

ЕМИСИЯТА НЕВЪЗМОЖНА

● **Годишните застрахователни загуби от различни катаклизми ще скочат до 41 млрд. щ. долара средно за всяка от годините между 2010-а и 2019-а**

Застрахователните загуби от природните бедствия, причинени от промени в климата, ще се увеличат с 37% през идното десетилетие, което ще наложи търсенето на алтернативни пътища за управление на риска, каквито са катастрофичните облигации и различните форми на партньорство между застрахователни компании и правителства. Това заключение се налага от проучване на европейския застрахователен лидер „Алианц“, публикувано на 18 септември в Сигни.

Годишните застрахователни загуби от различни катаклизми, като наводнения и урагани, могат да скочат до 41 млрд. щ. долара средно за всяка от годините между 2010-а и 2019-а срещу 30 млрд. годишно в периода 2000-2006 г. и под 5 млрд. долара преди 1898 г., твърдят експерти на германския застраховател. Общите загуби могат да достигнат 400 млрд. щ. долара годишно през следващото десетилетие, прогнозира Клемент Бут - член на управителния борд на „Алианц“. По негова оценка „застрахованите щети от природни бедствия в предвиджаните бъдещи размери ще окажат натиск върху пазарите на катастрофичен риск“. Председателят на най-големия застрахователен пазар в света „Лойдс ъф Лондън“ - Пийтър Левийн, пък коментира през януари, че климатичните промени са от „първостепенно“ значение за групировката заради своята непредсказуемост и заради цената на потенциалните искове, свързани с времето.

През 2005-а ураганът „Катрина“ причинява загуби за над 41.1 млрд. щ. долара

в Ню Орлиънс и по щатското крайбрежие на Мексиканския залив, разруши нефтени платформи, рафинерии и нефтопроводи и наводни жилища и обществени сгради. Общите щети се оценяват на 170 млрд. щ. долара - пет пъти повече от предишния най-силен по степен-



та на разрушения тайфун за последните 50 години („ударил“ през 2000-та), пресмятат анализаторите на „Алианц“. Само в САЩ броят на ураганите от най-високите четвърта и пета категория се е увеличил в сравнение с по-слабите тропически бури. А количеството, свързани с времето, искове за обезщетения са скочили 15 пъти през последните 30 години. Тези общополителни тенденции наложиха и бързи действия от страна на застрахователните компании.

Броят на емисиите от катастрофични облигации

продадени като защита срещу загуби от природни бедствия, се е удвоил през 2006-а до 20, а през първите шест месеца на 2007-а продадените книжа вече са надхвърлили миналогодишното количество, пресмятат от „Алианц“. Миналата година застрахователните компании са продали катастрофични облигации за 4.7 млрд. щ. долара срещу по-малко от 2 млрд. щ. долара през 2005-а. По-високото предлагане пък направи ценните книжа по-привлекателни за инвеститорите. Те не само че носят доста приличен доход, но той не е в пряка зависи-

мост от другите инвестиции, които се влияят примерно от цените на златото или на суровия петрол. По данни на Чарлз Мелхрейт - портфейлен мениджър в едно от дружествата на групировката за управление на фондове „Пайъниър инвестмънтс“, което инвестира в катастрофични облигации, книгата обикновено носят 12% доходност - почти двойно повече от държавните дългови инструменти без инвестиционен рейтинг на развиващите се стопанства, каквото е Бразилия. Според твърденията му усреднените загуби са минимални и във всички случаи по-ниски, отколкото риска от спиране на плащанията по високодоходния корпоративен дълг. Само веднъж - по време на изключително тежкия сезон на ураганите през 2005-а, стойността на катастрофичните облигации е била напълно заличена.

Възвръщаемостта на тези ценни книжа е достигнала 3.4% през трите месеца до 30 август, сочат данните, събрани от швейцарската презастрахователна групировка „Суис реиншурънс“. За сравнение, средната доходност на корпоративните облигации се е понижала с 0.3% през същия период, по информация на щатската инвестиционна банка „Мерил Линч“.

През април „Алианц“ е продал катастрофични облигации за 157 млн. щ. долара като защита срещу наводнения във Великобритания и

Главният недостатък на ценните книжа е ниската им ликвидност, защото на практика за тях няма вторичен пазар. Така че задачата е да се увеличи броят на купувачите извън институционалните играчи. Това няма да е лесна задача, защото, ако не настъпи друго мегаприродно бедствие от ранга на „Катрина“, презастрахователните компании ще успеят да попълнят капацитета си през идните години и застрахователите няма да имат нужда да пускат катастрофични облигации. Инвеститорите пък могат да предпочетат друга алтернатива на бушуващите пазари, защото залозите върху природната среда също са непредсказуема стратегия.

Засега частните застрахователи все още не могат да покрият всички рискове, които произтичат от затоплянето на климата и ще се нуждаят от помощта на правителствата, с които да образуват нови алианси за презастраховане на полиците за природни бедствия в най-рисковите райони, смята ръководството на „Алианц“. В началото на септември най-голямата презастрахователна компания на Швейцария „Цюрих файненшъл сьвисиз“ съобщи, че внесените искове за обезщетение на щетите, причинени от рекордните летни наводнения във Великобритания, може да достигнат 600 млн. щ. долара преди облагането с данъци.

Тези тревожни данни накараха играчите от бранша да поемат съдбата си в свои ръце. На 1 февруари 2007-а

Проектът за откриване на въглеродни емисии

който проучва количеството натрупани парникови газове, направи важно обръщение. 248 институционални инвеститори, които управляват активи за 41 трлн. щ. долара, поискаха от най-големите по пазарна капитализация в света 2400 компании да оценят рисковете, пред които ще се изправят в резултат на промените в климата. Писмото на инвеститорите бе своеобразен прецедент и насочи вниманието на едрия бизнес към тревожната тема.

Проектът за откриване на въглеродни емисии стартира в Лондон през 2000 година. Сред основателите му са такива големи имена от застрахователния бранш, като „Алианц“, „АКСА“, „Ей Ай Джи“, „Юреко“, „Фортис“, „Дженеръл ре“, „Ай Ен Джи“, „Мицуи Сумитомо иншурънс“, „Мюнхен ре“, „Пруденшъл“, „Суис ре“ и „Токио Марин енд Ничидо файър иншурънс“. Със сигурност обаче основно европейски застрахователи ще настояват този проект да „натисне“ САЩ да ратифицират протокола от Киото, приет през 1997 г. Това е първото световно споразумение за прилагане на пазарен механизъм за регулиране на околната среда, предвиждащо международна търговия на квоти от парникови емисии. Същевременно държави-

те, подписали протокола (без Китай и Индия), са поели ангажимент да намалят вредните газови емисии в периода между 1 януари 2008 г. и 31 декември 2012 година. Крайната цел е да ограничи изпускането на шест газа, включително въглероден окис. Засега от големите индустриални държави единствено Австралия и САЩ не са подписали това споразумение с мотив, че то ще засегне стопанствата им. Нещо повече, американските лидери засега оспорват научната обосновка за връзката между въглеродните емисии и промените в климата.

Със сигурност обаче позицията на САЩ ще се смекчи, когато американските компании навлязат на застрахователния пазар „Лойдс ъф Лондън“. Засега не може да се изчислят с точност загубите на щатските превозвачи, ако Вашингтон ратифицира протокола от Киото, но те вероятно ще се измерват в трилиони долари. Кое то в никакъв случай не означава, че подобна цифра ще засегне нивото на бизнесактивността отвъд Океана.

Докато американските финансови експерти се опитаха, но не успяха да получат разбиране по темата от правителството и

гребният застрахователен бизнес

активно използва страховете на световната общност от глобалното затопляне, за да привлекат внимание и да понатрупат пари. Например на 9 март английската застрахователна фирма „Авива“ обяви, че ще спонсорира тазгодишното автомобилно рали на движени от слънчева енергия превозни средства „Слънчевото предизвикателство на света на Панасоник“. Участниците в състезанието, чийто старт е на 21 октомври в Австралия, ще изминат около три хиляди километра. В него е разрешено да вземат участие само коли, които не работят с въглеродородни съединения. Акцията на „Авива“ е ясен отговор на дългогодишните спонсори на „Формула 1“ и конкуренти от бранша „Алианц“ и „Ай Ен Джи“, които по обясними причини не коментират ефекта от традици-



онните скоростни надпревари върху екологията.

През миналата година във Великобритания бе констатиран бум на отстъпките на застрахователните полици за автомобили с ниско съдържание на въглеродород в изгорелите газове. Тази тенденция бе подета от „Норуич юниън“, последван от френските „АКСА“ и „Групама“. По правило екологично чистите превозни средства са по-скъпи, което увеличава и разходите за зас-



траховката им. Застрахователните фирми обаче решиха да променят подхода си към определянето на премиите и направиха ставките си зависими от степента, с която колите щадят околната среда, а не от цената им. В резултат застраховката на „Тойота Приус“ е била 165 англ. лири годишно срещу пазарно определени 175 англ. лири. В интерес на истината обаче екологичната в никакъв случай не са по-безопасни от гледна точка на застрахованите загуби от обикновените коли и акцията на застрахователите е мотивирана по-скоро от растящите продажби, особено след като все повече шофьори обръщат внимание на щетите от замърсяването на околната среда и в повечето европейски компании катастрофичният бизнес се презастрахова.

През април 2007-а една съвсем неочаквана загриженост за промяната на климата на планетата бе демонстрирана от английската финансова групировка „Халифакс Бенк ъф Скотланд“. Оказа се, че от 2004 г. насам офисите ѝ са намалили с 65% въглеродните си емисии, макар че ръководството не съобщи как точно е направило тези изчисления. А през идната година компанията, която е сред лидерите на английския ипотечен и застрахователен пазар, пуска нов продукт, наречен

„Зелена ипотека“

по която собствениците на жилища с по-ниски емисии на парникови газове ще плащат по-ниска лихва. „Халифакс Бенк ъф Скотланд“ едва ли ще почувства върху плещите си това лихвено намаление, защото планира да емитира специални „екологични“ облигации с по-нисък доход. Така че в крайна сметка този лихвен диференциал ще се прехвърли върху инвеститорите.

Застрахователният пазар в САЩ обаче има предпазлив подход към европейската инициатива. И дори „Ей Ай Джи“ е представена в Проекта за откриване на въглеродни емисии не чрез застрахователния, а с управленския си бизнес. Едва през септември 2006-а застрахователният брокер „Ръдърфорд“ направи официален дебют на екологичната си инициатива, свързана с въглеродните емисии, и на практика стана първият член на щатския застрахователен бранш, който се включва в борбата срещу вредните газове.

Всички тези мерки, свързани с климатичните промени, които представляват голям системен риск главно за презастрахователните компании, целят ако не промяна на системата, то поне да се привлече вниманието към тях. Екологичните ангажименти на дребния застрахователен бизнес пък са едновременно добра маркетингова стратегия и ефективен начин да се ангажира световната общност с глобалния проблем, от чието разрешение ще спечелят и двете страни.

ИВА ИВАНОВА