

О. Є. Мезіна,
аспірант, ДВНЗ “Київський національний економічний університет ім. В. Гетьмана”

МІЖНАРОДНИЙ ТА ВІТЧИЗНЯНИЙ РИНКИ СТРАХУВАННЯ І ПЕРЕСТРАХУВАННЯ АВІАЦІЙНИХ РИЗИКІВ: ЗВ'ЯЗОК І ВЗАЄМОДІЯ

O. Mezina,
graduate student, SHEE 'Kyiv National Economic University named after Vadym Hetman'

INTERNATIONAL AND DOMESTIC MARKETS OF INSURANCE AND REINSURANCE OF AVIATION
RISKS: CONNECTION AND INTERACTION

У статті визначено причини й особливості взаємодії та зв'язку міжнародного й вітчизняного ринків страхування й перестраховування авіаційних ризиків. Визначений високий рівень перестраховування авіаційних ризиків вітчизняних страховиків та високу частку участі перестраховиків нерезидентів у загальній частці сплачених страхових премій з обов'язкового авіаційного страхування в Україні. Досліджена різниця в тенденціях розвитку страхування авіаційних ризиків на міжнародному ринку страхування та в Україні. Зроблені висновки щодо необхідності зменшення залежності вітчизняного ринку страхування авіаційних ризиків від міжнародного для уникнення негативних наслідків від його коливань. Внесені пропозиції щодо напрямку вирішення зазначених проблем.

In the article are defined the causes and peculiarities of interaction and connection of international and domestic aviation risks insurance and reinsurance markets. There is defined the high level of reinsurance of aviation risks of domestic insurers and reinsurers and the high stake of reinsurers — non residents in the common share of non-paid premiums for compulsory aviation insurance in Ukraine. The author investigated the difference in the trends of insurance of aviation risks development in the international insurance market and in Ukraine. The are made some conclusions about the need to reduce the dependence of the domestic insurance market of aviation risks from international market in order to avoid the negative consequences of its fluctuations. There are proposed some suggestions for the direction of solving these problems.

Ключові слова: авіаційні ризики, страхування, перестраховування, міжнародний ринок, вітчизняний ринок.
Key words: aviation risks, insurance, reinsurance, international market, domestic market.

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ У ЗАГАЛЬНОМУ
ВИГЛЯДІ ТА ЇЇ ЗВ'ЯЗОК
ІЗ ВАЖЛИВИМИ НАУКОВИМИ ЧИ ПРАКТИЧНИМИ
ЗАВДАННЯМИ

Вітчизняний ринок авіаційного страхування тісно пов'язаний з міжнародним ринком страхування й перестраховування авіаційних ризиків. Це зумовлено, перш за все, недостатньою ємністю вітчизняного ринку для розміщення авіаційних ризиків і необхідністю виходу вітчизняних страховиків на міжнародний ринок перестраховування.

Висока залежність вітчизняних страховиків від ємностей, що надають закордонні партнери для розміщення авіаційних ризиків у перестраховування, суттєво впливає на вітчизняний ринок страхування авіаційних ризиків. Як свідчить аналіз статистичних даних, вплив міжнародного ринку страхування

авіаційних ризиків чинить в основному негативний вплив на вітчизняний ринок, що відображається у завищених перестрахових тарифах, великих розмірах франшизи тощо.

АНАЛІЗ ОСТАННІХ ДОСЛІДЖЕНЬ
І ПУБЛІКАЦІЙ

Розвиток перестраховування та проблеми, що пов'язані з перестраховальною діяльністю вітчизняних страхових компаній досліджувались багатьма вітчизняними вченими та практиками, зокрема: Волошиною А., Залєтовим А., Морозовою І., Татаріною Т. та іншими авторами. Проте, на нашу думку, ще недостатньо висвітлені деякі питання, що стосуються перестраховування авіаційних ризиків, вплив міжнародного страхового ринку на вітчизняні умови перестраховування, а, відповідно, й страхування авіаційних ризиків.

ФОРМУЛЮВАННЯ ЦІЛЕЙ СТАТТІ

Метою даної статті є дослідження взаємозв'язку міжнародного та вітчизняного ринку страхування та перестраховання авіаційних ризиків та визначення напрямів оптимізації розміщення авіаційних ризиків у перестраховання шляхом зменшення чутливості вітчизняного ринку перестраховання до коливань, що відбуваються на міжнародному ринку страхування й перестраховання авіаційних ризиків.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ ДОСЛІДЖЕННЯ

Оскільки на міжнародному ринку авіаційного страхування в перестраховання передається значна частина ризиків із різних частин світу, на ціноутворення на міжнародному рівні впливає рівень збитковості авіаційного страхування на локальних ринках.

Так, наприклад, після авіакатастроф 11 вересня 2001 року в США, страхові тарифи з авіаційного страхування різко зросли у всьому світі, що вплинуло і на зростання ціни на послуги із перестраховання.

Таким чином, коливання вартості послуг зі страхування і перестраховання авіаційних ризиків на міжнародному ринку авіаційного страхування безпосередньо позначається на відповідних локальних ринках. При цьому, чим вищий рівень залежності локального страховика від перестрахового захисту, тим вищий рівень залежності його страхових тарифів від коливань тарифів у перестрахованні.

Розміри збитків в авіаційному страхуванні як на міжнародному страховому ринку, так і на локальних ринках коливаються з року в рік.

На рисунку 1 наведено графічне зображення коливання розміру збитків в авіаційному страхуванні у світі за період 1995—2011 років.

Відповідно до наведених на рисунку 1 даних, середнє значення показника інцидентів авіакомпаній за період 1995—2011 рр. становить 70 на рік. У 2011 році відбулось менше половини від середнього значення аналізованого показника, а саме — 37 інцидентів. Попереднє найнижче значення кількості інцидентів було в 2002 році — 53. Загальний розмір страхових збитків за 2011 рік складає 522 млн дол. США. Показник розміру збитків з авіаційного страхування в світі за 2011 рік є найнижчим за аналізований період часу. Попередній найнижчий показник був у 2003 році — 573 млн дол. США, що на 51 млн дол. США вище, ніж в 2011 році. Середнє значення розмірів збитків з авіаційного страхування в світі за рік за період 1995—2011 рр. складає 1 170 млн дол. США.

На рисунку 2 подано схематичне зображення коливання розмірів зібраних премій з авіаційного страхування у світі за перший квартал 2005—2011 років.

2011 рік став п'ятим роком поспіль з тенденцією зниження цін у секторі авіакосмічного страхування, що призвело до зниження загальної премії в секторі до 759 млн дол. США на рік, порівняно з показником 775 млн дол. США в 2010 році [2].

В Україні спостерігається дещо інша ситуація розвитку страхування авіаційних ризиків. Оскільки основну його частину становить обов'язкове страхування авіаційних ризиків, проаналізуємо основні його показники.

У таблиці 1 наведені показники діяльності вітчизняного страхового ринку з обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації за 2005—2011 роки.

Як видно з наведених у таблиці даних, за вказаний проміжок часу чисті страхові премії з обов'язкового авіаційного страхування зростають з року в рік, за винятком 2006 та 2011 років. У 2006 році показник знизився з 110 080,00 тис. грн. до 92 120,60 тис. грн., тобто на 17 959,40 тис. грн. Проте,

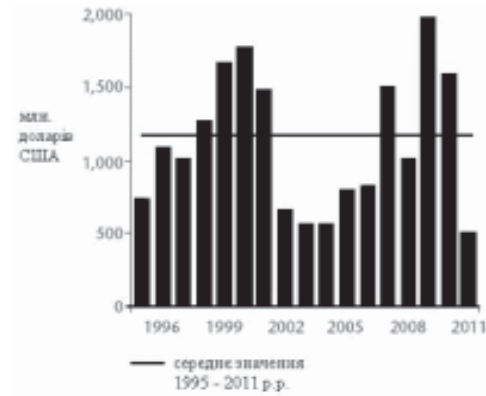


Рис. 1. Розміри збитків в авіаційному страхуванні у світі за період 1995—2011 років [2]

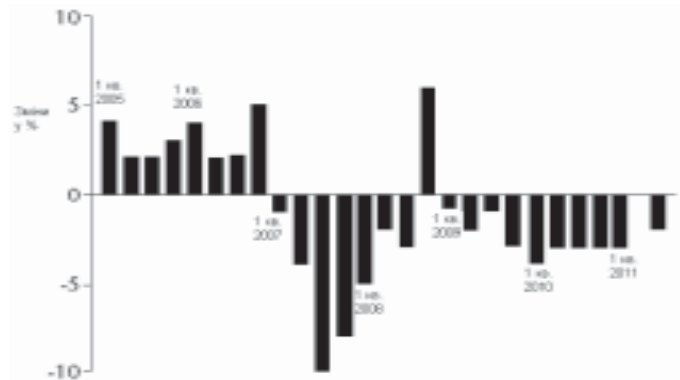


Рис. 2. Коливання розмірів зібраних премій у світі з авіаційного страхування за перший квартал 2005—2011 років [2]

в 2007 році обсяг зібраних чистих премій з обов'язкового авіаційного страхування склав 118 891,20 тис. грн., що на 8811,20 тис. грн. більше, ніж 2005 року. У 2011 році розмір чистих страхових премій з обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації в Україні знизився на 22 430,61 тис. грн., порівняно з аналогічним показником у 2010 році.

Причиною спаду розміру чистих страхових премій може бути помилка українських страховиків у розрахунках при укладанні облігаторного договору перестраховання з закордонними перестраховиками. Розмір сплачених в перестраховання премій виявився занадто високим у відношенні до очікуваного їх надходження. У цілому ж, можна зробити висновок про активний розвиток обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації в Україні, оскільки суми

Таблиця 1. Чисті страхові премії та виплати з обов'язкового авіаційного страхування в Україні за 2005—2011 роки.*

Рік	Показник	
	Чисті страхові премії, тис. грн.	Чисті страхові виплати, тис. грн.
1	2	3
2005	118 080,00	12 090,40
2006	92 120,60	10 684,90
2007	118 891,20	23 169,00
2008	148 699,20	2 388,50
2009	202 253,30	14 764,80
2010	222 931,60	5 194,30
2011	200 581,00	48 435,40
Всього	1 095 436,90	116 727,40

* Складено автором за [1].

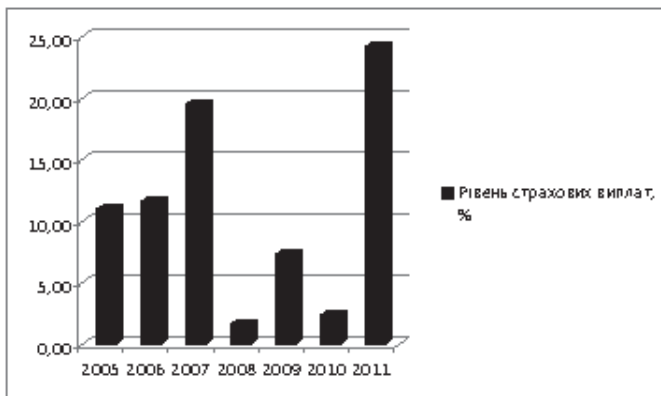


Рис. 3. Рівень чистих страхових виплат з обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації в Україні за 2005—2011 років.

Складено автором.

Таблиця 2. Показники розмірів переданої в перестраховання премії з обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації в Україні за 2006—2011 рр. *

Рік	Валові страхові премії, тис. грн.	Частки страхових премій, які сплачуються перестраховикам, тис. грн.	у тому числі перестраховикам-нерезидентам, тис. грн.	Рівень перестраховування, %
2006	104 239,20	71 696,2	59 577,6	68,78
2007	127 938,30	96 528,5	87 481,3	75,45
2008	167 425,20	123 134,6	104 368,7	73,55
2009	284 805,38	181 523,57	141 776,48	63,74
2010	330 286,73	225 281,29	170 505,46	68,21
2011	260 372,20	181 084,30	133 050,50	69,55

* Складено автором за [1].

зібраних страхових премій зростають з року в рік.

Темп приросту обсягів зібраних чистих премій за період 2005—2011 років склав 82,14%. Ми вважаємо, що у зв'язку з розвитком цивільної авіації в Україні, позитивна тенденція щодо зростання зібраних страхових премій з цього виду діяльності страховиків збережеться на найближчі роки за умов стабільності або при покращенні економічних умов.

Розмір чистих страхових виплат в авіаційному страхуванні цивільної авіації коливається з року в рік.

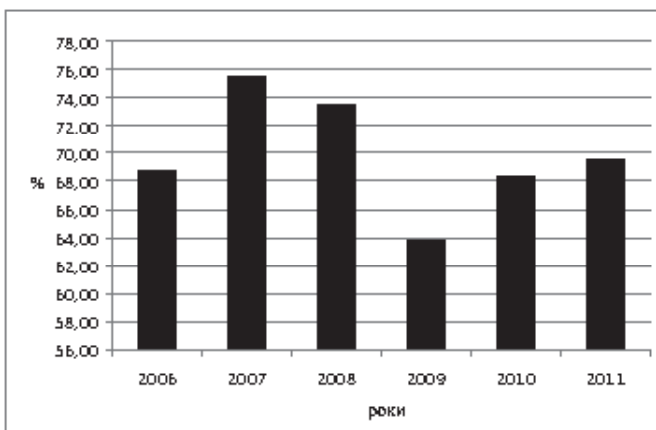


Рис. 4. Рівень перестраховування з обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації в Україні за 2006—2011 рр.

Складено автором.

На рисунку 3 зображено показники рівня чистих страхових виплат з обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації за період 2005—2011 років.

Як видно з рисунку, рівень чистих страхових виплат вітчизняних страховиків за 2005—2011 роки не перевищив 25%. Найвищий показник рівня чистих страхових виплат складає 19,49% у 2007 році та 24,16% у 2011 році. Найнижчі значення рівня чистих страхових виплат з обов'язкового авіаційного страхування в Україні за аналізований проміжок часу були 1,61% у 2008 році та 2,33% в 2010 році. Такі різкі коливання рівня виплат при зростаючому розмірі чистих страхових премій підтверджують катастрофічну природу авіаційних ризиків, що викликає різкі коливання рівня та розміру виплат.

Середній рівень чистих виплат з обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації за період 2005—2011 рр. складає всього 11,07%, що є низьким показником.

На вітчизняному страховому ринку працюють страхові компанії з зарубіжним капіталом з різних країн світу ("Уніка", "Інго Україна", "PZU Україна"), які здійснюють і авіаційне страхування. Такі страховики основну частину ризиків, що необхідно перестраховувати, розміщують у материнській компанії за кордоном. Також на українському страховому ринку діють зарубіжні брокери, що надають посередницькі послуги з авіаційного страхування та перестраховування. Користування послугами брокера при розміщенні крупних авіаційних ризиків є досить популярним, оскільки професійна команда брокера дуже добре володіє знанням ринку та предмету страхування, має налагоджені зв'язки зі страховиками в різних частинах світу. На практиці ситуація часто складається так, що без участі брокера страхова компанія не в змозі самостійно розмістити

ризик у перестраховування. Крім того, участі міжнародного брокера при розміщенні авіаційного ризику в перестраховування вимагають договори лізингу повітряного судна.

Вітчизняні страхові компанії, зокрема "Бусін", "Уніка", "Военно-страхова компанія", що мають великий портфель авіаційних ризиків, надають перевагу роботі з закордонними страховими чи перестраховальними компаніями при розміщенні ризиків у перестраховування. Така ситуація склалась із багатьох причин, до яких можна віднести: високу надійність закордонних партнерів, яка вимірюється міжнародними рейтингами (наприклад, міжнародного рейтингового агентства Standard and Poor's); кваліфікація та досвід роботи закордонних партнерів; допомога перестраховика при врегулюванні збитків, особливо якщо подія сталась на території перестраховика; можливість передачі крупного ризику лише одному чи двом партнерам, оскільки вони пропонують значні ємності, що є дуже зручним для перестраховальника.

Крім того, українські авіакомпанії мають застарілий парк повітряних суден, проте вони його поступово оновлюють. Нові сучасні літаки ("Боїнг", "Аеробус") мають високу вартість, тому вітчизняні авіакомпанії в більшості випадків, не маючи достатньо коштів на купівлю повітряних суден, отримують їх на умовах оперативного лізингу. Прагнучи надійно захистити свої інтереси, лізингодавці в більшості випадків висувають певні вимоги щодо перестраховування повітряного судна, а саме: воно повинно бути здійснене через надійного брокера на західному страховому ринку.

У таблиці 2 наведено показники розмірів переданої в перестраховування премії, в т.ч. нерезидентам, та рівень

перестраховування авіаційних ризиків вітчизняних страховиків із обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації за 2006—2010 рр.

Як видно з наведених даних, розміри валових страхових премій в Україні за період 2006 по 2010 рік з кожним роком зростали. Проте, в 2011 році розмір отриманої вітчизняними страховиками валової страхової премії з авіаційного страхування цивільної авіації знизився. У 2011 році, порівняно з 2006 роком обсяг валових страхових премій з обов'язкового страхування цивільної авіації в Україні зріс більше ніж два рази.

Аналогічна тенденція спостерігається й щодо часток страхових премій, які сплачуються перестраховикам. Показники розмірів премій, сплачених у перестраховування з обов'язкового страхування цивільної авіації з 2006 по 2010 рік, зростають з року в рік. У 2010 році, порівняно з 2006 роком, розмір переданих премій в перестраховування зріс більше, ніж у три рази. У 2011 році розмір переданих премій в перестраховування з авіаційного страхування цивільної авіації знизився, що пов'язано зі зменшенням розміру зібраних валових страхових премій.

Частки страхових премій, які сплачуються перестраховикам з обов'язкового страхування цивільної авіації в Україні, значні. Так, в 2008 році розмір переданих у перестраховування премій майже сягнув показника валових страхових премій попереднього року, а в 2009 році — перевищив його.

Рівень перестраховування з обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації в Україні високий. На рисунку 4 подано графічне зображення динаміки рівня перестраховування.

Рівень перестраховування з обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації в Україні за аналізований період коливається з року в рік. За аналізовані п'ять років найнижчий рівень перестраховування склав 63,74% в 2009 році, а найвищий 75,45% в 2007 році. Середній рівень перестраховування за 5 років складає 69,95%. Таким чином, рівень залежності вітчизняних страховиків від перестраховування — високий.

При цьому основна частина премій, сплачених в перестраховування з обов'язкового страхування цивільної авіації, в Україні сплачується перестраховикам-нерезидентам.

На рисунку 5 зображена частка участі перестраховиків-нерезидентів у загальній частці сплачених часток страхових премій з обов'язкового авіаційного страхування в Україні за 2006—2012 рр.

Як видно з наведених на рисунку 5 даних, частка участі перестраховиків нерезидентів у преміях з перестраховування ризиків з обов'язкового авіаційного страхування за період 2006—2011 рр. має загальну тенденцію до зниження. У 2007 році, порівняно з 2006 роком, аналізований показник зріс до 90,63%, проте після 2007 року він поступово спадав і в 2011 році склав 73,47%.

Таким чином, можна зробити висновок про те, що рівень перестраховування з обов'язкового авіаційного страхування в Україні є високим. При цьому високою є залежність вітчизняних страховиків від іноземних партнерів із перестраховування, оскільки частка участі перестраховиків-нерезидентів у загальній частці сплачених часток страхових премій з обов'язкового авіаційного страхування в Україні становить основну частину загального їх розміру.

Така ситуація зумовлює значний відтік премій за кордон. Крім того, чим вища залежність вітчизняного ринку страхування авіаційних ризиків від іноземних партнерів з перестраховування, тим сильніший вплив міжнародних умов страхування та відповідних коливань на міжнародному страховому ринку на вітчизняний ринок. Така тенденція не є позитивною, враховуючи негативне та обережне ставлення закордонних партнерів до вітчизняних авіаційних ризиків, попри те, що в Україні авіаційне страхування в цілому є

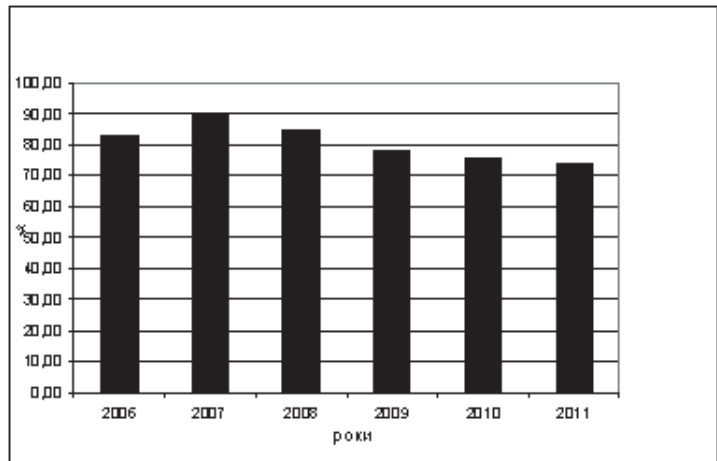


Рис. 5. Частка участі перестраховиків-нерезидентів у загальній частці сплачених часток страхових премій з обов'язкового авіаційного страхування в Україні за 2006—2011 рр.

Складено автором.

прибутковим і зібрані чисті премії перевищують здійснені чисті виплати.

ВИСНОВКИ З ДАНОГО ДОСЛІДЖЕННЯ І ПЕРСПЕКТИВИ ПОДАЛЬШИХ РОЗВІДОК У ДАНОМУ НАПРЯМІ

Таким чином, вітчизняний ринок страхування авіаційних ризиків тісно пов'язаний з міжнародним, що має негативний вплив на вітчизняних страховиків (перестраховальників) та страхувальників.

Висока залежність вітчизняних страховиків від перестраховування, що виражена в високому рівні перестраховування (за 2006—2011 роки показник у середньому складає 69,88%) зумовлює високу чутливість перестраховальників від перестраховика. Оскільки частка участі перестраховиків нерезидентів у загальній частці сплачених страхових премій з обов'язкового авіаційного страхування в Україні за 2006—2011 роки становить 70% і більше відсотків, можна зробити висновок про те, що вплив міжнародного ринку перестраховування на вітчизняний ринок авіаційних ризиків є значним. При цьому, тенденції розвитку вітчизняного і міжнародного ринків страхування авіаційних ризиків відрізняються: вітчизняний ринок, на відміну від міжнародного, має тенденцію до збільшення розміру зібраних премій та зниження рівня збитковості.

Ми вважаємо, що створення професійних об'єднань авіаційних страховиків для координації їх діяльності, співпраці в галузі перестраховування авіаційних ризиків та зменшення показників передачі перестраховальних премій за кордон дозволить зменшити негативний вплив міжнародного ринку перестраховування авіаційних ризиків на вітчизняний ринок.

Література:

1. Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг / [Електронний ресурс]. — Режим доступу до матеріалів: <http://www.dfp.gov.ua/734.html>
2. AON Risk Solutions. "Aerospace Insurance Market Outlook 2012/13. The tranquil sector" [Електронний ресурс]. — Режим доступу до матеріалів: http://www.aon.com/risk-services/thought-leadership/reports-pubs_Aon-Airline-Insurance-Market-Outlook-2013.jsp

Стаття надійшла до редакції 15.03.2013 р.