

УДК 368.24

## СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ АВИАЦИОННОГО СТРАХОВАНИЯ В РОССИИ

© 2014 М.Л. Яшина, Н.В. Хохлова

Ульяновская государственная сельскохозяйственная академия им. П.А. Столыпина

Поступила в редакцию 02.11.2014

В статье рассмотрено современное состояние рынка гражданской авиации в России и мире, выявлены проблемы российской системы страхования рисков на воздушном транспорте, даны рекомендации по реформации и поддержке развития авиационного страхования.

Ключевые слова: *гражданская авиация, пассажирооборот, авиационное страхование*

На сегодняшний день, пожалуй, главное место в транспортной системе мира занимает воздушный транспорт, преимуществами которого являются высокая скорость доставки, регулярность полетов, высокий уровень сервиса и др. Гражданская авиация в условиях конкуренции с зарубежными компаниями ежегодно наращивает авиаперевозки на 10%. Авиационная мобильность населения России уступает Европейским странам. Основными причинами такой ситуации является высокий износ авиапарка, что негативно отражается на обеспечении безопасности полётов, дефицит провозных ёмкостей, низкая эффективность существующего парка. В 2013 г. пассажирооборот воздушного транспорта на 70% превысил пассажирооборот железнодорожного транспорта, хотя буквально 10 лет назад, уступал ему в несколько раз [4].

Осенью 2013 г. журнал «Летаем вместе» обновил рейтинг российского авиапарка по возрасту (рис. 1) [4]. По мнению ученых, еще несколько лет назад свыше 70% российских авиапарков имели срок службы более 10 лет. По сравнению с 2012 г. ситуация значительно улучшилась, однако существенную долю в структуре российских авиакомпаний занимает средневозрастной парк самолетов, срок эксплуатации которого приближается к 15 годам. Ситуацию в структуре трагическим способом улучшила авиакомпания «Татарстан» путем выбытия из авиапарка одного из самых старых самолетов в результате катастрофы в Казани.

За 2012 г. количество коммерческих авиакомпаний сократилось до 120 ед. (рис. 2). При этом выполнение 60% пассажирооборота обеспечили 4 авиакомпании (Аэрофлот, Трансаэро, ЮТэйр, Сибирь) и всего 14 авиаперевозчиков

*Яшина Марина Львовна, доктор экономических наук, доцент кафедры финансов и кредита. E-mail: [may1978.78@mail.ru](mailto:may1978.78@mail.ru)*

*Хохлова Наталья Владимировна, студентка*

обеспечивают выполнение 90% пассажирооборота. Российские авиакомпании в 2013 г. перевезли около 85 млн. пассажиров, что на 14% больше, чем в 2012 г. (рис. 3).

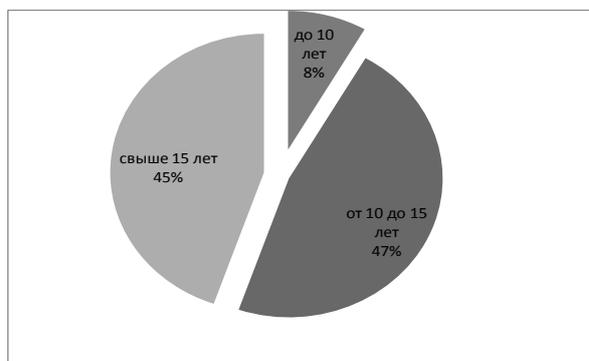


Рис. 1. Возраст российских самолетов

Тема авиационного страхования была актуальна всегда, так как оно продолжает оставаться рисковым, о чём свидетельствует высокий износ пассажирского авиатранспорта в России. Авиационное страхование – это страхование рисков, которые связаны с эксплуатацией авиационной и космической техники. В настоящее время нет четкой системы классификации видов авиационного страхования. В большей степени авиационное страхование является комбинированным и может охватывать по одному полису сразу несколько объектов страхования (рис. 4) [3].

На начало XXI века в российской гражданской авиации было зарегистрировано около 270 авиапредприятий, на страховом же рынке – 1350 страховых компании. 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. 5). Значительное влияние на рост страховых премий также оказывает ужесточение законодательства в

области авиационного страхования, увеличение лимитов ответственности авиаперевозчиков.

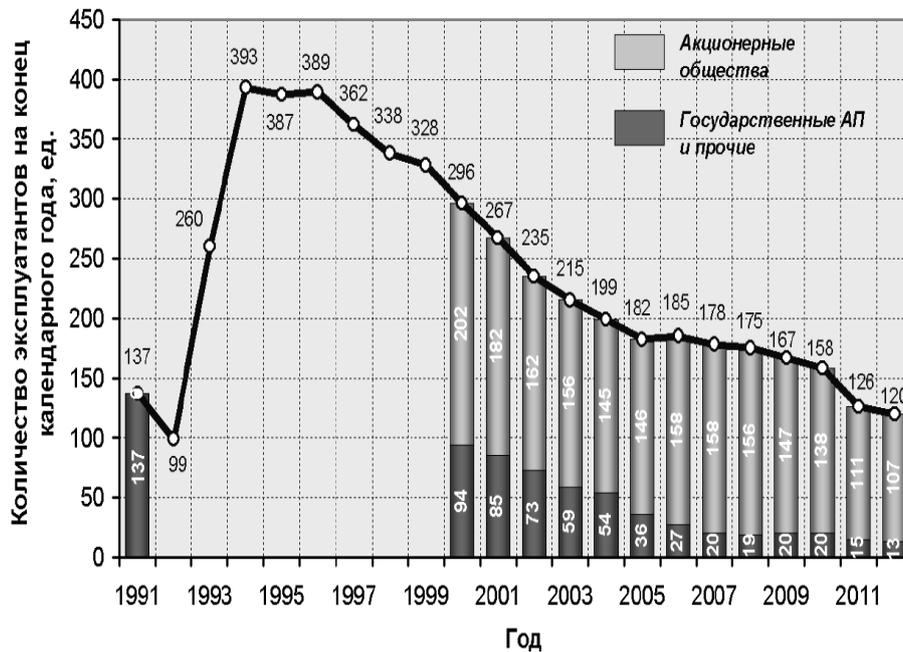


Рис. 2. Количество авиакомпаний России по состоянию на 2012 г.

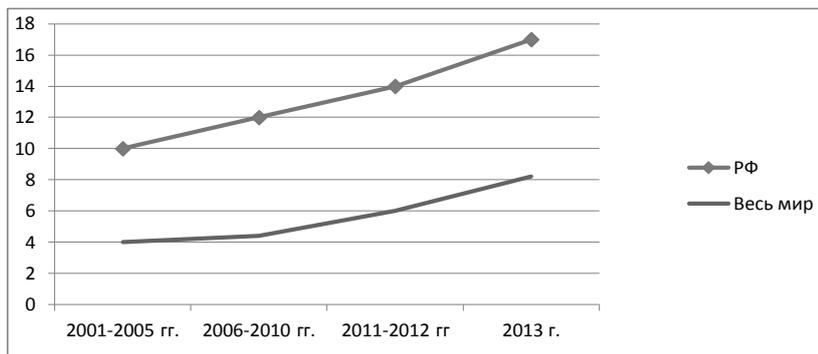


Рис. 3. Средние темпы роста пассажирооборота России и мира, в % [5]

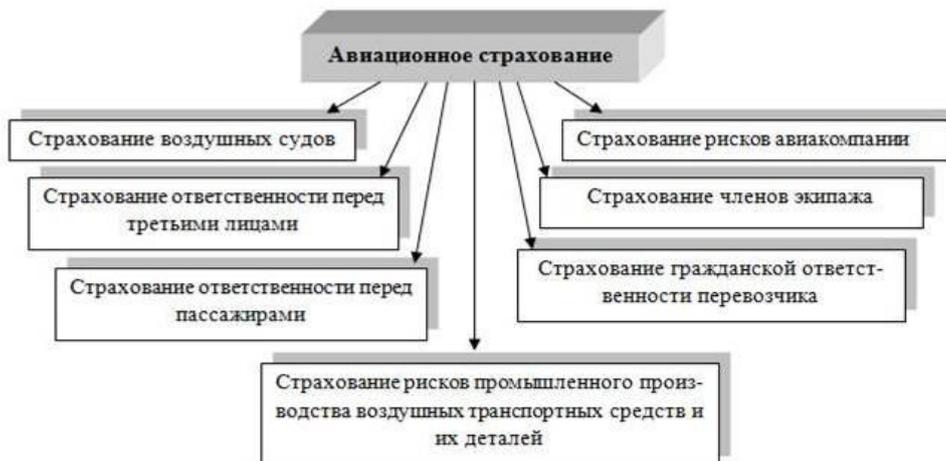


Рис. 4. Виды авиационного страхования



Рис. 5. Страховые премии рынка авиационного страхования в 2011 г. [5]

Российская система страхования рисков на воздушном транспорте на сегодняшний день работает неудовлетворительно, она не в состоянии обеспечить накопление ресурсов, требуемых для восполнения 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 Российской Федерации 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 отлетел 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. 6). Быстрее всего растут сборы по страхованию воздушных судов, 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.

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.

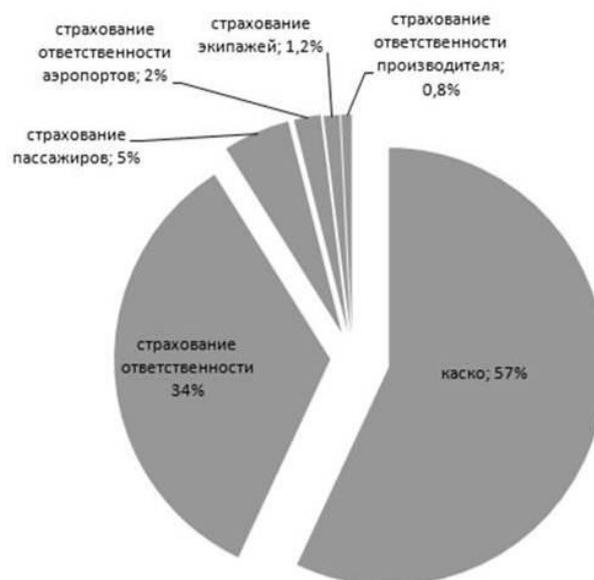


Рис. 6. Распределение страховых авиационных премий

**Выводы:** нужно развивать российское страховое законодательство, проводить 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 авиационной техники.

#### СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ:

1. Воздушный кодекс Российской Федерации от 19.03.1997 №60-ФЗ (ред. от 02.07.2013) (с изм. и доп., вступающими в силу с 05.12.2013) // URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения 04.03.2014)

2. Федеральный закон от 08.01.1998 №10-ФЗ (ред. от 23.07.2010) «О государственном регулировании развития авиации» // URL: <http://www.consultant.ru> (дата обращения 04.03.2014)
3. Все о страховании [Электронный ресурс] // Авиацонное страхование в России. - Режим доступа: <http://rksu.com/> (дата обращения: 12.01.2014).
4. Возраст самолетов российских авиакомпаний на ноябрь 2013 года [Электронный ресурс] // Летаем вместе! - Режим доступа: <http://letaem-vmeste.livejournal.com/> (дата обращения: 10.01.2014).
5. Рынок авиационного страхования в России [Электронный ресурс] // Страхование сегодня. - Режим доступа: <http://www.insur-info.ru/> (дата обращения: 05.02.2014).
6. *Нейф, Н.М.* Использование информационных технологий в финансовом менеджменте / *Н.М. Нейф, Т.В. Трескова* // *Экономические науки*. 2010. № 69. С. 172-175.
7. *Нуретдинов, И.Г.* Малый бизнес как важный элемент развития Ульяновской области // *Научный вестник Технологического института – филиала ФГБОУ ВПО «Ульяновская ГСХА им. П.А. Столыпина»*. 2013. № 12. С. 282-283.
8. *Нуретдинова, Ю.В.* Экономическая модернизация Ульяновской области // *Научный вестник Технологического института – филиала ФГБОУ ВПО «Ульяновская ГСХА им. П.А. Столыпина»*. 2013. № 12. С. 287-290.
9. *Болтунова, Е.М.* Потенциал формирования агроиндустриального кластера Ульяновской области / *Е.М. Болтунова, А.А. Навасардян, О.М. Ягфаров* // *Экономика и предпринимательство*. 2013. № 12-2 (41-2). С. 967-970.
10. *Лапшин, Ю.А.* Опыт европейских стран в создании систем управления безопасностью труда / *Ю.А. Лапшин, Г.В. Лапина* // В сборнике: *Аграрная наука и образование на современном этапе развития: опыт, проблемы и пути их решения. Мат-лы II-ой Междун. научно-практ. конф.* 2010. С. 70-73.

## MODERN STATE OF THE AVIATION INSURANCE IN RUSSIA

© 2014 M. L. Yashina, N.V. Khokhlova

Ulyanovsk State Agricultural Academy named after P.A. Stolypin

In article the modern state of civil aviation market in Russia and the world is considered, problems of Russian system of risks insurance on air transport are revealed, recommendations about reformation and support of development the aviation insurance are made.

Key words: *civil aviation, passenger turnover, aviation insurance*