

Локальные войны обернутся для авиакомпаний и страховщиков большими потерями. Последний раз такое наблюдалось после сентябрьских терактов 2001 г.

Авиакомпании по всему миру могут в этом году получить от страховщиков свыше \$2 млрд страховых возмещений, пишет Financial Times, опросившая участников рынка. Это крупнейшие убытки для страховой и авиационной отраслей со времен теракта 11 сентября 2001 г.

Авиастраховщики опасаются роста числа выплат и исков по полисам, связанных с военными рисками (повреждение самолетов в результате боевых действий). Поводом для этого стало падение малазийского самолета под Донецком, где погибло 298 человек, и недавние бои в аэропорту Триполи в Ливии, когда было повреждено около двух десятков самолетов, а также нападение на аэропорт Карачи в Пакистане.

Для Malaysia Airlines страховые премии, вероятно, подорожают особенно сильно, отмечают брокеры. В марте пропал один из ее самолетов, совершавший рейс из Куала-Лумпура в Пекин. При этом в размещении рисков малазийского авиаперевозчика были задействованы крупнейшие участники рынка. «Донецкий» самолет был застрахован на \$97,3 млн. Риски размещала лондонская Willis Group Holdings, один из синдикатов Lloyd's – Atrium Syndicate 609 признал, что представил покрытие по военным рискам, а немецкая Allianz была перестраховщиком по договорам авиакаско и ответственности авиаперевозчика. Их представители не комментируют последствия аварии над Донецком.

За последние пять месяцев объем убытков по таким страховым случаям достиг почти \$600 млн, пишет The New York Times. Резерв только по двум убыткам Malaysia Airlines составляет порядка \$150 млн, и значительно больший – свыше \$400 млн – может быть от повреждения самолетов в ливийском Триполи», – уточняет заместитель гендиректора по авиастрахованию «АльфаСтрахования» Илья Кабачник.

Авиакомпаниям приходится резко увеличивать премии по полисам страхования от всех рисков, и при этом страховщики могут отменить покрытие по военным рискам, уведомив их за семь дней. Ежегодные сборы по военным рискам в авиастраховании не превышали \$60 млн. Лондонские страховые брокеры уже предупредили своих

клиентов-авиаперевозчиков, что некоторые андеррайтеры страховых компаний за последние дни более чем в 3 раза увеличили стоимость страхования военных рисков. Некоторые страховые компании хотят знать точный маршрут полетов и могут полностью отказать в страховом покрытии по авиарейсам, маршруты которых проходят над горячими точками на Ближнем Востоке и в некоторых регионах Африки, добавляют брокеры.

С 2002 г. на международном рынке страхования авиационных рисков снижались тарифы и усиливалась конкуренция и до 2012 г. снижение тарифов совпадало со снижением общей аварийности в отрасли, рассказывает Кабачник: «В России было снижение тарифов (из-за перестрахования этих рисков), но снижения аварийности не наблюдалось». По его словам, перестраховочные компании уже сообщают о том, что тарифы могут вырасти до 50%. Цены на прямое страхование авиационных рисков на международном рынке и входящее перестрахование будут расти, согласен Вадим Семенов из «Ингосстраха».

В России спокойнее

Антон Додонов, замдиректора по андеррайтингу специальных видов страхования СОГАЗа:

– Внутри страны сохранится высокий уровень конкуренции как фактор снижения тарифов. На российском рынке пока не было убытков, которые существенно повлияли бы на устойчивость кого-то из специализированных страховщиков.

Как страхуют самолеты

АВИАСТРАХОВАНИЕ В РФ, 2013 Г.

млрд руб.*

Остальные
4,3

Согаз
2,1

Ингосстрах
1,1

АльфаСтрахование
1,7

* авиационное страхование без
входящего перестрахования

ИСТОЧНИК: ЦБ

История Новеллы А. 126.29.07.14.

КАТАСТРОФЫ И АВИАИНЦИДЕНТЫ, 2009–2013

Количество катастроф с жертвами
Количество происшествий без жертв

2009

102

2010

104

2011

118

372

2012

99

388

2013

90

173

ИСТОЧНИК: ЦБ