

С начала года на рынке коммерческих пассажирских авиаперевозок в России с самолетами произошло пять тяжелых авиационных происшествий, в которых погибли люди. 1 января 2011 г. в аэропорту Сургута еще до начала руления загорелось ВС Ту-154Б авиакомпании «Когалымавиа», три человека погибло, пострадало 43 пассажира. В июне при заходе на посадку в аэропорту Петрозаводска потерпел крушение самолет Ту-134 авиакомпании «РусЭйр», погибло 47 человек. В июле в результате аварийной посадки Ан-24 авиакомпании «Ангара» на реку Обь погибло семь человек. В сентябре при взлете в аэропорту Ярославля разбился Як-42, в катастрофе погиб основной состав местной хоккейной команды «Локомотив».

Однако все эти происшествия вряд ли приведут к повышению ставок для авиакомпаний со стороны страховщиков. «Все инциденты произошли с российскими самолетами, а этот сегмент рынка для страховщиков высококонкурентен, предложение здесь выше спроса, к тому же спрос постоянно уменьшается из-за вывода отечественной техники из парков», – говорит первый заместитель генерального директора страхового брокера «Малакут» Олег Самохвалов.

Тенденция полного или частичного вывода из парка ВС советского производства продолжилась в этом году: авиакомпания «Уральские авиалинии» объявила о прекращении полетов на ВС Ту-154, а «Кубань» заявила, что перестает эксплуатировать свой парк самолетов Як-42 на регулярных маршрутах (однако они будут выполнять чартерные полеты и использоваться как резервные ВС). Соответственно, конкуренция станет еще острее, что вряд ли приведет к росту ставок.

На работу с иностранным парком произошедшие инциденты также вряд ли повлияют. Доля иностранных ВС в российских парках, по данным исполнительного вице-президента Airbus Кристофера Бакли, сейчас составляет 74%, а к 2012 г. эта цифра увеличится до 80%. Но все эти машины перестраховываются российскими страховщиками в западных компаниях, соответственно, уровень тарифов зависит от ситуации с безопасностью на мировом авиационном рынке. «Если в мире произойдет несколько достаточно крупных авиакатастроф, а в России с безопасностью полетов все будет прекрасно, то ставки у российских страховщиков все равно вырастут вслед за тарифами международных перестраховщиков. Ситуация в России не оказывает такого уж большого влияния на изменение ставок премий», – признает заместитель

генерального директора страхового общества «Лексгарант» Михаил Шелюбский.

Впрочем, как показывает практика, для владельца самолета ставки все-таки поднимаются после серьезного инцидента. Как рассказал заместитель начальника управления страхования космических и авиационных рисков «Ингосстраха» Виталий Костюков, его компания в этом году осуществила страховые выплаты после катастрофы Ан-148 (ВС было заказано Минобороны Мьянмы и выполняло испытательный полет, в котором принимал участие пилот из Мьянмы). «Общая сумма выплат по этому происшествию составила 800 млн руб., это был самый большой убыток 2011 г. Разумеется, мы подняли ставки для владельца ВС (ВАСО), однако на рынок это повлияло слабо», – признается Костюков. «О ставках после убытков задумываются только те, кто эти убытки в данный момент понес, поэтому проблема демпинга по-прежнему критична для российского рынка», – добавляет представитель «Ингосстраха».

Однако несколько иного мнения придерживается директор по авиационному страхованию компании «Росгосстрах» Константин Большаков, который считает, что увеличение числа инцидентов все-таки заставит участников страхового рынка поднять ставки. «Обычно количество инцидентов с ВС, приведших к страховым выплатам, приводит к увеличению премии при возобновлении страхования парков судов. Немаловажную роль при этом играет емкость страхового рынка, то есть, грубо говоря, количество денег у страховщиков. Чем меньше емкость, тем выше ставки страховых премий. А на количество денег у страховщиков влияет как количество выплат по страховым случаям, так и макроэкономическая ситуация, в частности возможный финансовый кризис», – говорит Большаков.

Правда, появлению более жесткой позиции страховщиков по отношению к авиакомпаниям может помешать уменьшение количества игроков на самом авиационном рынке. С начала 2011 г. уже перестали работать авиакомпании «Москва» (бывший «Атлант-Союз»), «Регион-Авиа», «Кавминводоавиа», «Авианова». «Мы видим, что у авиакомпаний аннулируют свидетельства эксплуатанта еще до завершения расследования, это было после катастроф и в Петрозаводске, и в Ярославле. Некоторые авиакомпании после таких событий, как выясняется, добровольно отказываются от своих свидетельств, других лишают свидетельств по итогам проверок. Рынок авиаперевозок искусственно сжимается, в результате растет конкуренция между авиационными страховщиками. Уход с рынка большого количества авиаперевозчиков со временем повлечет уход из этого бизнеса и части страховых компаний», – говорит Михаил Шелюбский. Уменьшению количества участников рынка авиаперевозок также будет способствовать консолидация активов; сейчас идет объединение авиакомпаний Sky Express и «Кубань», консолидирует региональные

активы и «Аэрофлот». По мнению Костюкова, присоединение небольших перевозчиков к «Аэрофлоту» позволит региональным авиакомпаниям добиться получения от страховщиков более выгодных ставок, поскольку уже сегодня они могут говорить, что выступают частью «Аэрофлота», и претендовать на те же тарифы, которые получает материнская компания (а ее условия выгоднее, т.к. сама компания больше).

Реакция страхового рынка на события, происходящие в сегменте авиаперевозок, всегда несколько смещена во времени, поэтому результаты изменений в среде авиакомпаний среди страховщиков станут очевидными в следующем году.

Источник: Авиатранспортное обозрение, № 124, 06.12.11

Автор: Зверева П.