

*В настоящее время на долю топ-10 страховщиков авиационных рисков в России приходится примерно 90% совокупной премии, а на долю топ-5 – свыше 70%. Такие данные привел президент Всероссийского союза страховщиков (ВСС) Игорь Юргенс, выступая на ежегодной конференции Российской ассоциации авиационных и космических страховщиков (РААКС) 25 февраля.*

«Вслед за сжатием авиационного рынка продолжает расти концентрация рынка страхования авиационных рисков. Ставки премий и на международном, и на российском рынке снижаются. Некоторый рост сбора премий российскими авиационными страховщиками определяется не увеличением числа застрахованных воздушных судов, а изменением курса рубля по отношению к иностранной валюте, в которой фиксируются страховые премии в отношении лизинговых самолетов, которые составляют основу парка крупнейших российских авиаперевозчиков», – заявил президент ВСС.

«Финансовые проблемы авиакомпаний приводят к задержкам оплаты страховых премий и росту дебиторской задолженности страховщиков», – признал он.

Вместе с тем больших проблем с перестрахованием рисков российских гражданских авиаперевозчиков на западном перестраховочном рынке не наблюдается, отметил глава ВСС. Однако он не исключил случаев отказа перестраховщиков в выплате перестраховочного возмещения по «санкционным» причинам, в том числе в авиастраховании. «Сложности возникают при перестраховании рисков государственной авиации, и в первую очередь военной. Они частично решаются как размещением рисков на альтернативных рынках, так и путем объединения усилий нескольких компаний посредством сострахования. Определенные надежды связываются с ожидаемым созданием национальной перестраховочной компании», – пояснил И.Юргенс.

Он оценил 2015 год для российского рынка авиационных рисков как относительно благополучный, «если бы не трагедия с самолетом А321–200 на Синайском полуострове». «В результате аварии погибли 217 пассажиров и 17 членов экипажа. Риски каско и ответственности в отношении воздушного судна были застрахованы в «Ингосстрахе». К настоящему времени, по данным страховой компании, произведены выплаты возмещения свыше \$23 млн по каско и свыше 300 млн рублей родственникам погибших пассажиров по рискам ответственности», – уточнил президент ВСС, напомнив, что выплаты по этому событию не завершены.

Президент ВСС отметил устойчиво высокую убыточность в секторе страхования рисков вертолетов на протяжении 5 лет. (В связи с этим, как сообщалось ранее, Банк России планирует откорректировать в сторону повышения тарифы в обязательном страховании ответственности перевозчиков перед пассажирами. При этом в целом тарифы в страховании ОСГОП будут снижены за счет изменения цен на автомобильных перевозках).

Ситуация на отечественном авиационном рынке И.Юргенс охарактеризовал как «крайне сложную». «Авиатранспортная отрасль России в сложившихся условиях вошла в затяжной структурный кризис, характеризующийся спадом перевозок, крупными убытками, изменением структуры перевозок и структуры затрат, – констатировал И.Юргенс. – В течение 2015 года кризис нарастал, особенно в четвертом квартале, когда спад пассажирооборота достиг 20%. На фоне инфляции затрат и девальвации рубля меняется структура перевозок: уходят рентабельные международные направления и растет доля убыточных внутренних перевозок. По подсчетам ГосНИИ гражданской авиации, за 6 месяцев 2015 года авиакомпания получили на внутренних воздушных линиях 32 млрд рублей убытка, на международных воздушных линиях 5,5 млрд рублей прибыли, а в целом по воздушному транспорту – 26,5 млрд рублей убытка».

Глава ВСС привел данные Росавиации, согласно которым совокупный финансовый убыток российских авиакомпаний в 2015 году увеличился на 70%. Основная часть перевозок российскими авиакомпаниями осуществляется на воздушных судах, эксплуатирующихся на условиях лизинга, при этом авиаперевозчики платят за лизинг судов в иностранной валюте и вследствие падения курса рубля несут серьезные убытки. Авиакомпании стоят перед необходимостью сворачивания программ перевозок, сокращения флотов воздушных судов и повышения цен на авиабилеты. Рынок авиаперевозок сжимается, многие авиаперевозчики уходят, так, в 2015 году прекратила полеты одна из крупнейших российских авиакомпаний «Трансаэро».

Сторонники господдержки в авиационной отрасли выступают за оптимизацию управления воздушным движением, регулирование тарифов на аэропортовые услуги, обнуление НДС на внутренних линиях, совершенствование механизмов субсидирования внутренних перевозок, минимизацию ограничений в части международных перевозок и другие меры, напомнил И.Юргенс.

**Источник:** [Финмаркет](#) , 25.02.16