

ФІНАНСОВА БЕЗПЕКА НА РИНКУ АВІАЦІЙНОГО СТРАХУВАННЯ

Проаналізовано визначення чинників вірогідності нездатності страховика чи перестраховика відшкодувати претензії чи збитки. Розглянуто головні аспекти природної фінансової здатності страховика та перестраховика сплачувати у випадку збитків.

Проанализировано определение факторов достоверности неспособности страховщика или перестраховика возместить претензии или убытки. Рассмотрены главные аспекты естественной финансовой способности страховщика и перестраховика платить в случае убытков.

Determination of factors of authenticity of inability of insurer or perestrakhovyka is analysed to recover claims or losses. The main aspects of natural financial ability of insurer and perestrakhovyka are considered to pay in the case of losses.

Постановка проблеми. Авіаційна промисловість протягом багатьох років виявляла надлишок продуктивності конкуруючих виробників, що призводило до цінової депресії та незадовільних результатів. М'які ринкові умови спонукали страховиків та перестраховиків залишити цю галузь або знизити об'єми своєї діяльності. Цей факт значною мірою вплинув на продуктивність авіаліній. Як у будь-якому циклічному бізнесі, на першому плані стояло побоювання за те, що підвищення цін і прогнозована ситуація на ринку може притягнути додаткову потужність і спричинити ще одну кризу.

Для успішного та вигідного застосування продуктивності гарант має володіти міцними технічними навичками та гнучким розумінням потреб клієнта. Технічний підхід вимагає від гаранта вміння вираховувати ставку страхової премії.

Аналіз останніх досліджень. У 1995 році дослідження Зірпа визначило високу ступінь співвідношення між страховими гарантіями та невиконанням зобов'язань. У 1985 і 1992 роках, коли кількість випадків неплатоспроможності сягнула максимуму, страхування опустилося по найнижчого рівня після періоду спаду результатів.

Дослідження А. М. Best у 1991 році дійшло висновку, що практика страхування потоку грошової готівки схильна до неплатоспроможності в сучасних ринкових умовах, за три роки до їх власної неплатоспроможності. 80% страховиків зареєстрували або повільне зростання премій (менш ніж на 5% на рік), або виключне зростання (більше ніж на 25% щорічно).

Метою статті є розгляд проблемного питання сприйняття страхування, як критерію адекватності покриття, а також проблема ви-

значення чинників вірогідності нездатності страховика чи перестраховика відшкодувати претензії чи збитки. З невідомої причини термін «адекватний» в Конвенції не пояснено. Можна припустити, що за цим терміном стоїть поняття достатності та відповідності об'єму страхового покриття сплаченим коштам. Розумним також є припущення, що необхідний об'єм покриття є адекватним.

А як щодо природної фінансової здатності страховика та перестраховика сплачувати у випадку збитків? Нездатність - на відміну від небажання - виконати свої зобов'язання по відшкодуванню претензій виникає внаслідок неплатоспроможності страховика чи перестраховика. В такому випадку авіакомпанія сама знає збитків в цілому або частково. Така перспектива зобов'язує навіть професійних фахівців з оцінки ризику вдаватися до перестраховання та ретроцесійного покриття, маючи справу з цією галуззю бізнесу.

Якість страхування та перестраховання виступає єдиним критерієм виміру адекватності покриття. Тому, визначення чинників вірогідності нездатності страховика чи перестраховика відшкодувати претензії чи збитки дійсно заслуговує на пильний розгляд.

Страховий ризик є єдиною найбільшою причиною неплатоспроможності. Проте, неплатоспроможність також пояснюється недостатнім резервуванням з боку страховика чи перестраховика та неадекватною преміальною базою, що виникає внаслідок невірної оцінки ризику. Її причиною також є швидке непередбачуване зростання кількості претензій та випадки катастрофічних збитків протягом терміну дії поліса. Сума цих чинників звичайно означає

для страховика та перестраховика підвищення відповідальності.

Викладення основного матеріалу. У той час, як висока культура безпеки на авіалінії вважається засобом запобігання ризику, вона має певні межі і тому потребує страхування. У випадку серйозної аварії, страхування відіграє значно більш важливу роль, набуваючи характеру мережі фінансової безпеки, чие існування та адекватність здатні визначити подальшу долю авіакомпанії. У подальшому страхування стає основним захистом авіакомпанії від фінансової руїни.

Велика увага до безпеки, яка характерна для авіаційної промисловості, є в основному результатом технічних ініціатив, розроблених авіакомпаніями за останні 80 років комерційної авіації її також можна пояснити прямим урядовим регулюванням і втручанням на внутрішньому та міжнародному рівнях.

Страхування потоку грошової готівки включає страхування та перестраховування за сприятливих умов чи умов, більш сприятливих ніж премії, отримані від страхування ризику. Будь-яка затримка компенсації в межах програми перестраховування здатна серйозно підірвати фінансову стабільність гаранта і піддати застрахованого неминучому ризику. Тому в ринкових умовах при знижених преміях, низьких прибутках від вкладень та високій частоті збитків практика страхування потоку грошової готівки більш схильна до неплатоспроможності.

З боку активів розвиток процентних ставок здатний впливати на визначення фінансових результатів страхування та перестраховування і, з рештою, на неплатоспроможність. Традиційно зростання процентних ставок зменшує вартість активів, тим самим знижуючи платоспроможність. У такому випадку страховик може мати труднощі з виплатами, якщо він змушений використовувати для сплати претензій. Високі процентні ставки також означають підвищення поточного прибутку. Якщо поліс вступає в силу в період високих процентних ставок, преміальні ціни стають конкурентними. Задовільний прибуток від вкладень досягається в короткий термін після зниження процентних ставок через реалізацію приросту капіталу. Проте тривалі періоди спаду процентних ставок створюють негативний ефект на результати вкладень і не можуть бути підтримані страховиком та пере-

страховиком, якщо ризик постійно недооцінюється.

Одним з предметів уваги авіаційних страховиків та перестраховиків був розмір загальної різниці між програмними лідерами та ринком.

Висновки. Незважаючи на те, що страхування являє собою відносно невелику частину загальних оборотних коштів, воно є головним елементом культури фінансової безпеки авіакомпанії. Можна сперечатися про те, що авіакомпанії купують покриття на ринку, який характеризується високою незахищеністю та складною дискретною структурою. Ринок також є дуже циклічним щодо рентабельності та фундаментальне невірноваженим щодо незахищеності.

Оцінка фінансового здоров'я ринку страхування повинна базуватися на фактах, а не на припущеннях. Це має бути підтверджено належним відношенням з боку керівництва, яке повинно вивчати не лише прямих учасників страхування, а й перестраховиків і ретроцесіонерів, які створюють мережу рушіїв продуктивності. Брокерам також належить провідна роль у цій галузі.

Забезпечення перестраховування, представляючи резерви іншими активами, приведе до необхідності кредитування, що у свою чергу погіршить фінансовий стан українських страховиків.

В цілому, варто зауважити, що обмеження, щодо деяких категорій активів (один об'єкт нерухомого майна, права вимоги до одного перестраховика, банківські метали одного виду, акції одного емітента) не дозволяють ефективно використовувати інвестиційні можливості страховиків.

БІБЛІОГРАФІЧНИЙ СПИСОК

1. Кривач Ю., Ковтун І. Расчеты страховых тарифов для малочисленных объектов с особыми характеристиками риска // Финансовые услуги. – 1998. - № 5-6.
2. Галицький І. Статистична оцінка імовірності розорення в класичній модері ризику//Финансовые услуги. – 1997. - № 3.
3. Вобльй К. Основы экономии страхования. – Тернопіль: Економічна думка. – 2000.

Надійшла до редколегії 27.06.2007.