

Авіаційне страхування як чинник розвитку авіаційної галузі України у світовому господарстві

У статті розглянуто сучасний стан авіаційного страхування в Україні. Обґрунтовано взаємозв'язок розвитку авіаційної галузі України та авіаційного страхування у світовому господарстві

Авіаційна галузь України, до складу якої входять авіапідприємства, аеропорти та авіакомпанії, володіє значним потенціалом у розвитку економіки України. Це пов'язано з досягнутим рівнем технологій літакобудування (за цим показником Україна входить у першу десятку країн світу), а також можливостями галузі впроваджувати новітні технології та реалізовувати інноваційні рішення. Не менш важливою є також роль авіаційної галузі як складової глобальної транспортної мережі, куди входять авіаперевезення пасажирів та вантажів, надання різноманітних послуг для інших галузей господарства. Галузь також є надзвичайно важливою і в плані забезпечення безпеки і оборони країни, що в реаліях нашого часу виводить її в число пріоритетних.

В той же час фахівці констатують кризовий стан авіаційної промисловості України, яка сьогодні нараховує понад 60 підприємств, втрату нею конкурентоспроможності на ринках збуту як готової продукції, так і комплектуючих. Має місце поступове скорочення науково-технічного і технологічного потенціалу галузі та її відставання від розвинених країн. [8]. Пандемія Covid-19 ще більше ускладнила стан галузі, справивши безпрецедентний вплив на авіакомпанії, а отже, і на аеропорти та авіаційну промисловість. Цей вплив, на думку учасників ринку, є значно суттєвішим, аніж був свого часу вплив фінансової кризи 2008 року, чи трактату 11 вересня 2001 року [4].

В історії української авіації відомий період, коли виклики загрожували крахом всієї галузі. Це початок 90-х років ХХ ст., пов'язаний з розпадом Радянського Союзу. Різке падіння обсягів авіаперевезень на внутрішньому ринку а також майже повна відсутність правового поля для здійснення міжнародних польотів позначились на стані всієї галузі. Тоді вдалося врятувати ситуацію через запровадження ринкових відносин у галузі та лібералізації ринку авіаційних перевезень. Поява національних авіакомпаній приватної та корпоративної форм власності і розвиток приватної ініціативи у поєднанні з розбудовою правового поля діяльності суб'єктів авіаційної галузі посприяли поступовому виходу галузі із кризового стану.

Складні часи переживала авіаційна галузь України під час глобальної економічної кризи 2008-2009 рр., внаслідок якої погіршилися умови провадження зовнішньоекономічної діяльності для українських товаровиробників та авіаперевізників. Це знайшло прояв у зростанні тарифних і нетарифних обмежень у міжнародній торгівлі та посиленні

протекціоністських тенденцій в політиці держав. Почали формуватися регіональні зони вільної торгівлі, доступ до яких третіх країн став обмеженим. Це не могло не позначитися на показниках діяльності не лише авіаційної промисловості, але й авіаційного транспорту України.

Нові виклики перед галуззю пов'язані з подіями 2014 року: порушенням суверенітету України та початком відкритої агресії Російської Федерації проти нашої держави, що призвело до розриву традиційних зв'язків українських авіапідприємств з постачальниками комплектуючих та втрати російського ринку збуту готової продукції і комплектуючих українського виробництва.

Черговим викликом для авіаційної галузі України стала світова пандемія Covid-19, внаслідок якої відбулося різке скорочення авіап перевезень пасажирів та вантажів на національному та глобальному ринках. Ізоляційні заходи, введені під час пандемії COVID-19, призвели до серйозного спаду економічної активності в Україні. Згідно з оцінкою Державної служби статистики, у 2020 році ВВП України скоротився на 4 відсотки після чотирьох років зростання [3]. Збитків зазнала і авіаційна галузь. У березні пасажирські перевезення скоротились на 16,3% у порівнянні з попереднім роком,

Сьогодні галузь потребує суттєвої підтримки зі сторони держави. Важливим кроком на шляху розвитку авіаційної промисловості стало прийняття Стратегії відродження вітчизняного авіабудування на період до 2022 року, затвердженої Кабінетом міністрів України 10 травня 2018 року та покликаної вивести галузь із кризового стану, відкрити нові перспективи її розвитку. У липні 2020 року розпорядженням Кабінету Міністрів України період дії Стратегії було подовжено до 2030 року та змінено терміни виконання окремих положень плану заходів щодо реалізації Стратегії [1]. Виконання Стратегії – 2030 матиме наслідком технічне переоснащення авіаційної промисловості, створення сучасної інфраструктури з технічного обслуговування та ремонту авіаційної техніки українського виробництва. Також реалізація Стратегії – 2030 сприятиме сертифікації вироблених в Україні пасажирських та транспортних літаків сімейства Ан, гвинтокрилів Мі та безпілотних літальних апаратів відповідно до міжнародних стандартів.

Розвиток авіаційної промисловості, інфраструктури авіаційної галузі та підприємницької діяльності нерозривно пов'язані з необхідністю забезпечення страхового захисту всіх учасників цього процесу. З 20 грудня 2017 року набрала чинності Постанова Кабінету Міністрів України від 06.09.2017 № 676 «Про затвердження Порядку і правил здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації». Відповідно до приписів Порядку страхова сума за договорами обов'язкового авіаційного страхування повітряних суден (ПС) не повинна бути меншою, ніж балансова вартість цих ПС [2].

Авіаційне страхування має свої особливості у порівнянні з іншими видами страхування. Вони пов'язані зі специфічними, відмінними від інших видів майна, ризиками, які можуть спричинити катастрофічні для компанії наслідки зі значними збитками, що носять кумулятивний характер. Тому авіаційне страхування тісно пов'язане зі світовим ринком страхування та перестраховування і регулюється як національним, так і міжнародним правом.

Які тенденції спостерігаються на вітчизняному ринку авіаційного страхування?

У 2016 році загальна кількість страхових компаній станом на 31.12.2016 становила 310. З них обов'язкове авіаційне страхування здійснювали 20 страхових компаній України. В сукупності вони отримали 501,1 млн грн. валових страхових премій і 482,7 млн грн. чистих страхових премій., що складало 1,8 відсотка в структурі чистих страхових за видами страхування, та здійснили чисті страхові виплати у розмірі 26,1 млн. грн. (рівень виплат склав 6 відсотків від суми чистих страхових премій). В структурі вихідного перестраховування авіаційне страхування складало всього 2,7 відсотка, що в грошовому еквіваленті становило 343,4 млн грн. [7].

Загальна кількість страхових компаній станом на 31.12.2017 дещо зменшилася у порівнянні з 2016 роком і становила 294. З них обов'язкове авіаційне страхування здійснювали вже 25 страхових компаній. Протягом 2017 року спостерігалось збільшення валових страхових премій на 263,2 млн. грн. (52,5 відсотка), що в підсумку склали 764,3 млн. грн.. Чисті страхові премії за той же період склали 662,8 млн. грн.. (збільшення на 180,1 млн. грн., або 37,3 відсотка). У структурі чистих страхових премій доля авіаційного страхування збільшилась з 1,8 відсотка до 2,3 відсотка. При цьому чисті страхові виплати склали всього лише 1,3 млн. грн., тобто 0,2 відсотка від суми чистих страхових премій. В структурі вихідного перестраховування станом на 31.12.2017 авіаційне страхування складало вже 2,8 відсотка, що в грошовому еквіваленті становило 519,6 млн. грн. [7].

Таблиця 1.

Динаміка показників обов'язкового авіаційного страхування в Україні за 2016-2019 рр.

	Роки			
	2016	2017	2018	2019
Загальна кількість страхових компаній, що працювали на вітчизняному страховому ринку станом на кінець року	310	294	281	233
Кількість страхових компаній, що здійснювали обов'язкове авіаційне страхування на кінець року	20	25	15	25
Валові страхові премії в авіаційному страхуванні (млн грн.)	501,1	764,3	1 041,7	703,7
Чисті страхові премії в авіаційному страхуванні (млн грн.)	482,7	662,8	778,5	551,1
Частка авіаційного страхування в структурі чистих страхових премій за видами страхування (%)	1,8	2,3	2,3	1,4
Чисті страхові виплати в авіаційному страхуванні (млн грн.)	26,1	1,3	29,1	44,0
Сплачено часток страхових премій	343,4	519,6	694,7	431,0

за договорами перестраховання (млн грн.)				
Частка авіаційного страхування в структурі вихідного перестраховання за видами страхування (%)	2,7	2,8	3,9	2,6

Складено автором за даними [7].

У 2018 році кількість страхових компаній на українському страховому ринку продовжувала зменшуватися і на кінець року склала 281 компанію. Також на чверть зменшилася кількість компаній, які здійснювали авіаційне страхування. Причини такого скорочення слід шукати, перш за все, у посиленні регуляторного впливу держави на відносини, які складаються у сфері страхування. Незважаючи на відчутне скорочення кількості компаній обсяг валових страхових премій збільшився і склав уже 1 041,7 млн грн. Також збільшився обсяг чистих валових премій, який досягнув 778,5 млн грн.. Їх частка в структурі чистих страхових премій за видами страхування склала 2.3 відсотка і дорівнювала цьому показнику у 2017 р. Проте у грошовому еквіваленті вона зросла і становила 29,1 млн. грн. [7].

Розвиток авіаційного страхування є важливою передумовою і показником розвитку авіаційної галузі України. Враховуючи значний розмір страхових сум, які має сплатити страхова компанія у разі настання страхового випадку, а також можливий катастрофічний та кумулятивний характер збитків, актуальним стає вторинний розподіл ризиків серед інших страховиків шляхом перестраховання, що дає можливість страховій компанії розширити свою діяльність, згладити негативний вплив випадкових коливань страхових виплат на фінансовий результат. У 2019 році частка авіаційного страхування в структурі вихідного перестраховання за видами страхування склала 3.9 відсотка, що стало найвищим показником за останні п'ять років. За договорами перестраховання у 2018 році було сплачено 694,7 млн. грн. Вже у 2019 році цей показник суттєво зменшився досяг лише 431,0 млн. грн.[7]

Тенденція до зменшення кількості страхових компаній, які працюють на українському страховому ринку, збереглася і в 2019 році. Всього в Україні на кінець року налічувалося 233 страхові компанії, з яких 25 надавали послуги авіаційного страхування. Незважаючи на те, що кількість таких компаній збільшилась, обсяг залучених ними валових страхових премій зменшився навіть у порівнянні з 2017 роком, не говорячи вже про порівняно успішний 2018 рік, і склав 703,7 млн. грн. Також порівняно незначним був і обсяг чистих страхових премій - 551,1 млн. грн. На 1,3 відсотка зменшилася частка авіаційного страхування в структурі вихідного перестраховання за видами страхування і склала 2,6, відсотка. За договорами перестраховання сплачено часток страхових премій у сумі 431,0 млн. грн. [7].

Вже відзначалося, що за розміром страхових сум авіаційні ризики є одними з найбільших з усіх видів страхування а, отже, авіаційне страхування є, в цілому, привабливим для підприємців видом бізнесу. Наприклад, аналіз звітних даних за 1 півріччя 2020 року страхової компанії «Гардіан», яка

працює на страховому ринку України з 2007 року, показує, що надходження страхових платежів з авіаційного страхування за звітний період у порівнянні з 1 півріччям 2019 року збільшилося у 130 разів. Якщо у 2019 році сума страхових премій за 1 півріччя склала 7,3 тис. грн., то за аналогічний період 2020 року вона становила вже 949 тис. грн.. При цьому сума виплат становила у 2020 році лише 20,8 тис. грн.. Таким чином, прибутковість авіаційного страхування для СК «Гардіан» у 2020 р. склала 928,2 тис. грн.. Щоправда, частка отриманої страхової премії була сплачена перестраховику. [6].

Також, як приклад прибутковості авіаційного страхування в Україні, можна привести діяльність Товариства з додатковою відповідальністю страхової компанії «ЕКСПО СТРАХУВАННЯ», яка у 2018 році отримала страхові премії з авіаційного страхування на суму 41,876 млн грн., що склало 76 відсотків страхового портфеля компанії. При цьому страхові відшкодування ТДВ СК «ЕКСПО СТРАХУВАННЯ» у 2018 році склали лише 1 відсоток в структурі страхових виплат, тоді як виплати клієнтам за страхування наземного транспорту, крім залізничного, (автотранспортне КАСКО) склали 56 відсотків, виплати з добровільного медичного страхування – близько 38%, а виплати медичних витрат за полісами туристичного страхування – 5 відсотків. При цьому, слід мати на увазі, що в разі настання страхового випадку в авіаційній галузі, страхові виплати можуть значно перевищувати розмір страхових резервів компанії. Саме тому застосовується механізм перестраховування. Перестраховування, як фінансова операція, поліпшує платоспроможність страхових компаній і ліквідність їхніх активів. У 2020 р. авіаційне страхування у структурі видів страхування СК «ЕКСПО СТРАХУВАННЯ» склало 27 відсотків [7].

Підводячи підсумки, слід зазначити, що станом на кінець 2020 року 60 страхових компаній в Україні мали ліцензію на надання послуг авіаційного страхування. Проте реально такі послуги надавали лише 20 компаній. (дані за три квартали 2020 р.). Причини цього вбачаються в особливій складності такого виду страхування. Компанія, яка береться за здійснення авіаційного страхування, повинна мати висококваліфікованих фахівців, які добре розуміються не лише у складних питаннях технічної експлуатації повітряних суден, але й знають світові стандарти якості та сертифікації цивільної авіації, обізнані з національним та міжнародним правом, що регулює відносини у сфері авіаційного страхування як на внутрішньому, так і на міжнародному страхових ринках.

Висновки

Кризовий стан авіаційної галузі не сприяє розвитку авіаційного страхування. Проте вся історія страхування свідчить про те, що розвиток промисловості, транспорту, сільського господарства, торгівлі у новітні часи був би значно повільнішим без страхування ризиків, що завжди виникають там, де втілюються в життя найсмівливіші проекти, інноваційні рішення, новітні технології. Тому головний висновок полягає, по-перше, в усвідомленні необхідності розвитку страхової діяльності, як обов'язкового чинника розвитку авіаційної галузі, і по-друге, визнання особливої ролі держави у

розробці надійного правового поля діяльності страховиків, яке б забезпечило безумовне виконання ними своїх зобов'язань, що має особливе значення в умовах світового господарства.

Список літератури

1. Стратегія відродження вітчизняного авіабудування на період до 2030 року [Електронний ресурс] // Розпорядження Кабінету Міністрів України від 10 травня 2018 р. № 429-р із змінами, внесеними згідно з Розпорядженням КМ № 851-р від 08.07.2020. – Режим доступу до ресурсу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/429-2018-%D1%80#Text> .

2. Порядок і правила здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації [Електронний ресурс] // Постанова Кабінету Міністрів України від 06.09.2017 № 676 – Режим доступу до ресурсу: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/676-2017-%D0%BF#Text> .

3. Державна служба статистики [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.ukrstat.gov.ua/express/expr2021/02/13.pdf>

4. Лі Г. Як виглядає світ лізингу літаків після року пандемії [Електронний ресурс] / Габріель Лі // On the RADAR. – 2021. – Режим доступу до ресурсу: <https://www.flightradar24.com/blog/what-the-aircraft-leasing-world-looks-like-after-a-year-of-pandemic/>

5. Підсумки 2018 року [Електронний ресурс] // ТДВ СК «ЕКСПО СТРАХУВАННЯ» – Режим доступу до ресурсу: <https://exposk.com.ua/news/news-company/results2018.html> .

6. Пояснювальна записка до звітних даних страховика ТДВ «СК «Гардіан» за 1 півріччя 2020 року. [Електронний ресурс] // ТДВ СК «ГАРДІАН» – Режим доступу до ресурсу: <https://cutt.ly/McTev6n> .

7. Рейтинг страхових компаній України [Електронний ресурс] // Інтернет-журнал «Форіншурер» – Режим доступу до ресурсу: <https://forinsurer.com/ratings/nonlife>.

8. Шершаков О. М. Щодо реалізації стратегії відродження вітчизняного авіабудування на період до 2030 року [Електронний ресурс] / О. М. Шершаков, В. М. В. М. Шемаєв // Національний інститут стратегічних досліджень. – 2020. – Режим доступу до ресурсу: https://niss.gov.ua/sites/default/files/2020-12/az-09.12.20_1.pdf.