



Авиастраховщики избежали катастрофы, которая могла бы разразиться из-за антироссийских санкций. Вопрос с перестрахованием решен, но рост отрасли сдерживают низкие тарифы.

Проблему перестрахования объемных рисков на западном рынке, которая возникла из-за санкций, удалось решить благодаря созданию Российской национальной перестраховочной компании (РНПК), а также помощи перестраховщиков из Китая и Индии, принимающих российские риски, говорят страховщики.

По рынку авиакаско (это самый дорогой вид страхования в авиации) вопрос с необходимыми перестраховочными емкостями решен, говорит начальник управления страхования космических и авиационных рисков компании «Ингосстрах» Вадим Семенов. «Несколько крупных участников прямого рынка при поддержке РНПК могут закрыть большинство рисков», — объясняет эксперт. Всерьез санкции затронули одно направление — российские компании лишены возможности перестраховать на соответствующих рынках любые риски, связанные с военной техникой.

Тем не менее рынок стагнирует. По данным Российской ассоциации авиационных и космических страховщиков (РААКС), в 2016 году сборы по авиакаско сократились, составив 8,7 млрд руб. против 8,9 млрд годом ранее. При этом компании выплатили возмещение в 3,2 млрд руб., тогда как в 2015 году этот показатель составил 7,9 млрд. В страховании ответственности владельцев воздушных судов премия подросла на 1%, до 3,5 млрд руб., но выплаты увеличились в четыре раза, до 1,7 млрд руб.

Ситуацию со сборами удалось спасти благодаря восстановлению чартерных перевозок в Турцию, говорит Вадим Семенов, а также благодаря сохраняющемуся спросу на крымском направлении в период высокого сезона. «Дополнительный положительный фактор — активность в сфере разработки российской авиационной техники», — добавляет эксперт. Специфика испытаний, производства, ремонта и технического обслуживания летательных аппаратов такова, что требует страховой защиты от убытков на всех этапах.

Не стоит думать, что рынок проседает после подъема. По итогам 2015 года сборы по страхованию всех авиарисков действительно увеличились на 29% по сравнению с 2014 годом, хотя на 2015-й пришлось банкротство «Трансаэро». Объясняется этот рост главным образом девальвацией рубля. Авиапарк большинства крупных авиаперевозчиков включает, как правило, взятые в лизинг воздушные суда, а при их страховании премия номинируется в иностранной валюте.

Лидеры рынка авиастрахования по итогам 2016 года остаются в прежнем составе. В первую пятерку по объему премии по страхованию и перестрахованию, как и годом ранее, входят СОГАЗ (4,9 млрд руб.), «Ингосстрах» (3,1 млрд), «АльфаСтрахование» (2,8 млрд), «ВТБ Страхование» (1,04 млрд) и ВСК (707,8 млн).

Плавное снижение

Тарифы по страхованию авиационных рисков снижаются на протяжении последних лет, а конкуренция между российскими компаниями усиливается. «Частично снижение тарифов объясняется мировой тенденцией повышения безопасности полетов при переходе на новые поколения воздушных судов и новые технологии управления безопасностью», — объясняет заместитель генерального директора компании «АльфаСтрахование» Илья Кабачник. В связи с этим происшествий с тяжелыми последствиями действительно становится меньше, но растет, по выражению Ильи Кабачника, «стоимостное выражение последствий этих происшествий». А вместе с этим увеличивается и стоимость последствий сравнительно мелких инцидентов, «таких, как попадание птиц в двигатели, столкновение аэродромной техники с самолетами». И все же главная причина снижения страховых тарифов — переизбыток емкостей на международном перестраховочном рынке. Такое положение дел характерно для всех видов авиастрахования, кроме страхования военных самолетов.

Эксперты говорят, что перспективы дальнейшего снижения ставок сохраняются, но есть признаки того, что тенденция вскоре изменится. «Текущие возобновления (договоров страхования. — РБК+) происходят с достаточно большими снижениями, но международный рынок поддерживает такой уровень скидок все менее охотно, — рассказывает директор Центра авиационного страхования СК «Альянс» Роман Чернов. — Резерв для снижения есть, но он все активнее уменьшается».

Михаил Денисов считает, что тарифы по авиакаско будут снижаться до следующего крупного инцидента. «Преыдуший рост тарифов был обусловлен событиями 11 сентября 2001 года и продолжался два года», — напоминает он.

Полис для лизинга

Наличие авиакаско — неременная составляющая сделок по авиализингу, условия в этом случае диктует лизингодатель. «За страхование отвечает авиакомпания-арендатор, а лизингодатель контролирует исполнение и является выгодополучателем при полной гибели объекта страхования. В случае повреждения самолета лизингодатель имеет право контролировать все действия: ремонт, его стоимость, порядок страховых выплат», — объясняет замгендиректора компании «АльфаСтрахование» Илья Кабачник. Стандартный договор прежде всего защищает интересы лизингодателя. Так, если страхователь допустил нарушения условий эксплуатации судна, которые стали причиной происшествия, то это может стать основанием для отказа в выплате. В то же время, оговаривается он, выгодоприобретатель не должен потерять право на возмещение, даже если страхователь допускает серьезные нарушения.

Авиакомпании нередко обращаются за финансированием в зарубежные банки. В этом случае те и выставляют требования по страхованию и перестрахованию, говорит заместитель директора департамента андеррайтинга по корпоративным видам страхования СК «Согласие» Михаил Денисов. Это могут быть условия по рейтингу страховых и перестраховочных компаний, «зачастую включаются требования о фронтинге с долей более 80% в западную перестраховочную компанию (операции, в процессе которой компания оформляет страховой полис, но передает риск другому страховщику. — РБК+)». Также, по словам Михаила Денисова, западные банки требуют обязательного включения специальной оговорки, в соответствии с которой все стороны лизингового контракта должны быть застрахованы. Условия российских лизингодателей схожи с западными, но требований по фронтингу они не выставляют.

Источник: РБК, 18.07.2017