



مروری بر

صنعت بیمه

خطوط هوایی جهان

● افسانه غانم

پیش بینی می‌شود تعداد هواپیمای عملیاتی از ۱۲۶۰۰ فروند در سال ۱۹۹۸ به ۱۹۰۰۰ فروند در سال ۲۰۰۸ افزایش یابد، ولی برنامه های بیمه خطوط هوایی در این مدت، به تناسب رشد نکرده است.

بازار بیمه هواپیما تحت تاثیر عوامل متعددی چون خسارات و ظرفیت بازار قرار دارد. ظرفیت بازار مسئله‌ای بحرانی برای بازار بیمه است. از سوی دیگر، هوانوردی تجاری همواره در حال تکامل بوده و بازار بیمه هوانوردی نیز به موازات آن، رشد کرده است. در سالهای اخیر شاهد ورود هواپیماهای باربری کم هزینه به خطوط هوایی، ادغام شرکت‌های هواپیمایی، ورود فن آوری جدید، به کارگیری هواپیماهای گران قیمت، ایجاد مسیرهای جدید پروازی، مقررات زدایی و افزایش تعداد مسافر بوده ایم. به موازات این تحولات، بازار بیمه نیز باید تکامل یابد تا بتواند با چالش‌های جدید روبرو گردد. با وجود این مسائل، تردیدی نیست که حوادث یازدهم سپتامبر مهم‌ترین عامل تاثیرگذار بر بازار بیمه هواپیما در سال‌های اخیر بوده است. نه تنها خسارات پیش بینی شده، بلکه پوشش‌های ارائه شده و مربوط به ظرفیت بازار، این دوران را به سخت‌ترین دوران تاریخ هوانوردی مبدل ساخته است. واکنش بازار در این مورد، منجر به افزایش حق بیمه تا بالاترین حد خود در سال‌های اخیر شده است. متنی که پیش‌رو دارید، ترجمه بخشی از گزارش تفصیلی شرکت بیمه مارش (MARSH) می‌باشد که با عنوان «بازنگری صنعت بیمه هواپیما در جهان» در فوریه ۲۰۰۳ میلادی (بهمن ۱۳۸۱) تهیه شده است. در این گزارش، درباره بازار بیمه هواپیما، تغییرات ماهانه نرخ خطوط هوایی، ظرفیت بازار بیمه و حوارث مهم هوایی در دنیا، مطالبی به صورت مشروح آمده است. آنچه می‌خوانید، مربوط به بخش بازار صنعت بیمه هواپیما در جهان است. در ترجمه این بخش، بر مباحث حق بیمه بدنه هواپیما تأکید شده است.

رتال جامع علوم انسانی

بازار بدنه و مسئولیت هواپیما در دهه ۱۹۹۰

بازار بیمه هواپیما بسیار حساس بوده و هست. افزایش سریع نرخ‌ها به دلیل ضررهای چند سال اخیر، موجب ایجاد ظرفیت‌های جدیدی در بازار شده است. این ظرفیت، به نوبه خود باعث شده تا قیمت‌ها تا حد غیر قابل

در دهه ۱۹۹۰، تنها به سه سال می‌توان اشاره کرد که در آن، بیمه گران اتکائی به سود مستقیم دست یافتند. طی این مدت، نرخ بیمه بدنه و مسئولیت به صورت چشم‌گیری تنزل کرد و حق بیمه نیز در پائین‌ترین سطح خود قرار گرفت. طی این سال‌ها، متوسط خسارت سالیانه به ۱۹۰۰ میلیون دلار افزایش یافت

قبولی کاهش یابند و در نتیجه قیمت‌ها دوباره به تدریج بالا رفتند.

نمودار بالا نوسانات نرخ و حق بیمه هواپیما را در دهه ۱۹۹۰ نشان می‌دهد.

در این دوره، متوسط حق بیمه خالص سالیانه ۱۱۰۰ میلیون دلار و متوسط خسارت سالیانه بیش از ۱۴۰۰ میلیون دلار بوده است.



وظرفیت بازار از ۲۴۰ درصد به ۱۶۰ درصد کاهش پیدا کرد. در همین راستا، مازاد ظرفیت باعث ایجاد رقابت در بازار و در نتیجه، کاهش نرخ حق بیمه شد.

بازار بیمه بدنه و هواپیما در سال ۲۰۰۰

در سال ۲۰۰۰، بازار وضعیت مطلوب تری پیدا کرد. نرخ‌ها در نیمه اول سال ثبات داشتند، اگر چه بطور کلی نرخ بیمه بدنه هواپیما به میزان ۱۷/۶۵ درصد و نرخ بیمه مسئولیت به میزان ۱۵/۳۸ درصد افزایش یافت. حق بیمه از ۹۰۰ میلیون دلار در سال ۱۹۹۹ به ۱۱۰۰ میلیون دلار در سال ۲۰۰۰ افزایش یافت که نشان دهنده ۲۰ درصد رشد می‌باشد. اما با توجه به برآورد ۱/۹ میلیارد دلاری خسارت، حق بیمه دریافتی هنوز در سطح مطلوبی قرار ندارد.

بازار بیمه بدنه و هواپیما در سال ۲۰۰۱

افزایش نرخ‌ها در سه ماهه آخر سال ۲۰۰۰، در نیمه اول سال ۲۰۰۱ نیز ادامه یافت. در هشت ماه اول سال، حق بیمه به طور متوسط ۳۰ درصد رشد کرد، در حالیکه میزان ضرر بسیار پائین‌تر از سال‌های گذشته بود. حملات تروریستی ۱۱ سپتامبر در آمریکا، سمت و سوی بازار را به طور کامل تغییر داد. لازم بود، بازار سریعاً اطمینان حاصل کند که قادر به پرداخت خسارت‌های پیش بینی شده، می‌باشد، و در مرحله بعدی، توانایی خود را برای توسعه پوشش بیمه‌ای حفظ کند. بطور کلی در سال ۲۰۰۱، نرخ بیمه بدنه هواپیما به میزان ۵۰/۶ درصد و نرخ بیمه مسئولیت به میزان ۴۶/۳ درصد افزایش یافت. در مجموع، کل نرخ حق بیمه بعد از واقعه ۱۱ سپتامبر، ۷۵ درصد رشد کرد.

بازار بیمه بدنه و هواپیما در سال ۲۰۰۲

قراردادهای پوشش بیمه‌ای خطوط هوایی در ۹ ماهه اول سال ۲۰۰۲ با افزایش حق بیمه همراه بود. هرچند که این افزایش، کمتر از میزان رشد حق بیمه در سه ماهه چهارم سال ۲۰۰۱ بود. به

همین دلیل، بیشتر خطوط هوایی تصمیم گرفتند بار مالی اضافی را به‌طور جداگانه ذخیره نمایند. با این حال، آن دسته از خطوط هوایی که این نرخ اضافی را در نرخ اصلی ادغام نموده بودند، مشمول تخفیف شدند.

بابازگشت آرامش به بازار، به تدریج سطح ظرفیت بازار نیز افزایش یافت. در این سال، حق بیمه از ۳/۶ میلیارد دلار در سال ۲۰۰۱ به ۳/۲ میلیارد دلار کاهش یافت. انتظار می‌رفت در پایان سال ۲۰۰۲، حداکثر ظرفیت بازار خطوط هوایی (غیر از آمریکا) به ۱۸۵ درصد برسد. این میزان، نشان دهنده ۲۵ درصد رشد نسبت به ابتدای همین سال بود.

بازار نرم Soft Market

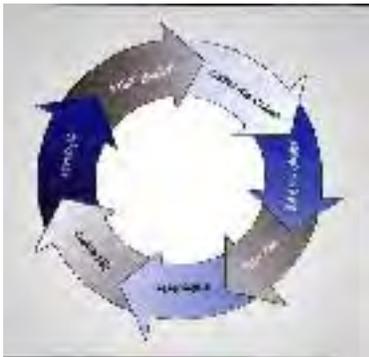
در یک بازار نرم، جای گرفتن ریسک‌های خطوط هوایی بر "محوری عمودی" امری معمول است، بدین معنی که هر بیمه‌گر متناسب با سهم قبولی خود از بازار بیمه، اعلام نرخ می‌کند و در صورت وجود ظرفیت مازاد، بیمه‌گرانی که نرخ پائین‌تری ارائه نمایند، مؤفق‌تر خواهند بود. بدین ترتیب، قیمت کلی به پایین‌ترین حد خود خواهد رسید. بازاریابی عمودی در اواسط دهه ۱۹۸۰ در عملیات خرید بکار گرفته شد. تاثیر این روش را به عنوان یک ابزار بازاریابی می‌توان در نوسان تدریجی نرخ‌ها در چرخه بازار مشاهده کرد. گاهی ممکن است تفاوت بین بالاترین پیشنهاد داده شده توسط سرگروه با کمترین پیشنهاد ارائه شده، به ۲۰ درصد یا حتی بیشتر برسد. در صورتی که مورد بیمه با شرایط بهتر و حق بیمه پائین‌تر واگذار شود، بهره بیشتری نصیب خطوط هوایی خواهد شد.

بازار سخت Hardening Market

تمامی بیمه‌گران خطوط هوایی از این مسئله آگاهند که با زیان‌های فزاینده‌ای در رابطه با تعهدات خطوط هوایی روبرو خواهند شد. معمولاً، سرگروه‌ها با مقایسه بین حق بیمه و خسارات پرداخت شده، قیمت‌ها را تعیین می‌کنند و غالباً بیمه‌گرانی که در بهبود شرایط تلاش می‌کنند، ضررهای بیشتری را متحمل می‌شوند. بدین لحاظ نه تنها بیشتر بیمه‌گران از

ارائه قیمت در برابر قیمت سرگروه‌ها خودداری می‌کنند، بلکه خواهان به کارگیری قیمت‌های ارائه شده توسط سرگروه‌های سنتی بازار هستند. زیرا می‌دانند که بیمه‌گران پیشرو بازار، قصد بالابردن نرخ‌ها و سودآور کردن بیمه خطوط هوایی را دارند.

حملات تروریستی ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ در آمریکا و ضرر و زیان ناشی از آن، اثرات فراوانی بر این امور داشته است، به حدی که در حال حاضر، امکان نفوذ در قیمت بازار بسیار محدود است.



کارشناسی فنی

در وضعیت "بازار سخت"، که هم اکنون در آن قرار داریم، می‌توان انتظار داشت که بیمه‌گران با در نظر گرفتن تفاوت بین نرخ خوب و نرخ بد، در جهت افزایش قیمت‌ها گام بردارند.

در همین راستا، مسلماً خطوط هوایی که در پایان دهه نمود منفی را نصیب بیمه‌گران کرده‌اند، وضعیت بهتری نسبت به خطوط هوایی ضررده خواهند داشت. با این حال، بیمه

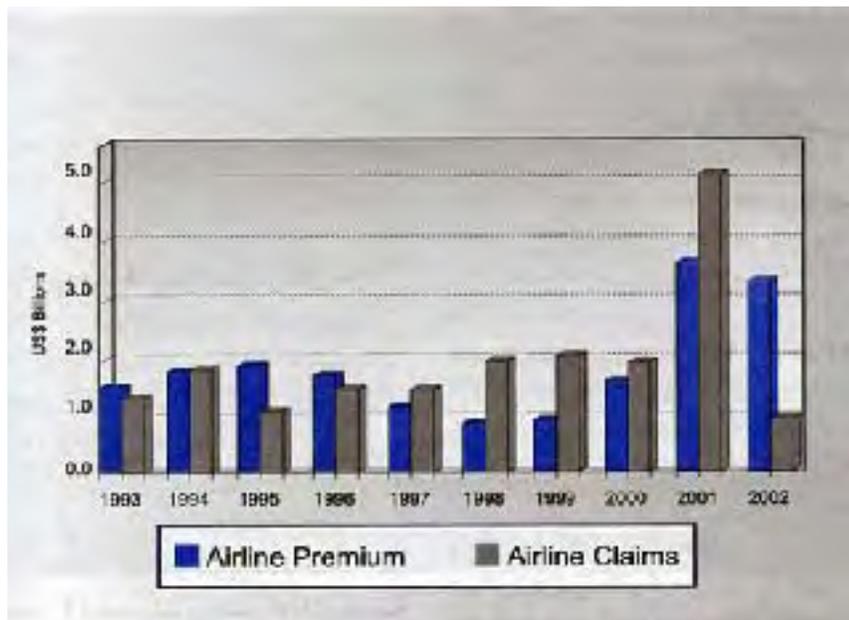
گران به دنبال یافتن دیگر عوامل بروز زیان بوده و بطور فزاینده‌ای به اقدامات انجام گرفته از سوی مشتریان نشان در جلوگیری از ضرر، علاقه نشان داده‌اند.

بیمه‌گران در حال حاضر از مشتریان خود می‌خواهند، اطلاعات دقیق‌تر و کامل‌تری را در ارتباط با منابع، ساختار مدیریتی هر خط هوایی و همچنین، جزئیات آموزش، نگهداری و سایر اقدامات ایمنی ارائه نمایند. انتظار می‌رود بیمه‌گران در شناخت یک خطوط

هوائی، فعال تر عمل نموده و از محل های عملیاتی و مراکز فرماندهی بازدید به عمل آوردند.

ظرفیت بازار

نابودی تعدادی هواپیما در سریلانکا در ۲۴ جولای ۲۰۰۱ و در پی آن، حمله تروریستی ۱۱ سپتامبر ۲۰۰۱ به آمریکا موجب شد جهت گیری بازار کاملاً تغییر کند. و بیمه گران بطور موقت از قبول خطر خودداری نموده و ظرفیت بازار خطوط هوائی سریعاً کاهش یابد. اگرچه ظرفیت کلی بازار در سالهای ۲۰۰۱ و ۲۰۰۲ کاهش یافت، اما تحلیل ها نشان می دهد که این ظرفیت در نیمه دوم ۲۰۰۲ افزایش داشته و از ۵۰ درصد در ابتدای سال ۲۰۰۲ به حدود ۶۳ درصد در سال ۲۰۰۳ رسیده است.



با توجه به جدول فوق، در دهه ۱۹۹۰، تنها سه سال (سالهای ۱۹۹۳، ۱۹۹۵ و ۱۹۹۶) برای بیمه گران اتکائی سودآور بوده است.

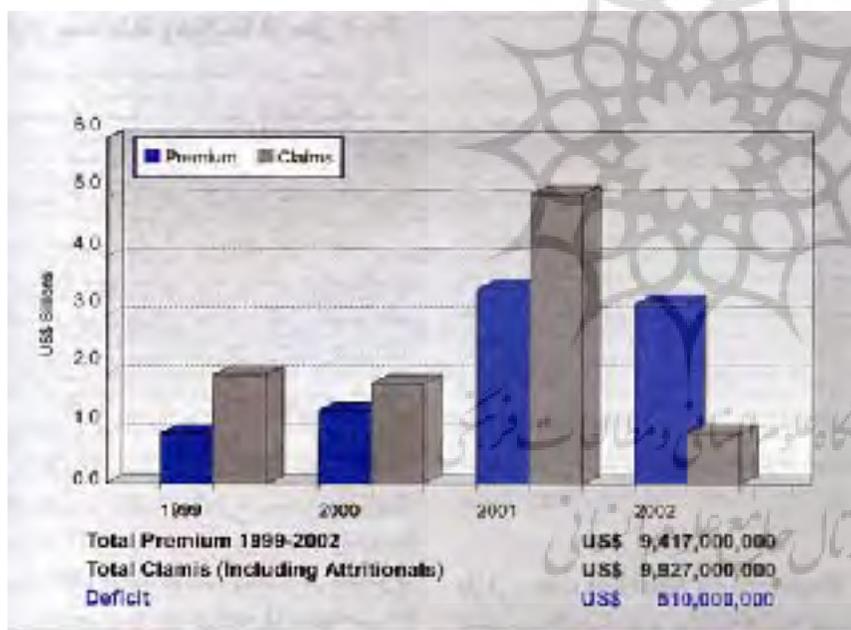
خطرات جنگ مربوط به بیمه بدنه

هواپیما

تعداد خسارت هایی که در هنگام وقوع جنگ در ارتباط با بدنه هواپیما پیش می آید، محدود است. با این حال، مبلغ خسارت ها عموماً بسیار بیشتر از میزان حق بیمه دریافت شده بوده است. به دلیل محدود بودن تعداد خسارت ها نرخ حق بیمه ها همچنان پایین هستند. در اواخر دهه ۱۹۹۰ حق بیمه های دریافتی جوابگوی پرداخت خسارت های وارده به هواپیماهای جت نبود.

جنگ خلیج فارس در سال ۱۹۹۰ نقطه عطفی در چرخه تعیین نرخ بیمه خطر جنگ بود. رقم خسارت از ۳۶۵ میلیون دلار فراتر رفت و از آن پس به طور پیوسته افزایش یافت، به همین دلیل نرخ حق بیمه به منظور ایجاد تعادل میان حق بیمه های دریافتی و خسارت ها تعدیل شد. پس از پایان جنگ خلیج فارس در سال ۱۹۹۱، خسارت مهمی رخ نداد و همین امر سبب شد رقابت بین بیمه گران افزایش چشمگیری بیابد. نرخ بیمه بدنه هواپیما از فوریه سال ۱۹۹۵ کاهش قابل توجهی یافت.

براساس تحلیل های انجام شده برآورد می شود که حق بیمه خطر جنگ از ۱۸۰ میلیون دلار در سال ۱۹۹۵ به حداکثر ۳۰ میلیون دلار در سال ۱۹۹۹ تنزل یافته است.



با توجه به جدول فوق، حق بیمه پرداختی در سالهای ۲۰۰۲-۱۹۹۹، معادل ۹۴۱۷ میلیون دلار و جمع خسارت پرداختی طی این سالها معادل ۹۹۲۷ میلیون دلار می باشد. میزان حق بیمه دریافتی در سال ۲۰۰۲ معادل ۳۲۸۴ میلیون دلار و جمع خسارت پرداختی ۹۳۳ میلیون دلار بوده است. با توجه به سود دریافتی طی این سال، می توان انتظار داشت ظرفیت بازار در سال ۲۰۰۳-۲۰۰۲ با افزایش همراه باشد.