Сокращение количества авиаперевозчиков, а следовательно, уменьшение числа потенциальных клиентов не останавливает страховые компании от стремления выйти в авиационно-космический сегмент. Игроков не сдерживает даже то, что объем предложений на этом рынке сейчас нередко выше спроса. Страховая компания «Согласие» в течение многих лет, хотя официально и занималась авиационно-космическим страхованием, но не входила в группу основных участников этого рынка. Однако, по словам директора дирекции авиационного и космического страхования «Согласия» Олега Зудина, изменения, произошедшие в компании в последние три года, привели к тому, что страховщик решил существенно расширить свою долю на авиационном рынке.

АТО: Олег Петрович, почему «Согласие» скорректировало свою политику в сегменте авиационного и космического страхования?

О.З.: Компания появилась на рынке еще в 1993 г. и работала под брендом «Интеррос-Согласие», это была так называемая кэптивная страховая компания – она занималась страхованием объектов группы «Интеррос». Но в 2008 г. в результате раздела активов холдинга 100% акций страховщика перешло к группе «ОНЭКСИМ» Михаила Прохорова. Было бы неправильно говорить, что до 2008 г. «Согласие» не занималось авиационным страхованием: это направление было представлено, но объемы его были небольшими, всего около 20 млн руб. в год. Хотя был сформирован определенный авиационный портфель – пусть небольшой, но стабильный – и с рядом партнеров было налажено многолетнее сотрудничество. При новом акционере было решено развивать данный сегмент. Я думаю, что к концу года нам удастся достичь объема в 100 млн руб.

АТО: С какими авиакомпаниями вы уже работаете, какие типы ВС есть в вашем портфеле?

О.З.: Формирование портфеля ВС началось с самолетов отечественного производства. Мы уже работаем с машинами Ту-204/214, Ту-154, Ту-134, Ил-76, Як-42, Ан-24 и Ан-26, а также с вертолетами Ми-26, Ми-171, Ми-24, Ми-8. С 1 сентября у нас появился облигаторный договор перестрахования авиационных рисков каско воздушных судов, емкостью 15 млн долл. с возможным последующим расширением, который позволяет нам формировать более выгодные ставки для клиентов. Конечно же, в дальнейшем мы рассчитываем более активно расширяться в сегменте страхования ВС иностранного производства. Но большинство таких машин эксплуатируются в крупных компаниях, у которых уже есть партнеры на страховом рынке. Чтобы конкурировать с ними, нам необходимо сначала расширить собственный портфель за счет небольших игроков. Одновременно с этим мы будем участвовать в тендерах на поставщиков услуг по страхованию, которые объявляются эксплуатантами, в том числе и крупными перевозчиками. Раньше этот инструмент нашей компанией практически не использовался.

Хотя мы и начали с ВС отечественного производства, но уже застраховали парк самолетов Boeing чартерной авиакомпании IFly, добавили в свой портфель несколько бизнес-джетов производства Hawker и Bombardier. Также мы участвуем в контракте на обслуживание португальской вертолетной компании Heliportugal.

По итогам 2010 г. наша доля на авиационном рынке была менее 1%. Мы рассчитываем, что уже по итогам 2011 г. она достигнет 1,3–1,5%, а прогноз на 2012 г. – примерно 2,5%. К 2015 г., по нашим планам, мы хотим получить не менее 10% рынка.

АТО: Вы активно работаете с ВС советского производства, однако представители российских властей в последний год не раз заявляли о мерах, которые могут форсировать вывод многих таких ВС из парков. Как это может повлиять на ваш бизнес, насколько оправданна подобная политика?

О.З.: Значительная доля подобных ВС сейчас эксплуатируется в региональных авиакомпаниях. А у региональной авиации очень большая социальная составляющая; это специфика России, где в ряде случаев авиация – единственный вид транспорта, вид связи, средство помощи населению в чрезвычайных обстоятельствах. Расследования же авиационных инцидентов говорят о том, что в 90% случаев виновата не техника, а человеческий фактор: нарушения безопасности полетов, связанные с пилотированием, техническим обслуживанием и ремонтом авиационной техники. Замены ныне летающим

региональным самолетам сегодня нет, наш авиапром новых не выпускает, иностранные ВС не смогут летать на местные аэродромы и во многие региональные аэропорты из-за состояния взлетно-посадочных полос, которые невозможно привести к стандартам для приема западных ВС вследствие отсутствия финансовых средств на эти цели.

Российские самолеты, имеющие ресурс, должны летать. Государственные и авиационные власти все усилия должны в данной ситуации направлять на подготовку летного и технического состава, ужесточить требования к пилотированию воздушных судов, их техническому обслуживанию и ремонту, пересмотру стратегии финансирования авиации.

В сложившейся ситуации задачи по увеличению объемов авиационного страхования в регионах остаются актуальным и являются одним из приоритетных направлений стратегического развития нашей компании на ближайшую перспективу.

АТО: Помимо возможного вывода ВС еще один тренд авиационного рынка – сокращение количества авиакомпаний. Сказалась ли как-то эта тенденция на вашем бизнесе?

О.З.: Да, к сожалению, «Согласие» оказалось в числе тех страховщиков, которые столкнулись непосредственно с этой проблемой. В январе нынешнего года в результате банкротства мы потеряли авиакомпанию «Москва» («Атлант-Союз») и, соответственно, большую часть нашего авиационного бизнеса. В середине года, в пик перевозок, неожиданно, по решению авиационных властей, прекратила полеты авиакомпания «Континент» – еще один значимый для нас клиент с парком на тот период из девяти самолетов Ту-154М. Мы это посчитали за временные трудности, издержки роста. И, видимо, полностью компенсировать потери до конца года нам не удастся. Однако мы рассчитываем, что в дальнейшем восполним этот провал: уже разработаны программы сотрудничества с Ростехнологиями, ОАК. Мы начали реализовывать проекты с лизинговыми компаниями «ВЭБ-Лизинг», «Ильюшин Финанс Ко.» и ее дочерними структурами – «ИФК Техник» и «ИФК Джетс», организациями, поставляющими в Россию вертолеты западного производства; также у нас растут объемы входящего перестрахования.

Источник: Авиатранспортное обозрение, 04.01.12

Автор: Зверева П.