

**Особенности отечественного авиационного страхования и предложения по его
развитию**

Features of domestic aviation insurance and proposals for its development



УДК 374.4

DOI 10.24411/2413-046X-2020-10788

Мешанков Дмитрий Валерьевич,

аспирант кафедры «Управление персоналом», ФГБОУ ВО «Московский авиационный институт (национальный исследовательский университет)», Москва, E-mail: cy623@yandex.ru

Meshankov Dmitry V.,

Graduate Student of Department «Human Resource Management», Moscow Aviation Institute (National Research University)

Аннотация. В статье рассмотрены особенности функционирования действующей отечественной системы авиационного страхования и предложены основные направления ее развития. Проводится анализ деятельности авиационной транспортной системы в условиях чрезвычайных и непредвиденных обстоятельств. Отмечается особо важная роль системы управления аэропортами – как основополагающей организации в процессе авиационных перевозок.

Summary. The article discusses the features of the functioning of the current domestic aviation insurance system and suggests the main directions of its development. The analysis of the activity of the aviation transport system in the conditions of emergency and unforeseen circumstances is carried out. The particularly important role of the airport management system is noted as a fundamental organization in the process of air transportation.

Ключевые слова: авиационное происшествие, авиационное страхование, безопасность полетов.

Key words: aviation accident, aviation insurance, flight safety.

Когда деятельность авиационной транспортной системы (АТС), в условиях чрезвычайных обстоятельств, прерывается в результате авиационного происшествия (АП), непредвиденного инцидента, вынужденной посадки, прерванного взлета или задержки вылета, то эксплуатационное предприятие должно принять экстренные меры по

предупреждению таких случаев в будущем и одновременно возместить материальный ущерб, а также восстановить нормальное воспроизводство рабочей силы. В АТС существуют объективные условия для наступления случайных событий, имеющих крайне негативные последствия, т. к. современный уровень развития авиационной науки и техники не позволяет создать безотказную АТС и обеспечить парирование опасных ошибок человека, участвующего в производственной деятельности Системы.

В настоящее время самым эффективным способом возмещения внезапно наступивших материальных потерь от несчастных случаев является **авиационное страхование**.

Авиационное страхование — в классификации ЕС страховая защита от потерь в процессе производства, использования или эксплуатации АТС в результате аварии, повреждения или гибели воздушного судна (ВС) или авиационных грузов.

К авиационному страхованию относятся также: страхование ответственности за жизнь и здоровье пассажиров на время воздушного перелета, а также багажа на случай его потери или повреждения; страхование ответственности владельцев аэропортов; страхование потери прибыли вследствие невозможности эксплуатировать авиационное средство транспорта в результате аварии. Страхователями могут быть аэропорты, производители авиационной техники, авиационные компании, пилоты, авиационные инструкторы, операторы авиационной техники, постоянно находящиеся на территории, принадлежащей аэропорту, или транспортные компании, использующие АТС.

Виды страховой защиты могут охватывать ответственность перед третьими лицами за причинение телесных повреждений, имущественного ущерба или возмещение медицинских расходов, а также различные виды страховой защиты от убытков, наступающих в результате повреждения имущества, принадлежащего первому лицу, включая страховую защиту корпуса авиационного судна (каска).

Страхование — это механизм перераспределения, когда взносы многих участников процесса позволяют покрыть убытки немногих. Однако, есть очень важный момент: в любом случае ожидается, что компания, принесящая страховщику крупный убыток, вносит свой, весомый, вклад, в выравнивание ситуации. После получения страховой выплаты она не просто продолжает платить взносы, но даже платит их какое-то время в повышенном размере.

Спецификой авиационного страхования является его катастрофическая природа и огромные размеры наступающих убытков.

К общим исключениям из страховой ответственности относятся боевые военные действия, гражданские волнения, воздействия ядерного взрыва, умысел страхователя. Кроме того, весьма специфическими обстоятельствами, при которых страховая компания не возмещает материальный ущерб являются: использование АТС в целях, непредусмотренных договором страхования, пользование взлетно-посадочной полосой, не предназначенной для данного ВС, пилотирование ВС лицом, не имеющим на это прав, перевозка пассажиров и груза с превышением максимальной взлетной массы ВС, и некоторые другие факторы, указываемые в договоре.

Страховые тарифы выбираются таким образом, чтобы при минимальной страховой премии обеспечить достаточно большой объем страховой ответственности. Страховые тарифы рассчитываются с учетом рискованной нагрузки, учитывающей нестабильность количества страховых случаев, которые могут наступить в период страхования. При назначении страховых тарифов учитывается также возможность накопления страховой компанией средств для создания фонда финансирования мероприятий, направленных на повышение безопасности полетов. Страховые тарифы рассчитываются на основе статистических данных по потерям ВС за длительный период их эксплуатации. Полученные научно-обоснованные страховые тарифы являются достаточным условием обеспечения оптимального размера страхового фонда. Искусственное занижение страховых тарифов может привести к невыполнению страховой компанией своих обязательств перед страхователем. Завышение их ведет к потере клиентов.

Действующими нормами государственного регулирования деятельности воздушного транспорта предусматривается обязательное страхование АТС и экипажей каждым эксплуатационным предприятием. Эти требования изложены в Приказе Министерства транспорта РФ от 24.04.1999 г. № 26. [4]

Каждый эксплуатант АТС должен заключить договор о страховании со страховой компанией. Поскольку в договоре страхования оговаривается, что в случае наступления страхового случая, владелец АТС обязан представить калькуляцию убытков. Объективная оценка материального ущерба имеет важное значение при определении размера возмещения страховых сумм при наступлении страховых событий в случае страхования АТ, пассажиров, членов экипажа, груза, ответственности перед третьими лицами. В связи с тем, что авиационные риски значительны по своему размеру, то любая страховая компания неспособна удержать у себя весь объем страхового портфеля. Поэтому в страховой системе предусмотрено перестрахование части ответственности в других

страховых компаниях. Оно обеспечивает финансовую устойчивость страховых операций и их рентабельность.

Перестрахование является системой экономических отношений, в процессе которых страховщик, принимая на страхование риски, передает часть ответственности по ним, с учетом своих финансовых возможностей, на согласованных условиях другим страховщикам с целью создания сбалансированного портфеля страхований. Одновременно передается и соответствующая доля страховой премии. Перестрахованием рисков достигается не только защита страхового портфеля от влияния на него серии крупных страховых случаев или даже одного катастрофического случая, но и то, что оплата сумм страхового возмещения не ложится тяжелым бременем на одну страховую компанию, а осуществляется коллективно всеми участниками в перестраховании соответствующего риска. Ни одна страховая компания не может принять на страхование крупные авиационные риски, не имея твердого перестрахового обеспечения, сверх сумм, которые она может держать на своей ответственности.

Перестрахование может осуществляться по двум схемам.

1. Факультативное перестрахование.

Если требуемый лимит ответственности невелик, в пределах 2-5 млн. долл., то такой риск иногда можно разместить без участия страховых брокеров, распределив его на российском рынке или обратившись непосредственно к одному — двум крупным международным перестраховщикам. При работе с более внушительными суммами без услуг страхового брокера не обойтись. Он должен представлять риск на международном рынке и организовать весь последующий процесс его размещения: найти андеррайтера — лидера (солидную и опытную международную перестраховочную компанию), который котирует (оценивает) риск; сообщить котировки российскому страховщику, а тот в свою очередь доводит их до сведения клиента. Иногда, если речь идет об особенно крупном риске, страховой брокер одновременно «зондирует» отношение к полученной у лидера котировке нескольких других крупных андеррайтеров, которые в перспективе могли бы присоединиться к данному перестрахованию. В случае, если клиент (авиакомпания) соглашается с предложенными котировками и условиями, российский страховщик дает указание брокеру на размещение этого риска с определенной даты. Только тогда страховой брокер приступает непосредственно к размещению риска — у лидера и других, следующих за лидером, перестраховщиков, готовых присоединиться к данному перестрахованию.

2. Облигаторное страхование, осуществляемое на основании долгосрочных договоров (обычно заключенных на годовой базе), по условиям которых перестрахователь обязуется передать, а перестраховщик принять в перестрахование все риски по определенному виду страхования, страховая сумма (лимит ответственности) по которым превышает определенную сумму (собственное удержание перестрахователя). Условия передачи рисков в облигаторный договор определяются при его заключении и не требуют согласования условий при перестраховании каждого конкретного риска — т. е. риски принимаются под договор «автоматически». В отдельных случаях облигаторное и факультативное перестрахование могут дополнять друг друга. Облигаторное перестрахование имеет существенное преимущество перед факультативным, поскольку значительно расширяет возможности страховой компании, позволяя не только экономить время и резервы, но и проводить более независимую тарифную политику.

На заре становления авиационного страхового рынка, первый облигаторный договор приобрел «Ингосстрах», а впоследствии подобную автоматическую защиту купили еще несколько российских страховщиков. Однако «держат» такой договор непросто, и многие компании со временем не стали или не смогли возобновить защиту рисков авиационной ответственности в полном объеме. Отчасти это было вызвано трагическими событиями в США 11 сентября 2001 г., существенно подорвавшими страховой рынок, когда с размещением рисков и возобновлением облигаторных договоров стали возникать проблемы. [5]

На сегодняшний день только три российские страховые компании обладают облигаторными системами перестрахования рисков ответственности авиаперевозчика: это «Ингосстрах», «АВИКОС» и «Лексгарант». Большинство других участников рынка в той или иной степени вынуждены пользоваться либо факультативным перестрахованием, либо услугами кого-нибудь из вышеозначенных страховщиков. «АВИКОС» и «Ингосстрах» имеют облигаторные договора, позволяющие принимать на страхование риски ответственности с лимитами до 75 млн. долл. Договор «Лексгаранта» обеспечивает перестрахование с лимитом 125 млн. долл. Страховщики, перестраховывающие свои риски согласно облигаторным договорам, как правило, используют две основные методики, все остальные представляют собой либо вариации этих основных, либо некие специальные условия.

Первая — расчет премии, исходя из количества застрахованных воздушных судов определенного типа, их пассажироместимости и грузоподъемности. Ведь мы говорим о страховании ответственности перед третьими лицами, перед пассажирами и

ответственности за груз и почту. Количественное изменение флота судов при такой методике, как правило, влечет за собой соответствующее изменение подлежащей оплате суммы страховой премии. Для очень крупной авиакомпании, осуществляющей много полетов и содержащей большой флот самолетов, более выгодной может оказаться вторая методика, когда премия рассчитывается, исходя из количества перевезенных пассажиров или объема перевезенных грузов. Можно также проводить расчеты премии, исходя из количества перевезенных пассажиров в одном направлении и количества совершенных посадок. При таких методиках число включенных в договор страхования воздушных судов становится фактором второстепенным. Главная отправная точка расчетов премии — объемы перевозок.

Возможны и иные методы расчетов. Хочется добавить, что авиационный страховой бизнес весьма консервативен. Правила и условия работы на международном страховом авиационном рынке сложились достаточно давно, но мир вокруг нас постоянно меняется, меняются время от времени и некоторые условия авиационного страхования. Российские страховые компании работают на основании залицензированных «правил» или «условий» страхования авиационных рисков, соответствующих требованиям российского законодательства. Эти правила и условия часто отличаются в некоторых частностях, предоставляя клиентам-авиакомпаниям различные уровни и объемы страховой защиты.

На государственном уровне существуют «заданные направления» — считается, что авиакомпаний стало слишком много, надо бы их количество подсократить. В числе «очевидных» плюсов такой реформации называют повышение безопасности полетов («есть мнение», что сейчас в небольших компаниях она ниже требуемого уровня). Кроме того, считается, что небольшим компаниям труднее справляться с объемом всех платежей. Так что надо сделать так, чтобы компаний было поменьше, но сами они стали крупнее. Тогда все будет налажено, поскольку крупным компаниям стабилизировать положение и упорядочить расходы будет проще. И контролировать ситуацию будет легче. А здесь еще и появляется дополнительный способ отсева — авиационное страхование. Во-первых, общее повышение страховых тарифов. Во-вторых, резкий рост расценок страхования военных рисков. Раньше, до 11 сентября 2020 г., страхования военных рисков по гражданской ответственности требовали далеко не все страны. После 25 сентября 2020 г. большинство государств мира сделали этот вид страхования обязательным. Для российских авиаперевозчиков «страховая составляющая» стоимости авиабилета на международных рейсах выросла не менее чем на 2,5 долл. [6]

На начало XXI века в российской авиации было зарегистрировано около 270 авиапредприятий, на страховом же рынке — 1350 страховых компаний. Рынок обладал высокой степенью монополизации, 70% оборота которого контролировали такие компании, как «Ингосстрах», «АВИАКОС» и др.

В настоящее время число самолетов в парке российских авиакомпаний сокращается, однако растут страховые суммы, а вместе с ними растёт и премия (Рис. 1). Значительное влияние на рост страховых премий также оказывает ужесточение законодательства в области авиационного страхования, увеличение лимитов ответственности авиаперевозчиков.

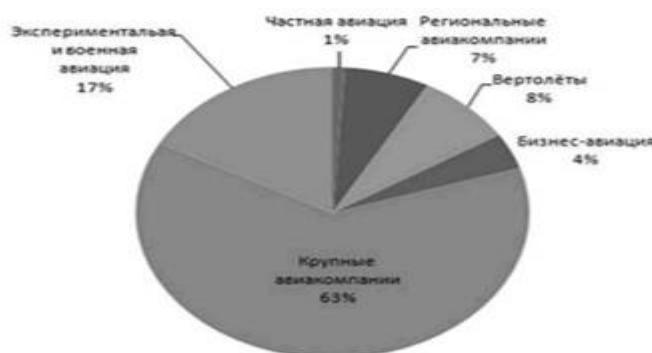


Рис. 1 Страховые премии рынка авиационного страхования в 2015 г.

Крупные сегменты рынка авиационного страхования в России — это: крупные пассажирские авиакомпании, обслуживающие региональные и местные линии. Премии каско и ответственности по российскому рынку соотносятся примерно как 2:1. Для рынка страхования пассажирских авиакомпаний более характерно соотношение 1:1. Перекос в России объясняется несколькими факторами — заниженными страховыми суммами по ответственности на внутренних перевозках, так же заниженными тарифами по страхованию ответственности, а также большой долей вертолетной техники, но и — может быть, в самой большой степени, наличием очень существенного сегмента страхования каско военных и экспериментальных самолетов. Объем страховой премии по остальной части рынка, то есть как раз по страхованию коммерческих перевозчиков, в последние годы падает. То есть, ситуация в России в этой части полностью симметрична ситуации на мировом рынке: там премии по страхованию авиакомпаний падают на фоне роста объемов перевозок и роста стоимости парков, и у нас падают, несмотря на превышающий среднемировой уровень рост перевозок и рост стоимости парков. Есть два фактора, которые ставят российских страховщиков в особое положение.

Фактор первый — тенденции безопасности полетов. На мировом рынке снижение тарифов происходит на фоне ярко выраженного прогресса в области безопасности

полетов. Развитие техники и идущее параллельно развитие технологий управления безопасностью дают положительный результат. Никаких изменений, которые позволяли бы уверенно рассчитывать на снижение частоты авиационных происшествий и инцидентов в гражданской авиации России, пока не происходит.

Фактор второй — практика закрытия авиакомпаний после крупного АП.

На мировом рынке авиационного страхования сегодня прослеживается жесткая конкуренция, превышение предложения над спросом, снижение тарифов. Все это на фоне неуклонно улучшающихся показателей безопасности. При установлении ставок премии по авиационному страхованию применяется принцип индивидуального подхода к оценке риска. При страховании ВС, совершающих регулярные рейсы с целью перевозки пассажиров, багажа и грузов, основными критериями тарифной ставки служат данные: по составу (количеству и моделям) самолетов, их действительная стоимость (на момент заключения договора), числа пассажирских (грузовых) мест в каждом самолете, квалификации летно-подъемного состава, годовые показатели пассажиро-километров, самолето-километров и тонно-километров, количественное и стоимостное выражение гибели самолетов за последние годы.

Страхование гражданской ответственности авиаперевозчика в отечественной страховой практике получило развитие сравнительно недавно. Оно обусловлено необходимостью соблюдения требований международного и национального авиационного законодательства ряда стран при осуществлении международных полётов, а также требований Воздушного кодекса Российской Федерации в отношении внутренних полетов.

Страхование гражданской ответственности авиаперевозчика — вид страхования ответственности, в котором объектом страхования являются имущественные интересы, связанные с ответственностью страхователя перед: третьими лицами за вред, причинённый жизни, здоровью или имуществу третьих лиц; пассажирами за вред, причинённый жизни, здоровью, багажу и вещам, находящимся при пассажире; грузовладельцами или грузоотправителями за утрату, недостачу или повреждение груза / почты. [2]

На рынке авиационного страхования России бизнес-авиация занимает свою нишу. По данным, ныне упраздненной Федеральной службы по финансовым рынкам (ФСФР), в 2012 г. рынок авиационного страхования составил 8,333 млрд. руб. Самыми крупными сегментами рынка являются сегменты страхования крупных авиакомпаний и страхования

предприятий авиапромышленности. Но рынок страхования бизнес-авиации составляет всего 4% от объема рынка страхования, и данный сегмент будет расти.

Рынок страхования деловой авиации можно разделить на 4 сегмента: страхование аэропортовых комплексов, страхование предприятий ТОиР (Техническое Обслуживание и Ремонт), страхование деловых самолетов и сравнительно новый сегмент — страхование деловых вертолетов, который будет наиболее активно развиваться в ближайшие годы.

Основной проблемой развития рынка авиационного страхования в России следует считать наличие различных административных барьеров, вынуждающих собственников регистрировать ВС «на островах» и ставить их под флаг местных операторов. При этом местные операторы предлагают вместе с услугами по управлению воздушным судном еще и страховые услуги, которыми собственник и пользуется. Важно заметить, что в некоторых случаях страхование ВС в рамках полиса большого зарубежного оператора обходится немного дешевле, чем покупка отдельной страховки. Но тут есть и обратная сторона медали. Ведь страхование — это механизм распределения денег, то есть деньгами многих покрываются убытки немногих. Ведь в случае убытка во флоте, в рамках которого застраховано воздушное судно, собственнику, как и другим участникам группового страхования на следующий год уже придется платить больше.[3]

Не менее значимой проблемой в России является жесткая конкуренция и, как следствие, снижение тарифов. Однако все это происходит на фоне стабильных показателей аварийности и роста выплат. 2012 г. принес страховщикам рекордно высокие выплаты. Кроме этого с каждым годом сокращается количество авиакомпаний, так в 2012 г. их стало меньше на 120, по сравнению с 2011 г.

Особое внимание нужно уделить и тому, что крупные авиакомпании за рубежом имеют, как правило, более широкое покрытие, чем российские перевозчики. Арсенал страховых продуктов, предлагаемых страховщиками и брокерами на мировом рынке, гораздо шире, чем то, что, как правило, видят авиакомпании России.

Российская система страхования рисков на воздушном транспорте на сегодняшний день не в полной мере может обеспечить накопление ресурсов, требуемых для возмещения ущерба, возникающего при транспортных происшествиях, и, в частности, для осуществления компенсационных выплат жертвам катастроф и их наследникам. Однако Государственной Думой Российской Федерации был принят ряд изменений в Воздушном кодексе РФ по увеличению страховых выплат на воздушном транспорте — не менее 2 млн. руб. в случае причинения вреда жизни или здоровью пассажиров. [1]

Страхование авиаперевозок является одним из крупных сегментов рынка авиационного страхования. Существует ряд страховщиков, которые специализируются на авиации общего назначения, однако большая часть отрасли пользуется услугами крупных страховых фирм. У российских страховщиков отсутствует опыт перестрахования авиационных рисков, поэтому зачастую они перестраховываются на западном рынке, в то время как было бы полезно организовать надежную систему перестрахования и накопления необходимых страховых ресурсов в России.

В настоящее время около 50% суммы собираемых страховых премий российские страховые компании передают за рубеж, отдавая часть рисков своим зарубежным коллегам, что приводит к тому, что страховщики России работают в качестве посредников, зарабатывая не на страховании, а на той разнице между страховыми тарифами, которые оплачивает авиакомпания, и тарифом перестраховщика. Крупный страховщик никогда не выдаст полис на самолет, который отлетал свой срок. Страховая компания всегда учитывает, насколько реален ресурс самолета, нет ли предпосылок к тому, чтобы полеты выполнялись с отклонением от условий эксплуатации, и стимулирует целевыми выплатами снижением страховых платежей тех страхователей, которые обеспечивают по-настоящему высокую безопасность полетов. Более половины страховых премий авиационных компаний приходится на долю каско (Рис. 2). Быстрее всего растут сборы по страхованию ВС, так как авиакомпании России модернизируют свой парк самолетами иностранного производства. Во всем мире на страхование воздушных судов приходится не более 1/3 всех получаемых страховых сборов.

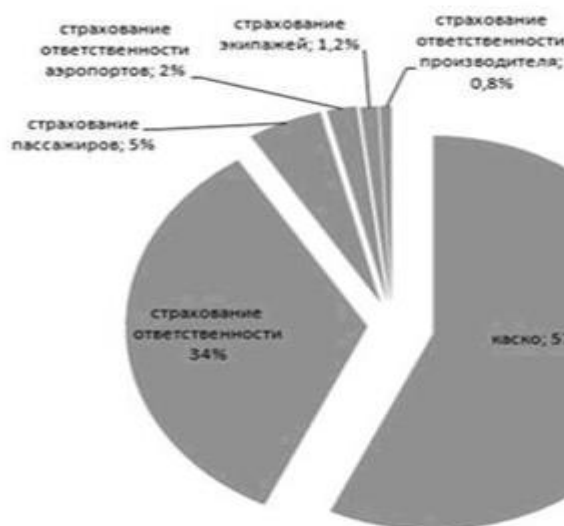


Рис. 2 Распределение страховых авиационных премий

Заключение

Страхование в авиации на настоящий момент нуждается в реформации и поддержке развития, так как развитие авиационного сектора в значительной мере зависит от развития страхования в данной области. В настоящее время ведется работа по совершенствованию страхового дела и развитию законодательной базы, в том числе в плане обеспечения соответствующей современным требованиям страховой защиты пассажиров. Следует развивать российское страховое законодательство, проводить организационно-экономические мероприятия, которые будут направлены на повышение качества авиационной техники, осуществлять консультации между страховщиками и производителями по итогам испытаний образцов авиационной техники, необходимые для повышения качества актуарных расчетов, а также сформировать условия для разделения риска между несколькими страховщиками и обеспечить отраслевые мероприятия, направленные на повышение качества АТС.

Необходимо решить важный организационный аспект, то есть разработать определенный план действий, как в авиационной, так и в страховой компаниях на случай серьезных авиационных происшествий и катастроф. В действительности такой план имеется только в некоторых крупных российских авиакомпаниях, а в страховых компаниях, не профессионально занимающихся страхованием авиационных рисков, подобный план отсутствует.

Список литературы

1. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 №60-ФЗ. [Электронный ресурс] — Режим доступа: <http://www.consultant.ru>
2. Страхование гражданской ответственности авиаперевозчика [Электронный ресурс] — Режим доступа: <http://www.aerohelp.ru>
3. Рынок авиационного страхования России [Электронный ресурс] — Режим доступа: <http://www.aex.ru/>
4. Закон РФ «Об организации страхового дела в Российской Федерации» от 27.11.1992 №4015-ФЗ. [Электронный ресурс] — Режим доступа: <http://www.consultant.ru>
5. Все о страховании. [Электронный ресурс] — Режим доступа: <http://rksu.com/>
6. Авиационное страхование. [Электронный ресурс] — Режим доступа: <http://ru.wikipedia.org/>
7. О состоянии и перспективах развития российского рынка пассажирских авиаперевозок. [Электронный ресурс] — Режим доступа: <http://www.veb.ru>

8. Страхование гражданской ответственности авиаперевозчика. [Электронный ресурс] — Режим доступа: <http://www.aerohelp.ru/>
9. Рынок авиационного страхования России. [Электронный ресурс] — Режим доступа: <http://www.aex.ru/>
10. Рынок авиационного страхования в России. [Электронный ресурс] — Режим доступа: <http://www.insur-info.ru/>
11. Тихонов А.И., Новиков С.В. Повышение конкурентоустойчивости российских авиакомпаний в условиях сложных внешних факторов // Московский экономический журнал. 2020. № 3. С. 65.
12. Мешанков Д.В., Тихонов А.И. Проблемы обеспечения экономической безопасности на авиационном транспорте // Московский экономический журнал. 2019. №1. С. 35.
13. Российская ассоциация авиационных и космических страховщиков (РААКС). [Электронный ресурс] — Режим доступа: <http://www.raaks.ru/>
14. Мешанков Д.В., Тихонов А.И. Обеспечение национальной безопасности на авиационном транспорте за счет использования отечественных систем бронирования авиабилетов // Вестник Алтайской академии экономики и права. 2019. №1-2. С. 103-107.
15. Всероссийский союз страховщиков. [Электронный ресурс] — Режим доступа: <http://www.ins-union.ru/>
16. Захарова Н.И. Авиационные риски на рынке страховых услуг // Научный Вестник МГТУ ГА. 2005. №95. С. 23-28.
17. Идрисова А.А., Хохлова Н.В. Состояние и проблемы развития рынка авиационного страхования в Российской Федерации // Экономика и менеджмент инновационных технологий. 2014. № 10, С. 12-17.