

Η πανδημία του κορωνοϊού χτύπησε την παγκόσμια οικονομία σαν τεράστιος μετεωρίτης προκαλώντας απότομη διακοπή της ομαλής οικονομικής δραστηριότητας στις περισσότερες περιοχές του κόσμου, περιορισμό του παγκοσμίου εμπορίου, ντόμινο εξελίξεων και τη βαθύτερη ύφεση από το 1930. Η ναυτιλία δεν θα μπορούσε να βγει αλώβητη.

Ο αντίκτυπος των φυσικών καταστροφών που έλαβαν χώρα τα τελευταία χρόνια, κλώνισε τα οικονομικά αποτελέσματα των διεθνών ασφαλιστικών και αντασφαλιστικών οργανισμών, επηρεάζοντας όσους δραστηριοποιούνται στη ναυτιλία και κυρίως την ασφάλιση Hull & Machinery, δηλαδή του κύτους και της μηχανής.

Την καταγραφή της σημερινής κατάστασης στον κλάδο κάνει μιλώντας στο «business stories» η κυρία **Μαρία Μαυρουδή**, συνιδρύτρια της εταιρείας Searock Marine Insurance Brokers με μακροχρόνια πείρα στον κλάδο της ναυτασφάλισης. Είναι Associate Member στην Association of Average Adjusters, Ambassador του City University of London στην Ελλάδα και μέλος της WISTA Hellas.

«Σύμφωνα με το Ινστιτούτο Ερευνών της Swiss Re, οι ασφαλισμένες ζημιές για το 2020 υπολογίζονται στο ιλιγγιώδες ποσό των 83 δις. δολαρίων και κατατάσσει το 2020 ως την πέμπτη πιο κοστοβόρα ασφαλιστική χρονιά από το 1970. Η πλειοψηφία των ζημιών προέρχεται από άλλους κλάδους, εκτός ναυτιλίας, όπως οι φυσικές καταστροφές με τους τυφώνες και τις καταστροφικές πυρκαγιές στην Καλιφόρνια, η έκρηξη στο λιμάνι της Βηρυτού, ο ανεμοστρόβιλος που σάρωσε το Τενεσί κ.ά. Αυτό όμως δεν σημαίνει ότι δεν επηρεάζονται οι μεσοπρόθεσμες προοπτικές του ναυτασφαλιστικού κλάδου, αναγκάζοντας έναν αριθμό ασφαλιστών να αποσυρθεί από την ασφάλιση Hull & Machinery, φορτίου ή από τη ναυτική ασφάλιση γενικότερα», επισημαίνει ως πρώτη γενική εικόνα και συνεχίζει:

«Ήδη από το 2018 παρατηρείται μια τάση ανόδου των ασφαλιστρών, τα οποία για το 2019 ανήλθαν στα 6,9 δις. δολάρια. Σύμφωνα με τη Διεθνή Ένωση Ναυτασφάλισης - IUML (International Union of Marine Insurance), η τάση αυτή φαίνεται να σταθεροποιείται το 2019 και το 2020 με την συνολική αύξηση των ασφαλιστρών να ανέρχεται σε μόλις 0,2% σε σχέση με το 2018, παρ' όλη την αύξηση του μεγέθους του παγκοσμίου στόλου. Αυτό, λοιπόν, μας δείχνει ότι η ναυτασφαλιστική αγορά επέδειξε ανθεκτικότητα».

Ο κλάδος της ναυτασφάλισης Hull & Machinery κλείνει με ζημιές για πάνω από 10 συνεχόμενα χρόνια και ο στόχος των ασφαλιστικών εταιρειών είναι να επιτευχθεί ένα βιώσιμο μοντέλο.

«Η πτώση στις αξίες των πλοίων από τη μία δεν βοηθάει στην αύξηση των εσόδων των ασφαλιστών. Ωστόσο οι ασφαλιστές θέτουν πλέον πιο αυστηρές παραμέτρους στην αξιολόγηση ενός ρίσκου», δηλώνει η Μαρία Μαυρουδή η οποία στη συνέχεια κάνει αναφορά στο πως μοιράζεται η πίτα της



Μαρία Μαυρουδή

Γιατί αποσύρονται οι ασφαλιστικές από τη ναυτική ασφάλιση

Οι επιπτώσεις της πανδημίας στην ασφαλιστική αγορά και οι διαφαινόμενες αλλαγές στον ναυτασφαλιστικό χάρτη



ΣΥΝΕΝΤΕΥΞΗ ΣΤΟΝ
ΜΗΝΑ
ΤΣΑΜΟΠΟΥΛΟ
mtsamopoulos@gmail.com

ασφαλιστικής αγοράς:

«Ενδιαφέρον παρουσιάζει το μερίδιο του ρίσκου που ασφαλίζει κάθε αγορά. Η αγορά του Λονδίνου συνεχίζει να ηγείται στον κλάδο των ναυτασφαλίσεων, όπου τοποθετείται το 15,2% του συνόλου των ασφαλιστρών (gross hull premiums). Παρατηρούμε όμως ότι το ποσοστό αυτό είναι σημαντικά μειωμένο σε σχέση με τα προηγούμενα έτη, ως απόρροια των σημαντικών αλλαγών στην αγορά του Λονδίνου, με έναν αριθμό ασφαλιστών να έχουν αποσυρθεί από τον χώρο της ναυτιλιακής ασφάλισης και την αγορά των Lloyd's να επιβάλλει σημαντικές αυξήσεις στα ασφάλιστρα. Αυτό επηρέασε σημαντικά τους Έλληνες εφοπλιστές που παραδοσιακά προτιμούν την αγορά του Λονδίνου. Ακολουθεί η σκανδιναβική αγορά με 12,9%, η οποία έχει αυξήσει σημαντικά το μερίδιό της, η Κίνα με 11,5% και οι αγορές της Γαλλίας και της Ιταλίας να ακολουθούν με 4,2% και 4% αντίστοιχα».

Ανησυχητική ήταν η αύξηση μέσα στο 2020 των απαιτήσεων αλλά και περιστατικών ολικής απώλειας πλοίου:

«Αν και τα τελευταία χρόνια η συχνότητα

των απαιτήσεων (marine claims) και των ολικών απωλειών δείχνει να μειώνεται, το 2020 παρατηρείται μια ανησυχητική αύξηση των απαιτήσεων άνω του 1 δις. που αναμένεται να επηρεάσει την αντασφαλιστική αγορά και να οδηγήσει σε αύξηση του κόστους αντασφάλισης.

Σε κάθε περίπτωση, οι νόμοι προσφοράς και ζήτησης είναι πιθανό να κυριαρχήσουν βραχυπρόθεσμα. Εφόσον συνεχιστεί η είσοδος νέων ασφαλιστικών σχημάτων στην αγορά και περιοριστεί η συρρίκνωση των ασφαλιστικών οργανισμών που δραστηριοποιούνται στη ναυτασφαλιστική αγορά, αναμένεται οι αυξήσεις στα ασφάλιστρα να περιοριστούν το 2021. Μεσοπρόθεσμα, οι προοπτικές του κλάδου θα συνεχίσουν να επηρεάζονται από τις φυσικές καταστροφές και τη συχνότητα και το μέγεθος των απαιτήσεων όλων των κλάδων».

Για τις επιπτώσεις της πανδημίας στον κλάδο αλλά και για τις ασφαλιστικές δικλείδες που υπάρχουν η κυρία Μαυρουδή υπογράμμισε:

«Αν και είναι ακόμα δύσκολο να αξιολο-

γηθεί ο ακριβής οικονομικός και κοινωνικός αντίκτυπος που θα έχει η πανδημία συνολικά στον κλάδο ασφάλισης (όχι μόνο στο Marine), παρακολουθούμε με ενδιαφέρον το μέγεθος και την εξέλιξη των σχετικών απαιτήσεων. Ωστόσο ο κορωνοϊός δεν επηρεάζει μόνο την πλευρά του παθητικού στην ασφαλιστική βιομηχανία, αλλά και αυτή του ενεργητικού. Η καθίζηση της οικονομικής δραστηριότητας, η πτώση των επιτοκίων, η διεύρυνση των spreads και οι αναταράξεις στα χρηματιστήρια προκαλούν παρενέργειες στους ισολογισμούς των ασφαλιστικών εταιρειών και στα έσοδα από επενδύσεις και επηρεάζουν αρνητικά τους ρυθμούς ανάπτυξης του κλάδου. Η διαθεσιμότητα παραδοσιακών αντασφαλιστικών κεφαλαίων για την προστασία μέγιστων πιθανών κινδύνων αποτελεί, δίχως αμφιβολία, έναν από τους παράγοντες-κλειδιά. Μια σημαντική αύξηση στο κόστος αντασφάλισης ασκεί ακόμη μεγαλύτερη πίεση στους πρωτασφαλιστές για να πετύχουν καλύτερα αποτελέσματα και αυτή η τάση αναμένεται να συνεχιστεί και το 2021.

Οι φετινές ανανεώσεις στις ασφαλίσεις των αλληλοασφαλιστικών οργανισμών P&I Clubs (Protection and Indemnity Insurance) χαρακτηρίζονται από αυξήσεις και έντονη κινητικότητα. Σε αυτή την απόφαση οδήγησαν τα αρνητικά οικονομικά αποτελέσματα που ανακοίνωσε η πλειοψηφία των P&I Clubs για το ασφαλιστικό έτος 2020/21, σε συνδυασμό με την αυξημένη συχνότητα των απαιτήσεων από τα Pool Claims και την αναμενόμενη αύξηση στο κόστος αντασφάλισης του International Group. Οι ανανεώσεις ολοκληρώνονται στις 20 Φεβρουαρίου 2021 και ήδη παρατηρείται έντονη κινητικότητα και αλλαγές».

Ολοκληρώνοντας, η κυρία Μαυρουδή κάνει εκτιμήσεις για το μέλλον:

«Υπό τη σκιά της πανδημίας και την υψηλή μεταβλητότητα στις αγορές, είναι πολύ δύσκολο να καταλήξουμε σε ασφαλή συμπεράσματα για το μέλλον της ναυτιλίας. Οι προκλήσεις σίγουρα θα είναι πολλές. Όλα θα εξαρτηθούν από το εμβόλιο ενάντια στον κορωνοϊό και τις ενδεχόμενες μεταλλάξεις του, πόσο γρήγορα θα δοθεί σε επαρκείς ποσότητες στην κυκλοφορία, ποιο θα είναι το ποσοστό επιτυχίας του και πόσο γρήγορα θα μπορέσει να ανοίξει η παγκόσμια οικονομία.

Το παγκόσμιο επιχειρηματικό περιβάλλον αλλάζει και μία νέα, πιο βιώσιμη πραγματικότητα, περισσότερο ψηφιακή και ευέλικτη, ανατέλλει και απαιτεί προσαρμοστικότητα και στοχευμένες, καλά μελετημένες κινήσεις από όλους μας. Η ασφαλιστική αγορά βρίσκεται σε ένα μεταβατικό στάδιο στοχεύοντας σε ένα πιο κερδοφόρο περιβάλλον ώστε να εξασφαλίσει ένα οικονομικά βιώσιμο μέλλον. Με αυτά τα δεδομένα, διαφαίνεται ότι ο ναυτασφαλιστικός χάρτης θα αλλάξει ριζικά, καθώς το κόστος ασφάλισης καλείται να αντισταθμιστεί άμεσα με τις οικονομικές ζημιές των τελευταίων ετών.

Σε αυτές τις εποχές της έντονης αβεβαιότητας, ο ασφαλιστικός μεσίτης αποκτά περισσότερο τον ρόλο του ασφαλιστικού συμβούλου και καλείται να εξετάσει σφαιρικά όλες τις παραμέτρους, να κάνει προσεκτική ανάλυση του ρίσκου, να σχεδιάσει και να πετύχει βέλτιστες λύσεις για τους πλοιοκτήτες στην παγκόσμια ναυτασφαλιστική αγορά».