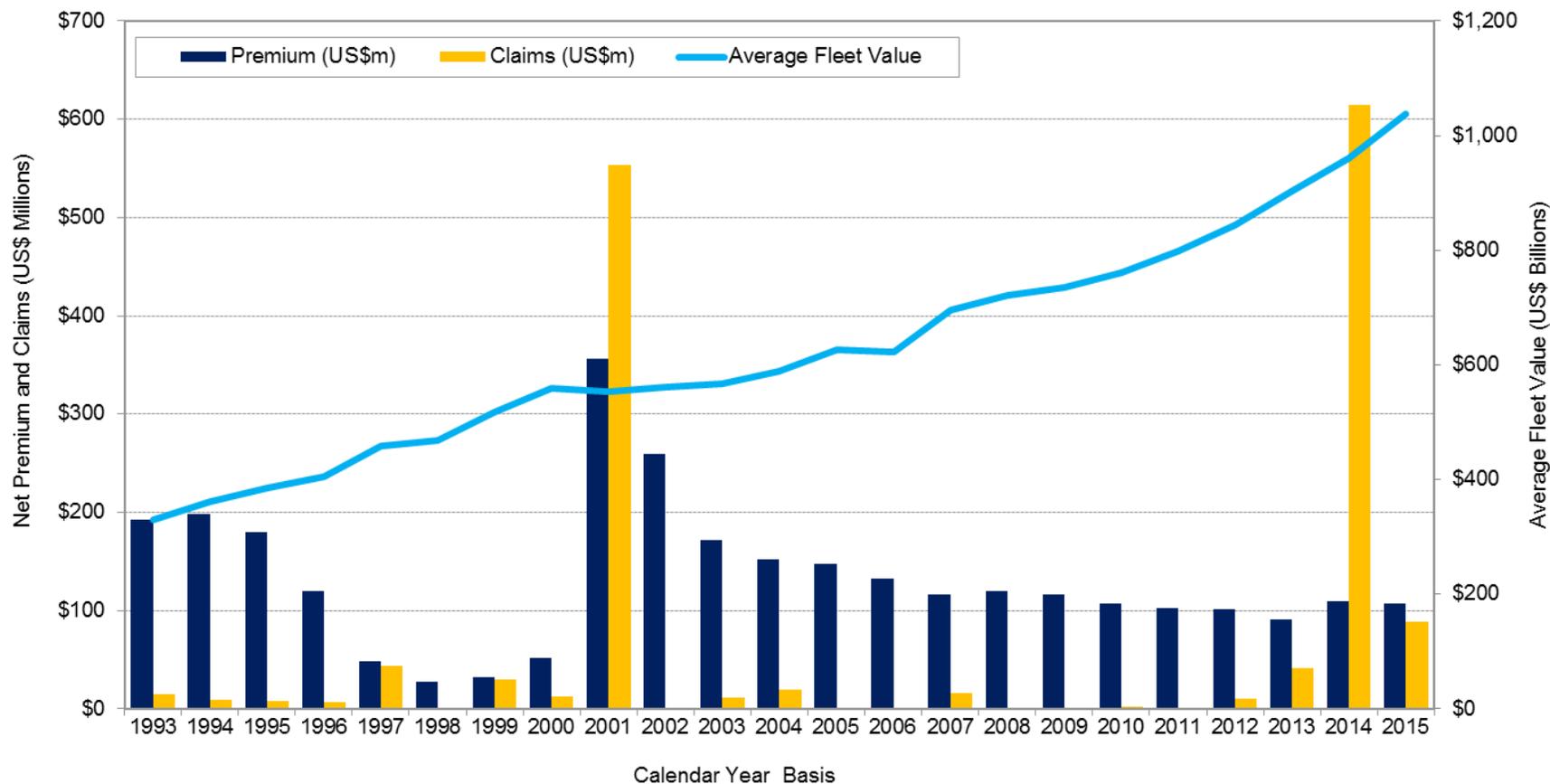


Ёмкость международного рынка страхование авиа-каско и риска ГО за причинение вреда – комментарий

- Теоретически, оценочная ёмкость международного рынка находится на высоком уровне.
- Вместе с тем, фактическая доступная ёмкость по индивидуальным договорам оказывается существенно ниже общей оценочной – как следствие активизации страховщиками элементов селекции: отбора выгодных для себя договоров и целевой тарификации менее привлекательных рисков.
- Сжатие доступной ёмкости особенно заметно при возобновлении убыточных договоров и договоров с высокими лимитами страховой суммы (результат отнесения решений на более высокий уровень должностной компетенции).
- В то время как существенного изъятия выделенных ёмкостей на данный момент не отмечается, ряд страховщиков, по нашим сведениям, анализируют сценарии пересмотра своих позиций.
- Несмотря на выход ряда страховщиков из страхования авиационных рисков, сектор всё ещё привлекателен для новых участников (например, Trust Re); в обозримой перспективе вероятно расширение рынка вследствие выхода на него новых участников.
- Характерной чертой 2016, как, впрочем, и предшествующих лет, являются переходы персонала между страховыми организациями; в результате часть страховщиков пересмотрела политики и разработала новые стратегии страхования авиационных рисков.



Глобальный профиль премий и выплат по договорам страхования воздушных судов коммерческой ГА от военных и сопутствующих рисков (более 20 лет)





Глобальный профиль премий и выплат по договорам страхования воздушных судов коммерческой ГА от военных и сопутствующих рисков (5 лет)



сбор премии (5 лет) = в среднем 102 миллиона долларов США
размер требований (5 лет) = в среднем 151 миллион долларов США



Аварии и катастрофы воздушных судов коммерческой ГА вследствие военных и сопутствующих рисков в 2016

- Совокупный размер требований по трагическим событиям 2014 и 2015 превысил 700 миллионов долларов.
- В 2016 было заявлено два случая гибели воздушных судов гражданской авиации вследствие военных и сопутствующих рисков, а также несколько резонансных требований по договорам страхования авиации общего назначения.
- N.B. Террористические акты в аэропортах Брюсселя и Стамбула, хотя бы и не повлёкшие страховых случаев по договорам страхования воздушных судов от военных и сопутствующих рисков, вместе с тем зримо продемонстрировали риски, связанные с политической нестабильностью нашего времени.

Дата события	Эксплуатант	Тип застрахованного воздушного судна	Резерв (выплаты)
2-фев-2016	Daallo Airlines	Airbus 321-111	\$ 5'000'000
19-май-2016	Egyptair*	Airbus 320-232	\$ 9'000'000
Итого:			\$14'000'000

* Страховая выплата за воздушное судно была осуществлена в пропорции 50/50 страховщиками авиа-каско и военных и сопутствующих рисков каско и (\$9,000,000 по каждому договору), при этом последними в любом случае создан резерв выплаты в размере 100% заявленной суммы.

Источник: Исследовательская база рыночных данных JLT Aerospace. Резервы выплат по договорам страхования воздушных судов вследствие военных и сопутствующих рисков являются оценочными и подлежат дальнейшему уточнению.



Ёмкость международного рынка страхования воздушных судов от военных и сопутствующих рисков – комментарий

- В связи с высокой убыточностью доступная ёмкость международного рынка страхования воздушных судов от военных и сопутствующих рисков существенно уменьшилась, при этом в течение последних 12 месяцев некоторые иностранные страховщики отказались от осуществления этого вида страхования полностью (Aegis, Arch, Ark, Argo, Ascot, Channel и Hardy).
- Ряд страховщиков, по нашим сведениям, анализируют финансовые результаты своего участия в страховании воздушных судов от военных и сопутствующих рисков и всерьёз рассматривают возможность отказа от него.
- Вместе с тем, общая оценочная ёмкость международного рынка всё ещё достигает значительного объёма – при 26 активных страховщиках – однако, рынок крайне фрагментирован, а его участники крайне избирательны при заключении договоров (селекция рисков).



Ёмкость международного рынка страхования воздушных судов от военных и сопутствующих рисков – комментарий

- При этом, группа страховщиков значительно сократила свои доли участия, а некоторые отклонили большинство из предложенных для возобновления договоров. Таким образом, фактическая доступная ёмкость по индивидуальным договорам оказывается зачастую существенно ниже общей оценочной.
- Одним из характерных элементов политики селекции рисков является ограничение страховщиками своего участия в договорах, предусматривающих существенные совокупные суммы страховых выплат («агрегаты»), высокие страховые стоимости воздушных судов, а также охватывающие территории повышенного риска (зоны военных конфликтов и «горячие точки»).
- НАСТУПЛЕНИЕ ЛЮБЫХ НОВЫХ СТРАХОВЫХ СЛУЧАЕВ ПРИВЕДЕТ К ДАЛЬНЕЙШЕМУ СОКРАЩЕНИЮ ЁМКОСТИ РЫНКА.



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

- Со всей очевидностью настроения иностранных страховщиков достигли того состояния, когда дальнейшее уменьшение тарифов по ряду рисков не представляется возможным; в своём большинстве, страховщики стремятся зафиксировать предложение о возобновлении защиты на новый срок на условиях прекращающихся договоров.
- При этом, в большинстве случаев лидирующие страховщики готовы рассматривать возможность технического уменьшения тарифа, но только при условии, что страхователь заявляет обоснованный прирост совокупной стоимости предметов страхования. В итоге, конечно, сумма премии сохраняется неизменной, несмотря на уменьшение страхового тарифа.
- Вместе с тем, рынок позволяет определённую гибкость при определении цены и условий договоров страхования, по которым определены относительно небольшие страховые суммы и агрегатные лимиты, демонстрируется обоснованный прирост совокупной стоимости предметов страхования и приемлемую статистику убыточности.



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

- С другой стороны, занял жёсткую позицию по отношению к возобновлению договоров исторически низкой премией и, при этом, неблагоприятной статистикой убыточности либо степенью риска, значительно превышающей нормальные показатели.
- Возросшая частота страховых случаев, как кажется, снова придаёт страхованию авиационных рисков характер «высоко рискованного» вида деятельности; а принимая во внимание скромную премиальную базу, которая зачастую недостаточна для обеспечения выплаты даже одному страховому случаю катастрофического характера, следует признать, что надеяться на смягчение позиции страховщиков воздушных судов от военных и сопутствующих рисков вряд ли стоит.
- Подводя черту под вышесказанным, считаем, что сложившаяся рыночная конъюнктура и тенденция ценообразования будут определять условия страхования воздушных судов от военных и сопутствующих рисков в течение заметного периода времени.



Экседентное (добавочное) страхование риска ГО за причинение вреда третьим лицам в соответствии с правилами типового Дополнения AVN52 – обзор рыночной конъюнктуры

- Высокоспециализированный сектор рынка; остаётся безубыточным с момента внедрения защиты после трагических событий в Нью-Йорке (США) 11.09.2001.
- Ёмкость находится на высоком уровне; помимо этого, в 2015 на рынок вышел ряд «новичков».
- Конъюнктуру рынка во многом определяют факультативно-облигаторные договоры, контролируемые ведущими страховыми брокерами.
- Общий сбор премии продолжает уменьшаться: в 2015 он составил около 80 миллионов долларов США против 750 долларов США в 2001.
- Продолжается замена договорного правила «выплатить разницу» на принцип «выплатить свыше».



Экседентное (добавочное) страхование риска ГО за причинение вреда третьим лицам в соответствии с правилами типового Дополнения AVN52 – обзор рыночной конъюнктуры

- Устоялась тенденция увязывания договора экседентного страхования с основным договором комбинированного страхования авиационных рисков (авиа-каска и риска ГО за причинение вреда), где повышенный лимит страховой суммы «приоритетной» страховой защиты уменьшает необходимых лимит экседента (экономия премии).
- При отсутствии, казалось бы, прямой взаимосвязи, высокая убыточность страхования воздушных судов от военных и сопутствующих рисков может повлиять на ценовую политику в экседентном (добавочном) страховании риска ГО за причинение вреда третьим лицам в соответствии с правилами типового Дополнения AVN52.



Экседентное (добавочное) страхование интересов, связанных со снижением франшизы каско – обзор рыночной конъюнктуры

- Развитию конкуренции по договорам экседентного (добавочного) страхования интересов, связанных со снижением франшизы каско, послужило увеличение числа специализирующихся на этом виде иностранных страховщиков до 10.
- Предложение комплексного участия – в «пакете» с основным договором страхования авиа-каска и риска ГО за причинение вреда – предоставляет страхователям возможность замены страховщика.
- Стороной договора всегда выступает один страховщик (100% обязательств), без сострахования.
- Цена страхования определяется индивидуальной убыточностью страхователя – в расчёт обычно принимается средняя величина вреда (выплат), причинённого в течение последних пяти лет.
- Помимо цены, страховщики используют следующие инструменты привлечения страхователей:
 - 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.



Эксцедентное (добавочное) страхование интересов, связанных со снижением франшизы каско – обзор рыночной конъюнктуры

- 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)

- Произошло изменение устоявшейся наблюдаемой конъюнктуры рынка страхования авиационных рисков, который теперь демонстрирует ранние признаки «ужесточения».
- Осознание страховщиками того, что продление прежнего курса приведёт к очередному убыточному году, как раз и вызвало формирование устойчивых резистентных настроений, обусловило формирование более дисциплинированной рыночной модели с фокусом на самосохранение.
- На стадии заключения договора страхования заметно возрос уровень целенаправленной селекции риска с акцентом на детальную оценку степени опасности и индивидуальных обстоятельств каждого договора.
- Устоялось чёткое разделение страхователей на три группы: крупные перевозчики с высокими лимитами страховой суммы, перевозчики с менее крупными (незначительными) лимитами страховой суммы и «кризисные» перевозчики, договоры страхования которых являются в той или иной степени убыточными.



Сводный анализ рыночной ситуации (обобщения и выводы)

- В то время как общая оценочная ёмкость рынка остаётся на высоком уровне, фактическая доступная (конкурентная) ёмкость на самом деле ограничена.
- Тенденция по уменьшению тарифов и ставок премии демонстрирует признаки замедления, при этом вероятность изменения вектора ценовой политики на восходящий, скорее всего, перевешивает вероятность дальнейшего нисходящего движения.
- Вследствие этого предусмотрительные потребители страховой услуги уделяют пристальное внимание вопросам обеспечения стабильности своих программ страхования авиационных рисков, созданию необходимых условий для эффективного бюджетного планирования посредством, в том числе, заключения долгосрочных договоров и внедрения других механизмов хеджирования риска изменения ценовой конъюнктуры.