

## 25 ЕЖЕГОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ РААКС "АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ СТРАХОВАНИЯ АВИАЦИОННЫХ И КОСМИЧЕСКИХ РИСКОВ"



**Влияние COVID-19 на гражданскую авиацию и страховой рынок**

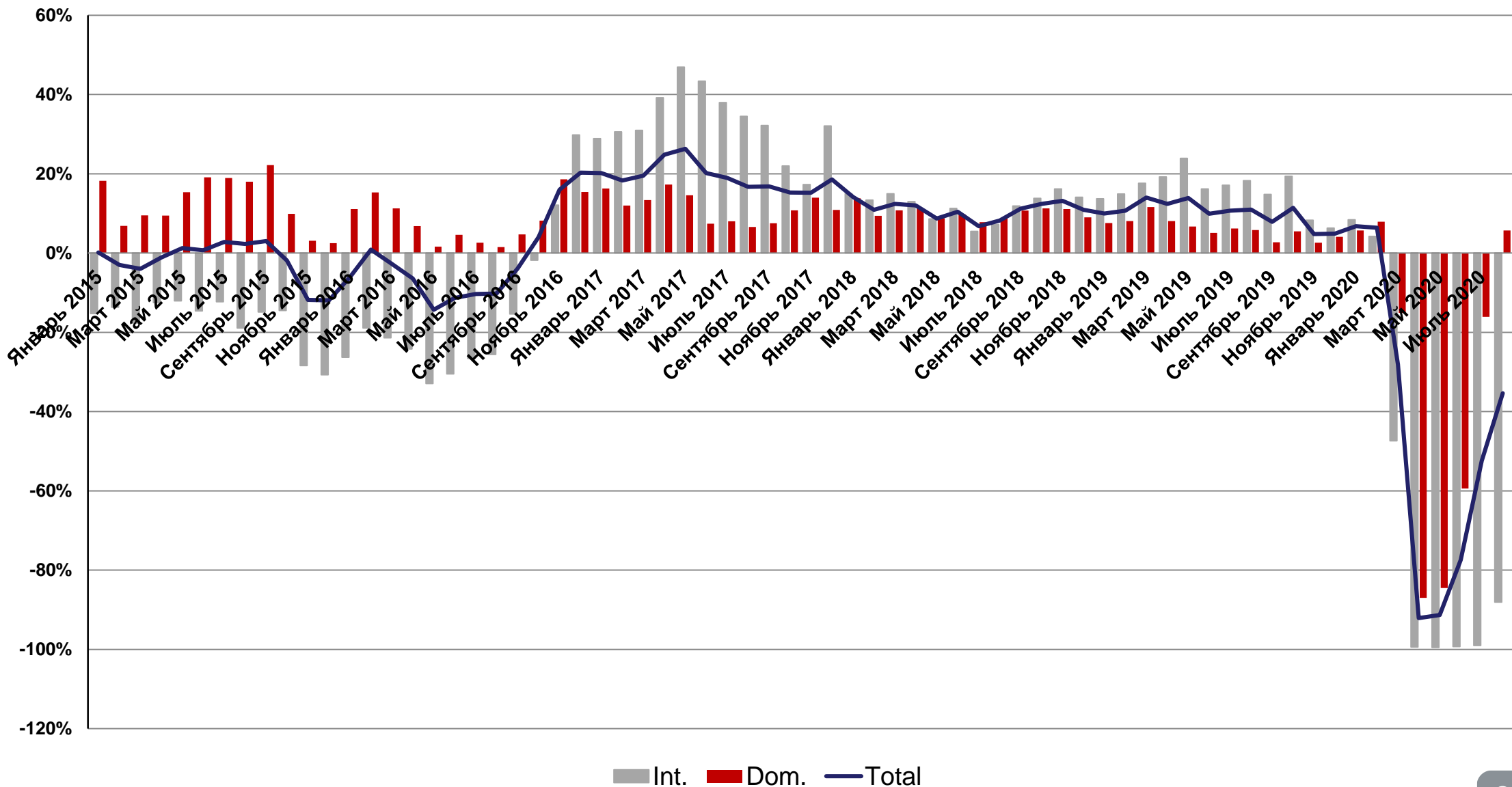
Кабачник И.Н.

*АльфаСтрахование*

1 октября 2020 года



- Пандемия Covid-19 - это беспрецедентное событие
- Сравнивать не с чем
- Комбинация непосредственного эффекта (включая запреты на перелеты), изменения поведения потребителей и экономического спада
- Прогнозировать дальнейшее развитие событий крайне сложно



*Убытки авиакомпаний мира в 2020 оцениваются суммой до \$84 млрд; падение доходов – на \$419 млрд (IATA, июнь)  
АЭВТ оценивает операционный убыток российских авиакомпаний по итогам года суммой 350 млрд руб при прогнозе пассажирских перевозок (Минтранс) на уровне на 53% ниже 2019 (около 60 млн пассажиров)*

*"Хорошая новость в том, что мы наблюдали рост пассажиропотока во всем мире в июне, второй месяц подряд с апрельского минимума, — сказал главный экономист IATA Брайан Пирс в ходе брифинга 28 июля. — Но плохая новость в том, что этот рост едва заметен. Он разочаровывающе и неожиданно слаб".*

*В июле 2020 года RPK авиакомпаний мира был ниже показателя 2019 на 79.8%  
При этом загрузка пассажирских мест составила в среднем 57.9%, что на 27.7% ниже прошлого года*

*Спрос на авиаперевозки вряд ли достигнет уровня 2019 г. вплоть до 2024 г. (IATA)  
Прогноз по всему 2020 г. снижен до –63% к 2019 г. (в июне прогнозировалось снижение на 55%).  
В 2021 г. пассажирооборот прогнозируется на 36% ниже уровня 2019 г.*



Авиакомпании:

- ✓ Резкое падение объемов перевозок, что означает резкое снижение объема страховых премий для страховщиков в тот момент, когда страховщики ожидали роста премий
- ✓ Сложность (невозможность?) прогнозирования объемов (перевозок, премий) в последующих периодах
- ✓ Высокая вероятность прекращения деятельности (финансовой несостоятельности) многих авиакомпаний
- ✓ Влияние на аварийность (уровень убыточности страховщиков)

- ✓ Специализированные грузовые авиакомпании бьют рекорды прибыльности и наращивают мощности
- ✓ Бизнес-чартеры чувствуют себя отлично (после периода почти полного простоя в марте-апреле)
- ✓ Дефицит пилотов, который в течение многих лет был одной из главных проблем авиакомпаний, на значительное время снят с повестки дня (но каково будет качество после долгих простоев?)
- ✓ Ведущие авиакомпании не брошены на произвол судьбы, а так или иначе получают помощь от своих правительств, что снижает (хотя не устраняет) вероятность дефолтов
- ✓ Многие авиакомпании (и прежде всего LCC) видят в кризисе возможность для рывка вперед

- ✓ Резко возросшее количество самолетов на земле. Риск повреждения имущества на земле при стихийных бедствиях и других катастрофических событиях

Во 2 квартале 2020 более 60% мирового парка пассажирских магистральных самолетов были выведены из эксплуатации и находились на стоянке. Оценка совокупной стоимости самолетов в отдельных аэропортах составляла миллиардные суммы.

В нормальной ситуации самолеты могут быть быстро перемещены из угрожаемого пункта в случае урагана, наводнения и пр. при консервации парка это невозможно

Ни одной катастрофы не было, однако повышенный риск остается



*Оценка совокупной страховой стоимости самолетов, находящихся на земле в аэропорту Чанги (Сингапур), в апреле 2020 составляла более \$ 2bn*



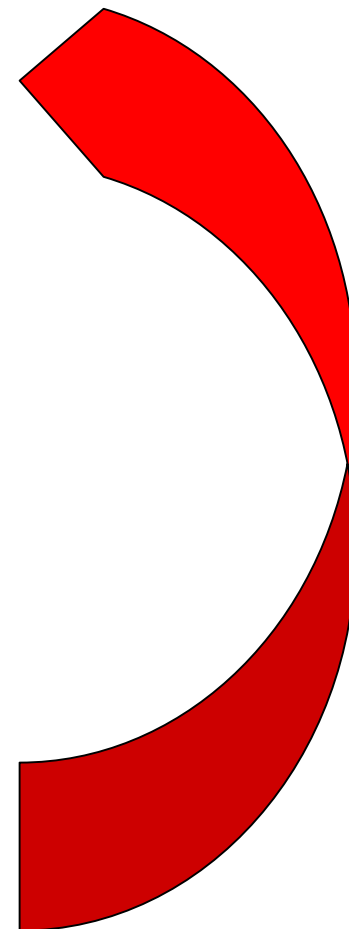
- При этом авиакомпании ЮВА приземлили более 60% своего парка, прогнозируя снижение объема перевозок в 2020 году на 70-80%
  - Фактическая страховая премия по их полисам составит около 35% от первоначальной расчетной годовой премии
  - В среднем на риски каско приходится 30% премий авиакомпаний
- *Итого: около 10.5% первоначальной годовой премии для покрытия – в том числе – рекордно высоких сумм аккумуляции наземного риска*



## Что предпринимают страховщики?

- ✓ Включение минимального размера премии во всех полисах. Типичный уровень: 75%-90% от расчетной
- ✓ Раздельное тарифицирование каско и ответственности
- ✓ Внимание к размеру депозитов и графикам платежей. Договоры с авансированием (полным или частичным) премии
- ✓ Модификации вордингов в части рисков, связанных с пандемией и других сходных (новых) рисков

*Очевидно, что авиакомпании воспринимают эти меры без энтузиазма*



Меньше перевозок и меньше премий – меньше убытков?

- ✓ Если предположить линейную зависимость между собираемой премией (зависящей от объема перевозок) и убытками, то снижение объемов приведет к пропорциональному снижению прибыли
- ✓ Если же премии снижаются, а убытки снижаются медленнее, то следует ожидать значительного давления на прибыльность
- ✓ **Важно!** изменение объема никак не влияет на максимальный размер единичного убытка
- ✓ **Важно!** Нерегулярность и непредсказуемость работы авиакомпаний очевидным образом ведут к нарушению нормального функционирования и к происшествиям (катастрофа A320 PIA 22.5.2020 (98 погибших))
- ✓ **Важно!** Неплатежеспособность страхователей (неплатежи премий) могут резко поменять картину для страховщика

- ✓ Нарушение нормальной работы авиакомпаний, крайне низкий налет экипажей, нерегулярность рабочей нагрузки – являются дополнительными факторами риска

Пример: катастрофа PIA 25 мая





**2019:**

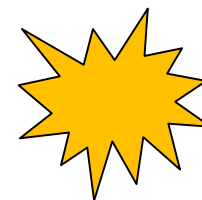
Бурный рост  
интенсивности  
движения  
в аэропортах



Нехватка  
квалифицированного  
персонала



Стремление к росту  
прибыли через  
экономия расходов



**2020:**

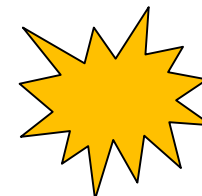
Падение  
интенсивности



Сокращение  
персонала  
и зарплат



Стремление  
сократить расходы  
любой ценой



Очень пестрая картина в зависимости от страны и типа деятельности, но в целом тоже мало хорошего.

Коммерческие сегменты:

**Туризм:** сокращение полетов на 90% и более. Банкротства

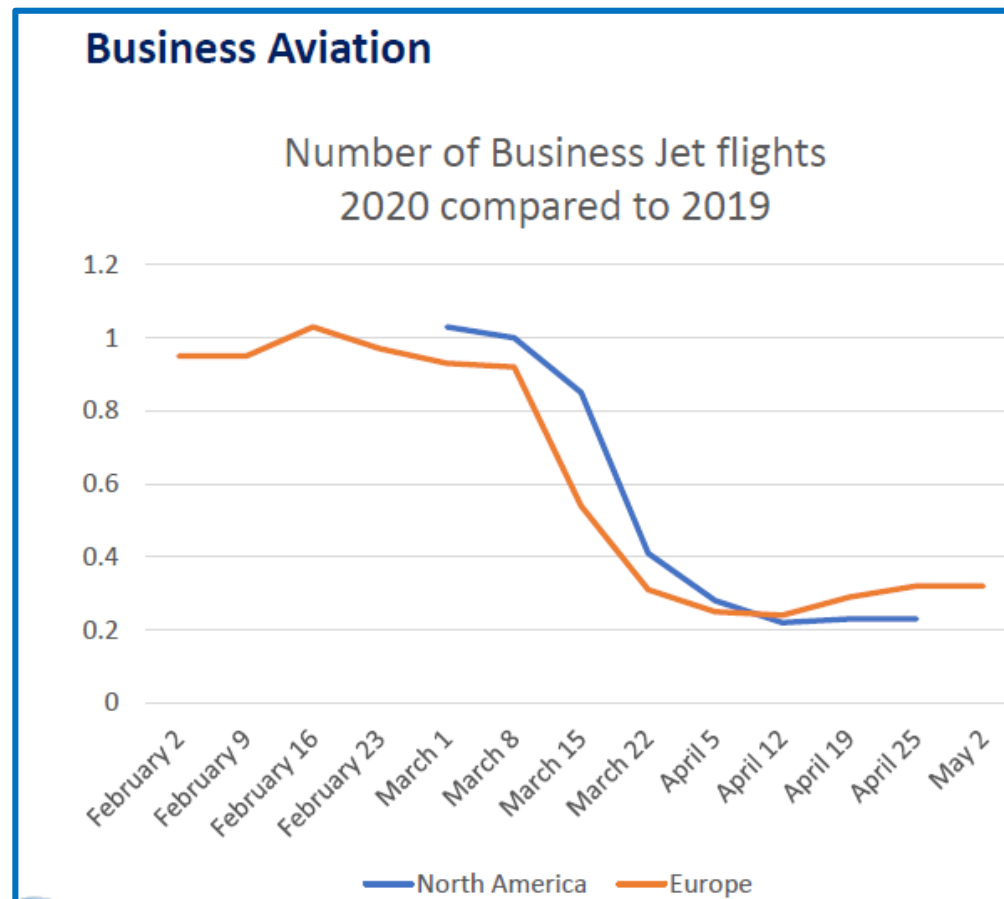
**Обучение:** более 60% летных школ были временно закрыты. В целом ожидается, что около 90% организаций продолжат работу, но возможность и сроки восстановления бизнеса зависят от сроков восстановления перевозок авиакомпаний

**Санитарная авиация/охрана правопорядка:** практически без изменений

**Нефть и газ и пр. (вертолеты):** влияние экономического спада



- ✓ В марте-мае в связи с введенными во многих странах запретами интенсивность полетов резко снизилась
- ✓ Количество полетов в/из Северной Америки сократилось на 90%
- ✓ Весной 1/3 европейских операторов полностью прекратили полеты
- ✓ По сравнению с авиакомпаниями активность деловой авиации восстанавливается гораздо быстрее
- ✓ Коммерческие чартеры получили дополнительный прирост за счет пассажиров премиум-классов (теперь отсутствующих) регулярных линий
- ✓ Есть потенциал дальнейшего роста



Влияние Covid-19 сильно разнилось в разных странах:

Почти не было влияния:

Бразилия, Швеция

Некоторые ограничения:

Германия, Швейцария

Ограничения в отдельных регионах:

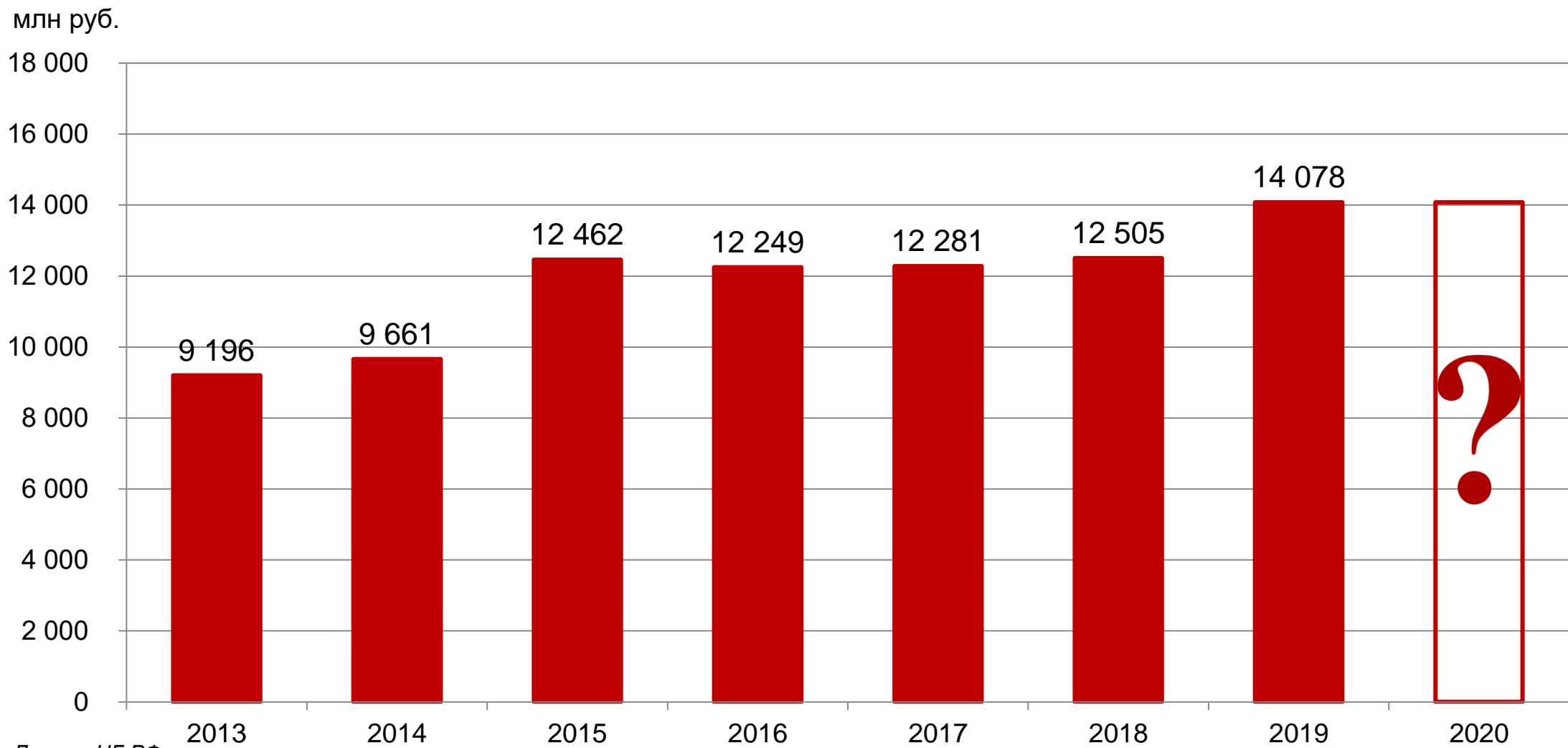
США (-25%-50% в марте/апреле)  
Канада

Полеты были прекращены в связи с  
Карантинными мероприятиями

Италия, Испания  
Аргентина, Великобритания, Франция и пр

Общие выводы по general Aviation:

- ✓ Падение премий в текущем году
- ✓ Правила перерасчета премий зависят от условий договоров, особенностей национальных законодательств (в том числе ЗПП)
- ✓ Высокая подверженность рискам стихийных бедствий при массовом нахождении ВС на земле
- ✓ Серьезное и возможно долгосрочное влияние экономического спада



- Covid-19 и сопутствующий экономический спад радикально влияют на рынок авиационного страхования. Страховщики должны вносить существенные коррективы в свои планы и подходы к бизнесу.
- Резкое падение объемов пришлось на этап, когда страховщики пытались достичь прибыльности после нескольких лет убытков. Результат 2020 года неясен. В любом случае волатильность результатов резко выросла.
- Необходимые переговоры с клиентами о повышении тарифов теперь еще больше осложнились, поскольку происходят на фоне борьбы авиаперевозчиков за выживание
- Кризис не устранил старые риски, но принес новые. Финансовое состояние авиакомпаний и стресс у сотрудников не могут не влиять на уровень безопасности
- Риск неплатежеспособности клиентов – важнейший фактор, который страховщики должны принимать во внимание

- Тарифы на перестрахование будут расти
- Рынок будет очень чувствительным к крупным убыткам
- Перестраховщики будут вводить критерии и ограничения, чтобы отсеять «плохой» бизнес (или по крайней мере продемонстрировать, что что-то предпринимают)
- Страховщики и авиаперевозчики должны пройти кризисный период вместе таким образом, чтобы, добравшись до «другого берега» страховщики сохранили способность нормально функционировать. Убытки, которые страховщики будут оплачивать завтра, обеспечиваются премиями, которые собираются сегодня.
- Без дальнейшего повышения тарифов обойтись нельзя



*Спасибо за внимание !*

Кабачник И.Н.  
*АльфаСтрахование*

# Sukhoi Superjet



Безопасность  
Экономика эксплуатации и ремонта  
Репутация