VINARE

TẠP CHÍ THỊ TRƯỜNG

BẢO HIỂM - TÁI BẢO HIỂM VIỆT NAM

CHÚC MỪNG NĂM MỚI

h a p p y n e w y e a r

Số 1 Tháng 02/2011

THƯ CỦA BỘ TRƯỞNG BỘ TÀI CHÍNH GỬI CÁC CÁN BỘ, CÔNG CHỨC NGÀNH TÀI CHÍNH

Năm 2010, Ngành Tài chính đã đồng tâm, hợp sức vượt qua khó khăn, thách thức hoàn thành tốt nhiệm vụ, đóng góp quan trọng vào thành tựu chung của đất nước.

Năm 2011, năm đầu của giai đoạn tiếp tục đẩy mạnh công nghiệp hoá, hiện đại hoá theo định hướng cơ bản đưa nước công nghiệp theo hướng hiện đại vào năm 2020. Tôi tin tưởng và mong rằng cán bộ, công chức các thế hệ Ngành Tài chính phát huy truyền thống đoàn kết, nhất trí phấn đấu hoàn thành xuất sắc nhiệm vụ góp phần thực hiện thắng lợi công sự nghiệp vẻ vang của Đảng và Nhân dân.

Đón Xuân Tân Mão!

Chúc cán bộ, công chức các thế hệ Ngành Tài chính cả nước:

Sức khoẻ -

Hạnh phúc -

và Thắng lợi

Thân ái!

Vũ Văn Ninh

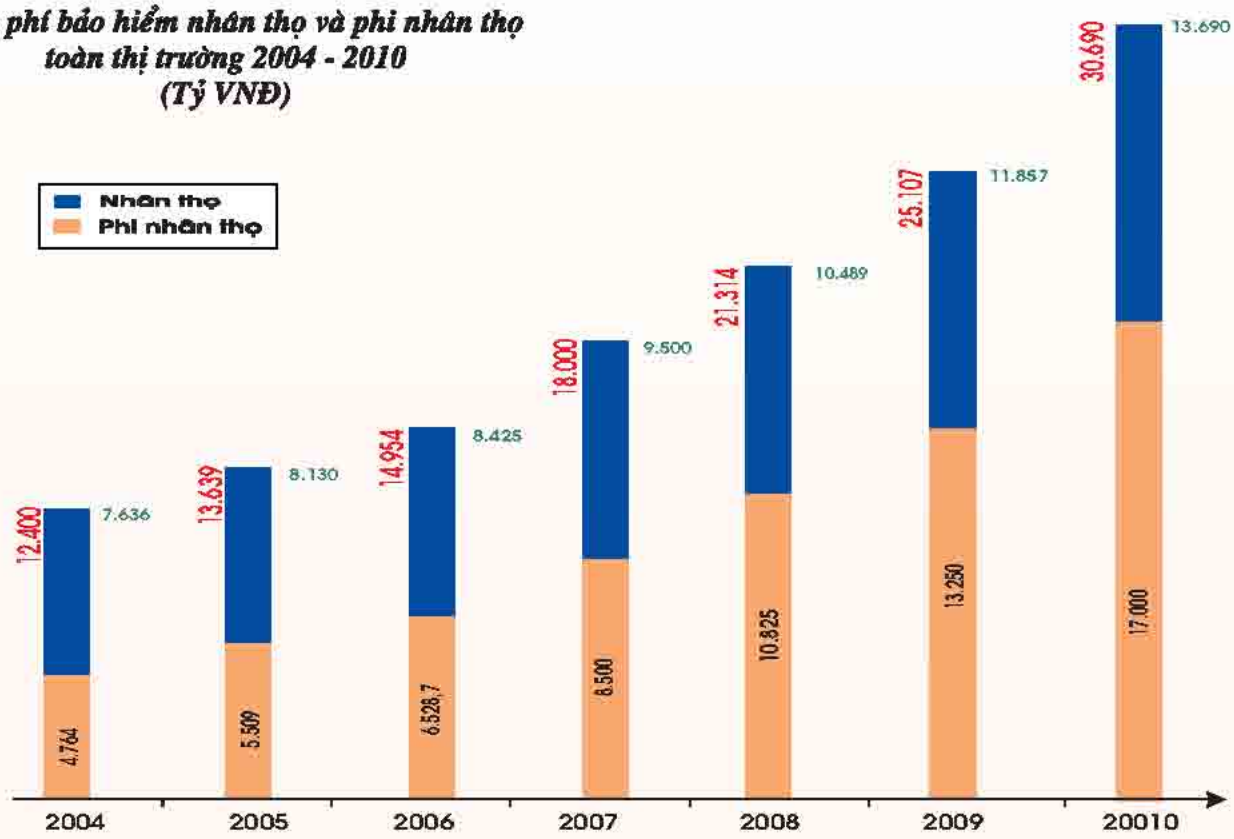
Bộ trưởng Bộ Tài chính

THỊ TRƯỜNG BẢO HIỂM

Việt Nam 2010

Với những ưu tiên của Chính phủ trong việc đảm bảo ổn định kinh tế vĩ mô, kiềm chế lạm phát và khuyến khích đầu tư phát triển, Tổng sản phẩm trong nước (GDP) 2010 đã tăng 6,78% so với năm 2009.Trong tình hình đó, thị trường bảo hiểm Việt Nam vẫn tiếp nối được đà tăng trưởng của năm trước với tổng doanh thu phí đạt 30.690 tỷ VND, tăng 20,3% so với năm trước. Bảo hiểm phi nhân thọ tăng 24% (so với 21% của năm 2009) và bảo hiểm nhân thọ tăng 16% (so với 15% của năm 2009).

Tổng phí bảo hiểm nhân thọ và phi nhân thọ toàn thị trường 2004 - 2010 (Tỷ VNĐ)



Bảo hiểm phi nhân thọ

Tổng doanh thu phí bảo hiểm của các doanh nghiệp phi nhân thọ đạt khoảng 17.000 tỷ VND. Trong đó một số doanh nghiệp có tốc độ tăng trưởng cao như PTI 42%, PVI 23,1%, Bảo Việt 19,2%, Bảo Minh 17,7%. Các nghiệp vụ bảo hiểm vẫn duy trì được tốc độ tăng trưởng tương đối cao là Bảo hiểm Tài sản 25%, Bảo hiểm Dầu khí 25%.

Năm vừa qua, thị trường đã có những chuyển biến khá tích cực, mặc dù tình trạng cạnh tranh phi kỹ thuật chưa được cải thiện nhiều, nhưng ở khía cạnh cạnh tranh, các doanh nghiệp bảo hiểm đã quan tâm nhiều hơn đến công tác nâng cao chất lượng dịch vụ sau bán hàng, đảm bảo an toàn hoạt động và đa dạng hóa sản phẩm để khai thác các phân khúc thị trường mới, giảm áp lực cạnh tranh trực diện ở các sản phẩm truyền thống. Đặc biệt, các kênh bán bảo hiểm trực tuyến đã được quan tâm và sẽ là xu hướng mới của các doanh nghiệp bảo hiểm nhằm đa dạng kênh phân phối, tạo sự tiện lợi cho khách hàng và tiết kiệm chi phí.

Một trong những thay đổi đáng ghi nhận trên thị trường là các doanh nghiệp đã bớt chạy theo tăng trưởng doanh thu mà tập trung vào hiệu quả kinh doanh, thận trọng hơn trong việc nhận bảo hiểm và đánh giá rủi ro chặt chẽ hơn, đặc biệt là ở các doanh nghiệp lớn. Quy trình khai thác, giám định, thanh toán bồi thường ngày càng được chú trọng và cải tiến, nhằm đáp ứng lợi ích và các yêu cầu ngày càng cao của khách hàng.

Cơ quan quản lý Nhà nước đã tăng cường các hoạt động kiểm tra, giám sát nhằm làm lành mạnh hóa thị trường bảo hiểm. Trong năm 2010, Cục Quản lý và Giám sát Bảo hiểm đã phát hiện tình trạng sử dụng đại lý không đáp ứng điều kiện theo quy định của Luật Kinh doanh Bảo hiểm, chi hoa hồng bảo hiểm khi chưa đủ điều kiện hoạt

động; chấp hành không đúng các quy định về chi bồi thường, trả tiền bảo hiểm; vi phạm quy định về tái bảo hiểm; trích lập dự phòng bồi thường không đầy đủ, chính xác; quản lý ấn chỉ không chặt chẽ, vi phạm các quy định về bảo hiểm bắt buộc trách nhiệm dân sự của chủ xe cơ giới; …

Tuy nhiên, thị trường bảo hiểm phi nhân thọ cũng đang phải đối mặt với những khó khăn gay gắt. Sự phát triển nhanh chóng về số lượng doanh nghiệp dẫn đến nguồn nhân lực vốn đã thiếu hụt ngày càng trở nên khan hiếm. Chi phí khai thác và bồi thường tăng cao, dẫn đến hiệu quả kinh doanh nghiệp vụ thấp. Việc quản trị doanh nghiệp cũng như định hướng chiến lược dài hạn trong kinh doanh còn bất cập, chưa đầu tư đúng mức vào phát triển quản trị rủi ro, thống kê tổn thất và định phí bảo hiểm.

Về tình hình tổn thất, Bảo hiểm Tài sản trong năm 2010 tiếp tục gánh chịu nhiều tổn thất lớn: cháy nhà máy dệt Samil (3,2 triệu USD), cháy nhà máy gỗ Poh Huat (gần 5 triệu USD), cháy Công ty điện lực Hải Phòng (16 tỷ VND) … Tổn thất về Hàng hóa có giảm trong năm, nhưng tổn thất Thân tàu vẫn rất xấu: chỉ trong 2 tháng cuối năm đã có đến 8 vụ tổn thất lớn, trong đó có đến 4 vụ đặc biệt lớn.

Trong năm 2010, thị trường bảo hiểm đã may mắn không phải hứng chịu những thiệt hại do bão gây ra như trong năm 2009. Tuy nhiên, những trận mưa lũ lịch sử liên tiếp tại miền Trung trong tháng 10/2010 vừa qua cũng đã gây những thiệt hại hết sức nặng nề, đã xuất hiện những khiếu nại bảo hiểm lớn như thiệt hại tại nhà máy thủy điện Hố Hô (ước 12 tỷ VND), khu nghỉ mát Động Thiên Đường (ước thiệt hại 20 tỷ VND).

Bảo hiểm nhân thọ

Năm 2010 được xem là một năm thành công của bảo hiểm nhân thọ với tốc độ tăng trưởng được ghi nhận là bứt phá khỏi giai đoạn khó khăn trước đó và sự xuất hiện của những hợp đồng có số tiền bảo hiểm kỷ lục. Tổng doanh thu phí của thị trường bảo hiểm nhân thọ đạt 13.690 tỷ VND, tăng 16% so với năm 2009 (theo số liệu Cục Quản lý Giám sát Bảo hiểm, Bộ Tài chính).

Hầu hết các doanh nghiệp bảo hiểm đều có sự tăng trưởng mạnh về doanh thu phí so với cùng kỳ năm trước, điển hình như Dai-ichi Life Vietnam, Korea Life và Ace Life. Thị phần doanh thu phí bảo hiểm khai thác mới không có sự thay đổi tại nhóm dẫn đầu thị trường, đứng đầu là Prudential, tiếp đến là Bảo Việt Nhân thọ và Manulife.

Giá trị hợp đồng bảo hiểm được khách hàng ký kết với các công ty bảo hiểm cũng tăng lên nhanh chóng. Hợp đồng bảo hiểm với số tiền lên đến vài chục tỷ đồng ngày càng xuất hiện nhiều trên thị trường bảo hiểm nhân thọ. ACE Life hiện đang dẫn đầu về số tiền bảo hiểm bình quân trên một hợp đồng. Tính đến cuối tháng 8/2010, số lượng hợp đồng có số tiền bảo hiểm trên 1 tỷ đồng của ACE Life là gần 8.400, trong đó 15 hợp đồng có số tiền bảo hiểm trên 10 tỷ đồng. Hợp đồng có số tiền bảo hiểm cao nhất của ACE Life tính đến thời điểm này là 50 tỷ đồng.

Tính theo doanh thu phí bảo hiểm, nghiệp vụ bảo hiểm hỗn hợp vẫn chiếm tỷ trọng lớn hơn cả (trên 80%), tiếp theo là nghiệp vụ bảo hiểm liên kết đầu tư. Nghiệp vụ bảo hiểm tử kỳ và liên kết đầu tư duy trì đà tăng trưởng nhanh về số lượng hợp đồng khai thác mới.

Tuy vẫn tiếp tục tăng trưởng mạnh, nhưng thị trường khai thác bảo hiểm của doanh nghiệp bảo hiểm nhân thọ hiện có sự vênh nhau khá lớn. Các công ty bảo hiểm vẫn tập trung khai thác ở các thành phố lớn; bảo hiểm dành cho thị trường nông thôn, người nghèo vẫn gần như bỏ ngỏ.

Năm 2011 có thể có sự thay đổi lớn khi đã có những công ty bảo hiểm tuyên bố bắt đầu nghiên cứu và sẽ tập trung vào phân khúc bảo hiểm vi mô, tập trung phát triển sản phẩm mới, đáp ứng mọi nhu cầu của khách hàng ở từng thời điểm, từng giai đoạn khác nhau. Tuy nhiên, khác với chiến lược "trải dài, trải rộng"nhằm cung cấp đầy đủ sản phẩm cho mọi đối tượng khách hàng, cũng có những doanh nghiệp bảo hiểm vẫn tiếp tục trung thành với chiến lược tập trung nguồn lực để trở thành nhà bảo hiểm hàng đầu trong một vài phân khúc bảo hiểm.

Những sửa đổi bổ sung mới trong Luật Kinh doanh Bảo hiểm

Luật Kinh doanh Bảo hiểm sửa đổi, bổ sung vừa được thông qua tập trung vào 3 nhóm vấn đề: tăng cường công tác quản lý, giám sát thị trường; mở rộng, nâng cao quyền tự chủ của doanh nghiệp và tạo hành lang pháp lý để hội nhập quốc tế.

Thị trường được giám sát chặt chẽ

Để đảm bảo sự phát triển bền vững, an toàn của hệ thống, Luật sửa đổi đã yêu cầu điều kiện cấp phép thành lập doanh nghiệp bảo hiểm chặt chẽ hơn với những quy định về năng lực tài chính là điều kiện bắt buộc đối với tổ chức, cá nhân tham gia góp vốn thành lập doanh nghiệp bảo hiểm, môi giới bảo hiểm. Về đại lý bảo hiểm, luật Kinh doanh Bảo hiểm sửa đổi quy định đại lý phải được cấp chứng chỉ đào tạo. Luật sửa đổi đã đưa vào một quy định mới về việc thành lập Quỹ bảo vệ người mua bảo hiểm. Các hành vi như cấu kết giữa các doanh nghiệp bảo hiểm hoặc giữa doanh nghiệp bảo hiểm với bên mua bảo hiểm nhằm phân chia thị trường bảo hiểm; can thiệp trái pháp luật vào việc lựa chọn doanh nghiệp bảo hiểm; yêu cầu, ép buộc, …; thông tin, quảng cáo sai sự thật; tranh giành khách hàng dưới các hình thức ngăn cản, lôi kéo, mua chuộc, … đều bị nghiêm cấm.

Nâng cao quyền tự chủ của doanh nghiệp

Điểm mới đáng chú ý là Luật sửa đổi, bổ sung đã đưa thêm hợp tác xã là loại hình được kinh doanh bảo hiểm nếu đáp ứng đủ các điều kiện về vốn pháp định, năng lực tài chính, khả năng thanh toán, quản trị điều hành, quản trị rủi ro, chuyên môn nghiệp vụ. Doanh nghiệp bảo hiểm được hợp tác trong việc tái bảo hiểm, đồng bảo hiểm, giám định tổn thất, giải quyết quyền lợi bảo hiểm, đề phòng và hạn chế tổn thất, phát triển nguồn nhân lực, phát triển sản phẩm bảo hiểm, chia sẻ thông tin để quản trị rủi ro. Doanh nghiệp bảo hiểm được cạnh tranh về điều kiện, phạm vi, mức trách nhiệm, mức phí, chất lượng dịch vụ, năng lực bảo hiểm và năng lực tài chính.

Tạo nền tảng cho hội nhập

Theo khoản 1 Điều 6, tổ chức, cá nhân có nhu cầu bảo hiểm chỉ được tham gia bảo hiểm tại doanh nghiệp bảo hiểm hoạt động tại Việt Nam; doanh nghiệp có vốn đầu tư nước ngoài, người nước ngoài làm việc tại Việt nam có nhu cầu bảo hiểm được lựa chọn tham gia bảo hiểm tại doanh nghiệp bảo hiểm hoạt động tại Việt Nam hoặc sử dụng dịch vụ bảo hiểm qua biên giới.

Doanh nghiệp bảo hiểm, doanh nghiệp môi giới bảo hiểm nước ngoài được phép hoạt động tại Việt Nam dưới các hình thức: công ty trách nhiệm hữu hạn bảo hiểm, chi nhánh trực thuộc doanh nghiệp bảo hiểm nước ngoài, doanh nghiệp bảo hiểm, doanh nghiệp môi giới bảo hiểm nước ngoài cung cấp dịch vụ bảo hiểm qua biên giới theo quy định của Chính phủ.

Dự báo tình hình thị trường 2011

Theo Cục Quản lý Giám sát Bảo hiểm, Bộ Tài chính, trong bối cảnh mục tiêu tăng trưởng kinh tế năm 2011 là từ 7 - 7,5%, mục tiêu đặt ra cho thị trường bảo hiểm nói chung là tăng trưởng 18 - 19% so với năm trước, trong đó doanh thu phí bảo hiểm phi nhân thọ dự kiến tăng trưởng khoảng 22 - 25%. Năm 2011 cũng là năm Luật Kinh doanh Bảo hiểm sửa đổi, bổ sung có hiệu lực, được kỳ vọng tạo nên môi trường kinh doanh bình đẳng, tạo áp lực cho các doanh nghiệp phải tự cải tổ, cạnh tranh bằng chất lượng. Công tác kiểm tra, thanh tra cũng sẽ được tăng cường nhằm làm lành mạnh hóa thị trường bảo hiểm, giảm tình trạng cạnh tranh không lành mạnh trên thị trường, góp phần cải thiện kết quả kinh doanh nghiệp vụ của các công ty bảo hiểm.

Trong năm 2011, dự kiến các doanh nghiệp bảo hiểm sẽ cho ra đời nhiều sản phẩm mới, tập trung chủ yếu vào phân khúc sản phẩm dành cho cá nhân. Các doanh nghiệp sẽ tập trung nghiên cứu và phát triển các sản phẩm mới như bảo hiểm trách nhiệm, bảo hiểm tín dụng xuất khẩu, bảo hiểm nông nghiệp, vv… Các sản phẩm bảo hiểm tài chính cũng được chú ý khai thác nhằm tận dụng sự phát triển của thị trường tài chính, ngân hàng. Bên cạnh đó, sẽ có thêm sản phẩm cho nhóm các doanh nghiệp vừa và nhỏ - đối tượng khách hàng tiềm năng đang gia tăng trong nền kinh tế.■

Vinare - kiểm soát rủi ro để nâng cao hiệu quả kinh doanh nghiệp vụ

Trong bối cảnh khó khăn chung của nền kinh tế thế giới sau khủng hoảng, kinh tế Việt Nam năm 2010 đã đạt được tốc độ tăng trưởng khá quan 6,78%. Tuy nhiên, nền kinh tế vẫn còn một số hạn chế nhất định: kết quả chưa vững chắc, cơ cấu kinh tế chậm chuyển dịch, lạm phát tăng cao, thị trường tiền tệ có nhiều biến động, thiên tai dịch bệnh xảy ra liên tiếp, đời sống nhân dân tuy đã được cải thiện vẫn còn gặp nhiều khó khăn...

Năm 2010 được nhận định là một năm có nhiều khó khăn đối với các doanh nghiệp bảo hiểm nói chung và Tổng công ty cổ phần Tái bảo hiểm quốc gia Việt Nam (VINARE) nói riêng. Ngành bảo hiểm Việt Nam, bên cạnh yếu tố thuận lợi về kinh tế phục hồi và phát triển, nhận thức xã hội về lĩnh vực bảo hiểm tăng lên, kiểm soát và chỉ đạo của nhà nước trong kinh doanh bảo hiểm được tăng cường..., vẫn phải đối mặt với tình trạng cạnh tranh khốc liệt, diễn biến tổn thất khó kiểm soát, chi phí hoạt động gia tăng, những khó khăn về ngoại tệ, tỷ giá, môi trường đầu tư chưa thực sự ổn định, tiềm ẩn nhiều rủi ro. Mặc dù vậy, thị trường bảo hiểm Việt Nam vẫn đạt được những kết quả khích lệ.

Thị trường bảo hiểm vẫn duy trì được tốc độ tăng trưởng tương đối cao: tổng doanh thu phí đạt 30,69 nghìn tỷ, tăng trưởng 20,5% so với năm 2009. Trong đó, bảo hiểm phi nhân thọ đạt hơn 17 nghìn tỷ, tăng trưởng 24% (thị phần các dịch vụ có tái bảo hiểm ước tăng trưởng khoảng 10-12%), bảo hiểm nhân thọ tăng trưởng khoảng 16%. Tỷ trọng phí bảo hiểm trên GDP đạt khoảng 2%. Kết quả kinh doanh bảo hiểm của các công ty bảo hiểm đã được cải thiện một bước, nếu như trong năm 2009 chỉ có 9/28 doanh nghiệp bảo hiểm phi nhân thọ có lãi nghiệp vụ thì năm 2010 đã có 14/29 doanh nghiệp bảo hiểm có lãi.

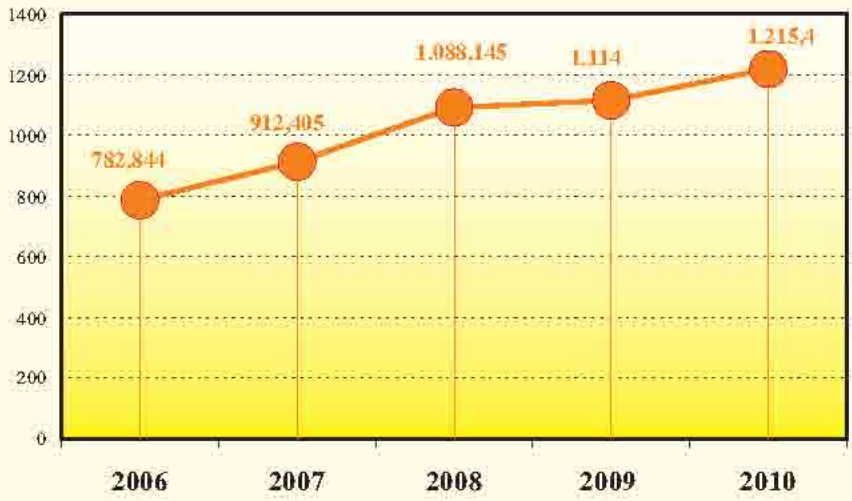
Kết quả kinh doanh 2010

Đối với VINARE, đã có nhiều nỗ lực hoàn thành toàn diện và vượt mức kế hoạch đã được Hội đồng quản trị giao năm 2010.

Trong lĩnh vực kinh doanh tái bảo hiểm: Năm 2010, chỉ tiêu phí nhận Tổng Công

ty đạt 1.215 tỷ đồng, tăng trưởng 8,5% so với kế hoạch và tăng trưởng 9,1% so với năm 2009. Trong bối cảnh cạnh tranh, với phương châm đặt hiệu quả lên hàng đầu, tăng cường kiểm soát chất lượng dịch vụ, thị phần phí nhượng tái giảm sút do các công ty gốc tăng mức giữ lại, do tái chỉ định, ... thì việc đạt được mục tiêu này là đáng khích lệ. Chỉ tiêu Phí giữ lại của Tổng công ty đạt 414 tỷ VND, tăng 22,5% so với năm trước, lợi nhuận kinh doanh nghiệp vụ của VINARE đã tăng lên 22,9 tỷ VND so với 14 tỷ VND năm 2009. Tổng số tiền đã chi bồi thường cho khách hàng thuộc trách nhiệm nhận

DOANH THU PHÍ NHẬN TÁI BẢO HIỂM
(Tỷ VND)



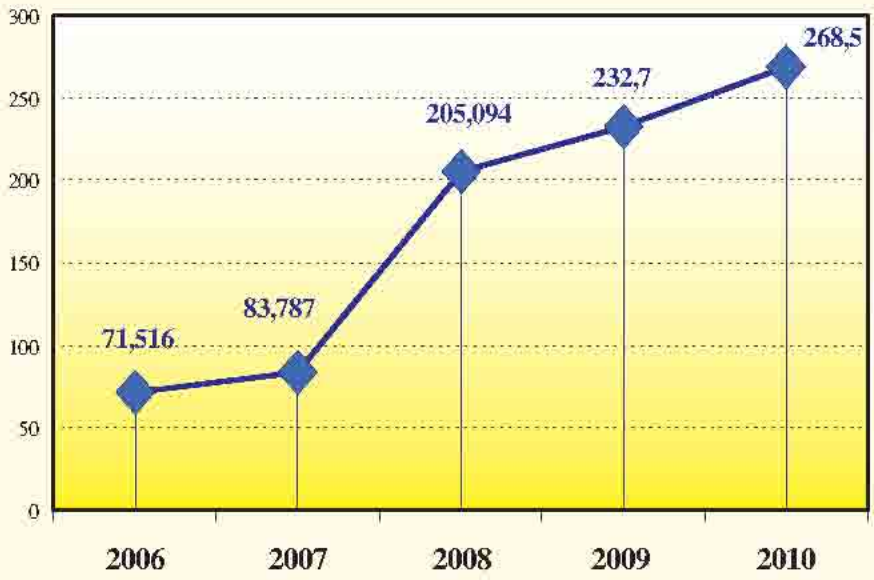
tái bảo hiểm của VINARE trong năm 2010 là 507 tỷ VND, dự phòng bồi thường chưa giải quyết đến 31/12/2010 là 207 tỷ VND.

Để đạt được kết quả như trên, bên cạnh yếu tố tăng cường hợp tác, nâng cao chất lượng phục vụ khách hàng bằng sự khác biệt vượt trội, VINARE tiếp tục trung thành với chủ trương: kiểm soát chặt chẽ rủi ro nhận tái bảo hiểm, thu xếp tái bảo hiểm an toàn hiệu quả, phù hợp với khả năng tài chính. Đặc biệt là hiện thực hóa các nội dung hợp tác chiến lược VINARE-Swiss Re nhằm nâng cao năng lực cạnh tranh.

Trong lĩnh vực hoạt động đầu tư, thu nhập từ hoạt động đầu tư tài chính và hoạt động khác trong năm 2010 đạt 245,6 tỷ VND, tăng 9,6% so với năm trước. Hoạt động đầu tư an toàn, không có thất thoát hoặc công nợ khó đòi. Trong môi trường đầu tư tiềm ẩn nhiều rủi ro, đạt được kết quả như trên là đáng khích lệ. Việc phân bổ tài sản đầu tư theo hướng phát triển bền vững, an toàn và hiệu quả sinh lời cao và thiết lập hệ thống công cụ kiểm soát rủi ro trong hoạt động đầu tư được chú trọng đặc biệt.

Tổng lãi trước thuế của VINARE năm 2010 đạt 268,5 tỷ VND, tăng 6,3% so với kế hoạch và tăng 15,4% so với năm trước. Giá trị Tổng tài sản của VINARE đạt 3.552 tỷ VND. Kết dư vốn chủ sở hữu đạt 2.080 tỷ VND.

LỢI NHUẬN TR ỚC THUẾ
(Tỷ VND)



Kế hoạch kinh doanh 2011

Tình hình kinh tế Việt Nam năm 2011 được nhận định tiếp tục khó khăn, kinh tế thế giới đa phần các dự báo là tốc độ phục hồi sẽ chậm lại. Mới đây nhất, do hậu quả của thiên tai động đất và sóng thần tại Nhật Bản đã gây thêm không ít khó khăn cho nền kinh tế. Chính phủ Việt Nam vẫn đặt mục tiêu tăng trưởng GDP trong khoảng 7 - 7,5%. Theo dự báo của Cục Giám sát và Quản lý Bảo hiểm, thị trường bảo hiểm phi nhân thọ vẫn duy trì được tốc độ tăng trưởng 22 - 25%. Thị trường vẫn tiếp tục cạnh tranh quyết liệt ở tất cả các dịch vụ bảo hiểm, tái bảo hiểm. Theo số thống kê và ước tính của VINARE, tốc độ tăng trưởng các dịch vụ có tái khoảng 10%-12%.

Trong bối cảnh đó, Tổng công ty đặt chỉ tiêu doanh thu phí nhận năm 2011 là 1.320 tỷ VND (chưa có nghiệp vụ bảo hiểm nông nghiệp); Tiếp tục thực hiện chủ trương không chạy theo doanh thu, kiểm soát chặt chẽ dịch vụ nhận tái bảo hiểm (trong và ngoài nước), thận trọng trong thu xếp nhượng tái bảo hiểm, đảm bảo an toàn - hiệu quả kinh doanh. Một điểm đặc biệt là trong năm 2011, Quyết định số 315/QĐ-TTg ngày 1/3/2011 của Thủ tướng Chính phủ đã giao cho Tổng Công ty nhận tái bảo hiểm nông nghiệp theo hướng dẫn của Bộ Tài chính. Thời điểm triển khai là 01/7/2011. Đây là niềm vinh dự và tự hào của VINARE đối với công cuộc xây dựng đất nước, vừa là thử thách to lớn đối với Tổng Công ty. Hy vọng rằng, việc triển khai thành công nghiệp vụ bảo hiểm này sẽ góp phần tích cực hiện thực hóa mục tiêu chiến lược nâng tầm hoạt động của VINARE.

Trong lĩnh vực đầu tư, tiếp tục thực hiện chủ trương thiết lập danh mục đầu tư an toàn, bền vững, hiệu quả sinh lời cao. Nâng cao chất lượng hệ thống công cụ kiểm soát rủi ro trong hoạt động đầu tư. Thu nhập thuần hoạt động đầu tư và tài chính dự kiến đạt 260 tỷ VND, tăng 5,9% so với năm 2010. Lợi tức trước thuế dự kiến đạt 295 tỷ VND với mức tăng trưởng 8% so với năm trước.

Thỏa thuận hợp tác chiến lược giữa VINARE và Swiss Re tiếp tục được kéo dài thêm 2 năm, tiếp tục hỗ trợ VINARE hiện thực hóa các mục tiêu nâng cao năng lực cạnh tranh: năng lực cung cấp sản phẩm, năng lực quản lý, củng cố tiềm lực tài chính và năng lực bảo hiểm, xây dựng hệ thống IT hiện đại và nâng cao năng lực đầu tư.■

THỊ TRƯỜNG

Bảo hiểm kỹ thuật năm 2010

Nguyễn Thị Hiền Lương
Trưởng phòng TBH Kỹ thuật
VINARE

Tình hình thị trường bảo hiểm thế giới và khu vực năm 2010:

Thị trường bảo hiểm kỹ thuật toàn cầu trong vài năm gần đây không bị các thảm họa thiên tai lớn tác động mạnh ngoại trừ đã xảy ra mấy trận động đất lớn ở Haiti, Chile và Newzealand từ đầu năm. Thị trường bảo hiểm kỹ thuật thế giới tiếp tục thu được kết quả khai thác có lãi. Tuy vậy một vài vụ tổn thất ở nhà máy điện gần đây chắc chắn sẽ buộc các công ty bảo hiểm/tái bảo hiểm tăng cường sự cẩn trọng trong khai thác các rủi ro công nghệ và các rủi ro trong quá trình chạy thử của ngành công nghiệp năng lượng, một loại hình bảo hiểm đang đem lại lợi nhuận khai thác trong vài năm trở lại đây.

Một trong những ảnh hưởng quan trọng nhất tới thị trường bảo hiểm kỹ thuật chính là cuộc khủng hoảng tín dụng toàn cầu mà những tác động của nó cũng bắt đầu lộ rõ. Hàng loạt các dự án tầm quốc tế hoặc bị trì hoãn hoặc bị hủy hoàn toàn do các tổ chức tài chính không còn đủ sức tiếp tục cung cấp vốn cho các giai đoạn phát triển tiếp theo của các dự án đó. Khu vực Trung Đông là một trong những nơi bị ảnh hưởng mạnh nhất: tại Qatar, khoảng một phần ba số công trình hạ tầng cơ sở bị trì hoãn và mới đây Dubai cũng phải cầu cứu nước láng giềng Abu Dhabi của Tiểu Vương quốc Ả Rập khoản cứu trợ 10 tỷ USD. Do việc suy giảm số lượng các dự án mới vào thị trường, câu hỏi sẽ là liệu tình hình thuận lợi của nghiệp vụ này có còn được duy trì trong năm 2010?

Mặc dù vậy, thị trường bảo hiểm xây dựng toàn cầu vẫn tiếp tục đáp ứng tích cực sự đa dạng của các loại công trình xuất phát từ nhu cầu của các khách hàng toàn cầu của họ như từ các công việc xây dựng cơ bản cho đến các tổ hợp công trình phức hợp phát triển. Những loại dự án quy tụ đầy đủ yếu tố kiểm soát tổn thất và quản lý rủi ro ở mức độ cao vẫn là những dự án mục tiêu mà các công ty bảo hiểm cạnh tranh với nhau quyết liệt để giành được. Các văn phòng vùng của các công ty bảo hiểm/tái bảo hiểm tiếp tục được phát triển, giảm bớt những hạn chế khai thác và yêu cầu tham khảo ý kiến của trụ sở chính, những điều kiện đã từng bị áp đặt trước đó, chỉ trừ với những loại công trình tổ hợp lớn và phức tạp.

Về cơ bản do bản chất của rủi ro xây dựng thị trường bảo hiểm kỹ thuật vẫn duy trì được sự bình ổn, tỷ lệ phí bảo hiểm không chịu tác động theo chu kỳ như các loại hình bảo hiểm khác. Đa phần các đơn bảo hiểm xây dựng được cấp trên cơ sở nhiều năm nên chu kỳ của thị trường bảo hiểm xây dựng thường bị tác động bởi tổn thất và bất cứ vấn đề có tính kỹ thuật tiềm ẩn liên quan đến chính loại rủi ro đó. Không có sự giảm phí mạnh trong năm 2010 tuy nhiên có thể nhận thấy xu hướng phí giảm đôi chút do tình hình suy giảm rõ rệt lượng dự án mới trên thị trường toàn cầu và sự dư thừa năng lực bảo hiểm. Phạm vi bảo hiểm và mức miễn thường vẫn giữ được ở mức độ ổn định. Tỷ lệ phí của các dự án xây dựng công nghiệp nặng hầu như chắc chắn vẫn giữ nguyên vì số lượng hạn chế các nhà bảo hiểm có thể đứng đầu.

Trong thời gian qua thị trường bảo hiểm kỹ thuật cũng đã chứng kiến một số thay đổi quan trọng như C.V. Starr liên kết với Talbot và QBE thành lập nên tổ hợp với số vốn 75 triệu USD chuyên khai thác các rủi ro về xây dựng ở Mỹ tại Lloyd's. Tháng 1/2010 Canopius tại Lloyd's bắt đầu triển khai bảo hiểm xây dựng và Công ty bảo hiểm Arch (châu Âu) lại chấm dứt việc khai thác các đơn bảo hiểm xây dựng và kỹ thuật của thị trường Luân Đôn. Nhóm các công ty đứng đầu khai thác dịch vụ không có sự thay đổi lớn, mặc dầu có nhiều công ty mới cung cấp năng lực khai thác đã xuất hiện trong thị trường. Ước tính hiện thời năng lực toàn cầu về bảo hiểm xây dựng tính trên cơ sở PML khoảng 2,985 tỷ USD....

Một vấn đề đang được các nhà khai thác bảo hiểm kỹ thuật ngày càng quan tâm chính là thiên tai. Có thể nói năm 2010 là năm của kỷ lục thiên tai cũng ảnh hưởng phần nào đến các rủi ro của nghiệp vụ bảo hiểm này. Lũ lụt tại Pakistan (tháng 9/2010) được coi là đợt lũ lụt lớn nhất trong lịch sử đất nước, cháy rừng hàng loạt trong mùa hè nóng nhất trong hơn 130 năm tại Nga và các trận siêu bão tại Mexico cho thấy các thảm họa thiên nhiên liên tục thiết lập kỷ lục mới trong năm nay. "Năm 2010 là năm của những kỷ lục thời tiết. Chỉ trong vòng 9 tháng đầu năm, số lượng thảm họa liên quan tới thời tiết đã lên tới mức cao nhất kể từ khi tập đoàn chúng tôi bắt đầu lưu giữ số liệu về thiên tai. Một điều rõ ràng là biến đổi khí hậu ngày càng trở nên trầm trọng", AFP dẫn lời ông Peter Hoeppe, một chuyên gia phân tích các rủi ro địa lý của tập đoàn tái bảo hiểm Munich Re tại Đức.

Cũng theo AFP, Hoeppe nói thêm rằng hiện tượng ấm lên toàn cầu là một trong những nguyên nhân khiến số lượng thiên tai tăng. 2010 là năm có nhiệt độ trung bình cao nhất trong 130 năm qua. Kỷ lục mới về nhiệt độ được thiết lập tại Nga (37,8 độ C) và Pakistan (53,5 độ C). Mùa hè năm 2010 người dân thành phố Los Angeles tại Mỹ phải chịu đựng cái nóng kỷ lục khi nhiệt độ tại đây lên tới 45 độ C.

"Theo sau sự suy giảm của hiện tượng El Nino hoành hành quanh Thái Bình Dương và đông Phi vào đầu tháng 5/2010, thì hiện tượng La Nina (một hiện tượng thời tiết khiến nhiệt độ nước biển lạnh bất thường tại vùng biển phía đông xích đạo của Thái Bình Dương) ở tầm trung đang phát triển ở khu vực nhiệt đới Thái Bình Dương", trích tuyên bố của Tổ chức khí tượng thủy văn Thế giới (WMO) đưa ra. Vào cuối năm 2008, La Nina đã gây nên tình trạng băng giá làm chết hàng chục người ở khắp châu Âu. Hiện tượng này cũng gây nên lượng mưa lớn ở Indonesia, Malaysia và Australia, cũng như hạn hán tại Nam Mỹ. Theo WMO, cả La Nina và hiện tượng đối nghịch của nó là El Nino (tăng nhiệt độ nước biển bất thường ở vùng trung tâm và phía đông xích đạo của Thái Bình Dương) đều phá vỡ những mô hình thời tiết thông thường và gây tác động khó lường trên diện rộng tới nhiều nơi trên thế giới.

Thị trường bảo hiểm kỹ thuật tại Việt Nam:

Theo Cục Đầu tư nước ngoài (ĐTNN), Bộ Kế hoạch và Đầu tư, tính từ đầu năm đã giải ngân được 9,9 tỷ USD vốn đầu tư nước ngoài, tăng 10% so với cùng kỳ năm trước; tổng vốn cấp mới và tăng thêm 13,3 tỉ USD, chỉ bằng 60% so cùng kỳ. Mục tiêu thu hút 22-25 tỉ USD vốn FDI chắc chắn không đạt được. Tuy nhiên lượng vốn FDI giải ngân có chiều hướng tăng lên (tương đương với lượng vốn giải ngân của các năm chưa bị khủng hoảng) cũng đem lại tín hiệu mừng cho thị trường BHKT của Việt Nam. Một trong những yếu tố dẫn đến sự sụt giảm FDI có thể kể tới là do các địa phương đã "tỉnh táo" hơn trong việc cấp phép đầu tư, sau hàng loạt dự án trị giá hàng tỷ USD "ảo" hoặc triển khai ì ạch. Nhiều dự án tỷ USD có nguy cơ bị rút giấy phép nếu không triển khai đúng thời hạn hoặc làm trái các quy định cam kết cũng sẽ bị rút giấy phép đầu tư. Theo số liệu từ Bộ Kế hoạch và Đầu tư trong 24 dự án trên 1 tỷ USD thì có đến gần 1/3 số dự án nằm trong danh sách phải xem lại năng lực tài chính và tiến độ thi công. Ví dụ: Dự án Bãi biển Rồng vốn đăng ký 4,15 tỷ USD, do hai Cty Tano Capital LLC và Cty Global C&D Inc (Mỹ) làm chủ đầu tư; Dự án Khu liên hợp thép Cà Ná (Ninh Thuận) có tổng vốn đầu tư dự kiến gần 9,8 tỷ USD của Công ty Maju Stabil SDN của Tập đoàn Lion Group, Malaysia, Dự án cụm bất động sản của Công ty TNHH Xây dựng và Phát triển AJ Vietstar (Hàn Quốc) tại tỉnh Bà Rịa - Vũng Tàu với số vốn đầu tư 1 tỷ USD nhưng khi thực hiện lại không đủ tiềm lực tài chính. Dự án đầu tư xây dựng Khu liên hợp gang thép Formosa tại huyện Kỳ Anh, Hà Tĩnh của Tập đoàn Formosa với vốn đăng ký gần 7,9 tỷ USD.

Tình hình thời tiết, khí hậu của khu vực nói chung và của Việt Nam nói riêng ngày càng bất ổn, khó dự đoán. Theo đại diện Tổ

chức Khí tượng thế giới, mức độ tích tụ carbon dioxide và các chất gây hiệu ứng nhà kính hiện đạt mức cao nhất từ trước đến nay. Hậu quả tất yếu của tình trạng này là sự thay đổi khí hậu, sự tăng lên về tần suất và cường độ các loại thiên tai trên thế giới. Biểu hiện rõ nhất là hiện tượng khô hạn xảy ra liên tiếp trong 2 năm 2009-2010 ở Australia, Việt Nam và châu Phi; hiện tượng băng tan ở hai cực với ghi nhận độ lớn khủng khiếp của tảng băng tách ra ở Alaska là 250km; gần đây nhất là lũ lụt và sạt lở đất ở Trung Quốc, Pakistan.

Theo ông Joshi - Giáo sư Nhân chủng học xã hội - Chủ tịch nhân chủng học Y tế Ấn Độ, Việt Nam may mắn chưa xảy ra động đất, nhưng tình trạng bão và lụt diễn biến rất phức tạp. Vì vậy, Việt Nam cần phải có những chiến lược lâu dài về quy hoạch đô thị, quy hoạch thủy lợi, quy hoạch quỹ đất...Một nghiên cứu được đưa ra cho thấy, ở Ấn Độ, khi xảy ra động đất, những ngôi nhà được xây dựng theo kỹ thuật hiện đại bị sập nhiều hơn những nhà được xây dựng theo kỹ thuật truyền thống. Đó là lý do khiến các quốc gia cần chia sẻ những kiến thức bản địa cho nhau để ứng phó với thiên tai.

Tình hình tái tục các hợp đồng bảo hiểm kỹ thuật năm 2011 của các công ty trong thị trường diễn ra trong bối cảnh thị trường TBH của khu vực và thế giới có chiều hướng thuận lợi cho người bán. Các tổn thất lớn của nghiệp vụ không có nhiều để có thể tác động lên giá tái bảo hiểm. Năng lực tham gia cũng như mức hoa hồng trong các hợp đồng tỷ lệ đều gia tăng. Nhiều nguồn năng lực nhận TBH mới xuất hiện trên thị trường. Do vậy đa phần các hợp đồng tỷ lệ trong thị trường đều được tái tục trên cơ sở thuận lợi cho người bán. Điều khoản của các hợp đồng không thay đổi nhiều, ngoại trừ năng lực hợp đồng và mức hoa hồng đã được các nhà đứng đầu nhận TBH tăng cao lên phụ thuộc vào kết quả hợp đồng cũng như tiềm năng hoạt động của công ty bảo hiểm. Cũng phải nhấn mạnh thêm là đối với một số hợp đồng xấu (phí ít, tỷ lệ tổn thất cao…) các nhà nhận TBH vẫn phải "xiết chặt" lại điều kiện/điều khoản, thậm chí từ bỏ hợp đồng nếu không thỏa thuận được. Điều này cho thấy thị trường TBH đã có sự phân hóa rõ rệt và có sự lựa chọn nhất định trong việc tham gia các hợp đồng tỷ lệ, phụ thuộc chủ yếu vào kết quả hợp đồng cũng như yêu cầu thay đổi của bản thân các công ty nhượng TBH. Một số điều mà Vina Re đã nhận thấy trong mùa tái tục vừa qua:

- Tỷ lệ phí của bảo hiểm gốc giảm mạnh. Điều này làm mất tính hấp dẫn của các hợp đồng vì về nguyên tắc nhà TBH sẽ phải chịu rủi ro cao hơn về tỷ lệ tổn thất

- Hơn nữa quan điểm của các nhà TBH là thị trường BHKT ở Việt Nam vẫn phải chịu rủi ro rất cao về tổn thất (bao gồm rủi ro thảm họa và rủi ro đơn lẻ). Qua số liệu của thị trường chúng tôi cũng nhận thấy chiều hướng tổn thất của danh mục bảo hiểm của các công ty đều có sự gia tăng đáng kể trong 3 năm trở lại đây. Đặc biệt đối với nghiệp vụ kỹ thuật, số liệu lãi/lỗ của các năm nghiệp vụ còn kéo dài nên về cơ bản chưa thể nhìn thấy ngay kết quả kinh doanh của năm hiện tại. Chính vì vậy việc áp dụng điều khoản "Hợp tác giải quyết bồi thường" (Claim Cooperation clause) trong các hợp đồng cố định đối với thị trường Việt Nam trở nên hết sức cần thiết nhằm bảo vệ quyền lợi của công ty bảo hiểm và tái bảo hiểm trong trường hợp tổn thất lớn.

- Do tính chất đặc thù của thị trường bảo hiểm kỹ thuật Việt Nam việc áp dụng trở lại điều khoản xác định thời hạn bảo hiểm tối đa cho một đơn bảo hiểm kỹ thuật (khoảng 72 tháng bao gồm cả 24 tháng bảo hành) trở thành điều kiện bắt buộc. Đây là vấn đề tương đối nhạy cảm của thị trường bảo hiểm Việt Nam khi đa phần các dự án đều bị trì hoãn/kéo dài hoặc thậm chí hủy bỏ do rất nhiều lý do khiến các công ty bảo hiểm và đặc biệt là các công ty nhận TBH không thể kiểm soát được rủi ro. Do vậy việc tuân thủ chặt chẽ việc khai báo những đơn bảo hiểm có thời hạn vượt quá mức quy định trên nhằm giúp công ty bảo hiểm/tái bảo hiểm quản lý tốt hơn rủi ro.

Tình hình khai thác nghiệp vụ bảo hiểm kỹ thuật:

So với năm 2009 là năm khủng hoảng của nghiệp vụ kỹ thuật, các dự đoán cho năm 2010 đều trở nên lạc quan hơn rất nhiều. Tuy nhiên những diễn biến thực tế của thị trường thời gian qua không được như mong đợi khi nhiều dự án vẫn chưa được triển khai. Số lượng dự án lớn chỉ "đếm trên đầu ngón tay" như: cầu Nhật Tân (gói chính), nhiệt điện Hải Phòng 2, nhiệt điện Vĩnh Tân, Nghi Sơn, cảng Vĩnh Tân, đường cao tốc Long Thành Dầu Giây, Alumin Nhân Cơ, khu đô thị Royal City và một vài dự án điện trong ngành dầu khí. Số liệu cập nhật của Vina Re cho thấy số lượng dự án lớn (TSI >50 triệu USD) của năm 2010 chỉ tương đương với năm 2009 là năm Việt Nam chịu khủng hoảng kinh tế, đồng nghĩa với việc chỉ bằng khoảng 70% số lượng dự án lớn triển khai trong những năm trước đó (2007 và 2008).

Việc cạnh tranh điều kiện bảo hiểm trong nghiệp vụ BHKT không có dấu hiệu giảm bớt trong thời gian qua. Mặc dù đã có ý thức về điều kiện bảo hiểm xấu song do nhiều sức ép nên việc cạnh tranh về phí và mức miễn thường giữa các công ty thị trường đã làm xấu đi phần nào cái nhìn của thị trường khu vực và thế giới về Việt Nam. Một số loại hình rủi ro của thị trường hầu như không nhận được sự quan tâm và trợ giúp của thị trường khu vực và thế giới (xây nhà cao tầng, rủi ro ẩm ướt...).

Nhiều dự án, công trình thời gian qua đã bị kéo dài thời hạn bảo hiểm. Ngoài lý do phổ biến nhất là khó khăn về nguồn vốn đầu tư thì việc kéo dài thời hạn thường gây ra nhiều rủi ro cho công ty bảo hiểm/tái bảo hiểm (khó quản lý đặc biệt nguy hiểm nếu có tổn thất; tổn thất thường rất lớn trong giai đoạn này; thông tin không có và/hoặc không đầy đủ, thu phí bảo hiểm đóng thêm là rất khó đặc biệt khó khi công ty bảo hiểm muốn gia tăng tỷ lệ phí...). Cũng theo thống kê của Vina Re, số lượng dự án bị kéo dài dẫn tới việc phải gia hạn thời hạn BH chiếm số lượng khá lớn (như nhiệt điện Quảng Ninh, Hải Phòng 1, thủy điện Huội Quảng, nhiệt điện Cẩm Phả, Formosa Nylon plant, lọc dầu Dung Quất, TOA corporation)...

Khả năng đồng bảo hiểm của các công ty gốc trong thị trường đã tăng lên đáng kể, giúp giảm bớt phần nào áp lực cạnh tranh "phi kỹ thuật". Tuy nhiên do thị trường BHKT tăng trưởng quá nhanh về số lượng công ty khai thác nên những công ty bảo hiểm mới lại chính là những nhân tố cạnh tranh khốc liệt nhằm gia tăng thị phần, đạt doanh thu bằng mọi giá

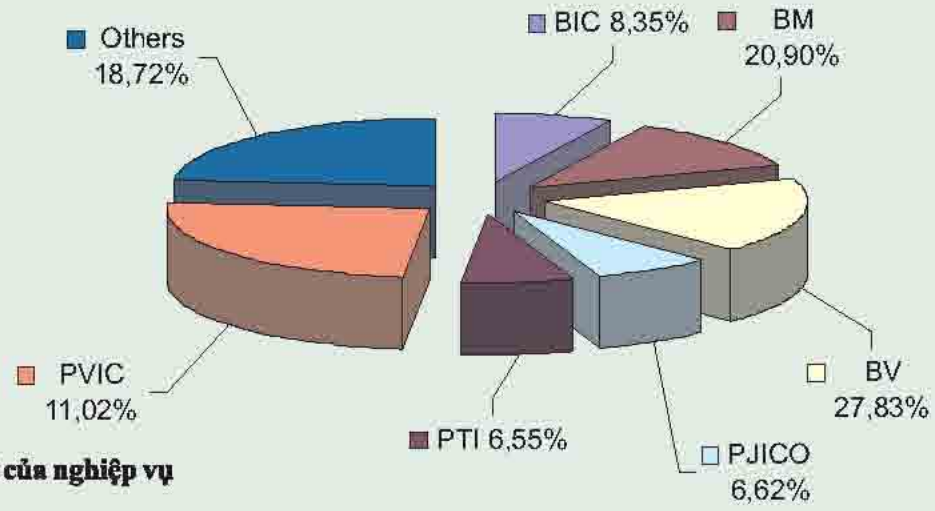
Số liệu của Hiệp hội bảo hiểm cho thấy doanh thu BHKT gốc của toàn thị trường năm 2010 đạt 1.846 tỷ VND, tăng khoảng 7% so với năm

2009.

Loại đơn bảo hiểm tái tục hàng năm mới như đơn CMI đã bắt đầu được các công ty gốc triển khai cấp cho khách hàng. Tuy nhiên việc đánh giá rủi ro, kinh nghiệm khai thác của thị trường trong nước vẫn còn hạn chế đồng thời CMI thường áp dụng cho các công trình lớn nên trong giai đoạn này chúng ta vẫn phải phụ thuộc nhiều vào các công ty bảo hiểm/tái bảo hiểm nước ngoài về điều kiện/điều khoản.

Về phương diện tái bảo hiểm, năng lực nhận rủi ro từ các công ty nói chung đều tăng do quy định chặt chẽ của Bộ Tài Chính về vốn điều lệ của công ty bảo hiểm cũng như nhờ khả năng tài chính vững mạnh/kinh nghiệm hoạt động đã tích lũy được của các công ty qua một thời gian hoạt động. Chương trình TBH của các công ty được thay đổi theo hướng tối đa hóa lợi nhuận cho mình. Tuy nhiên kết quả chính xác của việc thay đổi chương trình TBH, đặc biệt đối với nghiệp vụ "dài hơi" như xây dựng/lắp đặt sẽ chỉ thấy được rõ sau 4 đến 5 năm hoặc lâu hơn nữa. Đứng trên quan điểm của công ty TBH thì với bức tranh tổn thất hiện nay của thị trường cùng với việc cạnh tranh giảm phí, giảm mức miễn thường, mở rộng điều kiện trong các đơn bảo hiểm gốc đặc biệt với những công ty bảo hiểm mới đi vào hoạt động từ 2-3 năm.. thì kết quả chính xác của các năm nghiệp vụ 2008, 2009 sẽ rất khó nói là "lãi". Do vậy quan điểm của công ty TBH là hết sức thận trọng khi đánh giá kết quả hợp đồng cố định của các công ty nhượng.

THỊ PHẦN CỦA CÁC CÔNG TY BẢO HIỂM GỐC TRONG NGHIỆP VỤ KỸ THUẬT
năm tài chính 2010 (nguồn Vina Re)



Tình hình tổn thất của nghiệp vụ kỹ thuật:

Tình hình thời tiết, khí hậu của khu vực và của Việt Nam trong năm 2010 ngày càng khó dự đoán. Đông Nam Á được xem là "rốn bão" của thế giới, nơi chịu nhiều thiệt hại, dễ bị tổn thương nhất của biến đổi khí hậu do lụt, bão, nước biển dâng, hạn hán... và Việt Nam là một trong 10 nước trên thế giới chịu tác động lớn nhất của thiên tai, biến đổi khí hậu. Các số liệu cho thấy thiên tai ở châu Á chiếm gần 40% của thế giới và thiệt hại do thiên tai gây ra tại châu lục này chiếm gần 60% của thế giới. Thị trường BHKT toàn cầu trong năm nay đã hứng chịu một số thảm họa thiên tai lớn tác động mạnh đến thị trường như động đất lớn ở Chile, Newzealand, mưa bão ở Philippin,

Việt Nam, lũ lụt tại Trung Quốc, lở đất tại Nhật Bản... Có thể nói các nước châu Á đang hứng chịu những đợt thiên tai khắc nghiệt. Tuyên bố của Tổ chức khí tượng thủy văn Thế giới (WMO) cho biết theo sau sự suy giảm của hiện tượng El Nino hoành hành quanh Thái Bình Dương và đông Phi vào đầu tháng 5/2010, thì hiện tượng La Nina ở tầm trung đang phát triển ở khu vực nhiệt đới Thái Bình Dương" và sự thật cho thấy 2 đợt lũ miền trung đầu tháng 10 vừa qua và tiếp đến đợt lũ Nam Trung Bộ mới đây cũng gây thiệt hại đáng kể (chưa cập nhật đầy đủ số liệu tổn thất từ thị trường).

Theo các báo cáo gần đây chúng tôi vẫn giữ quan điểm rằng tình hình tổn thất của thị trường vẫn đang có chiều hướng gia tăng. Mặc dù trong năm 2010 thị trường chưa ghi nhận tổn thất lớn (đơn lẻ cũng như thảm họa) như năm 2009 nhưng có thể nói tiềm ẩn tổn thất lớn vẫn còn rất cao, cụ thể:

- Những rủi ro phức tạp liên quan đến các kỹ thuật công nghệ cao, các công trình rủi ro ẩm ướt... đang ngày càng gia tăng tại Việt Nam khiến cho việc xác định nguyên nhân, mức độ cũng như biện pháp giải quyết tổn thất càng phức tạp hơn.

- Tổn thất tài sản bên thứ 3 trong các công trình xây dựng nhà cao tầng cũng là điểm đáng báo động cho thị trường vì điều kiện bảo hiểm hiện tại áp dụng cho loại hình rủi ro này đang rất cạnh tranh.

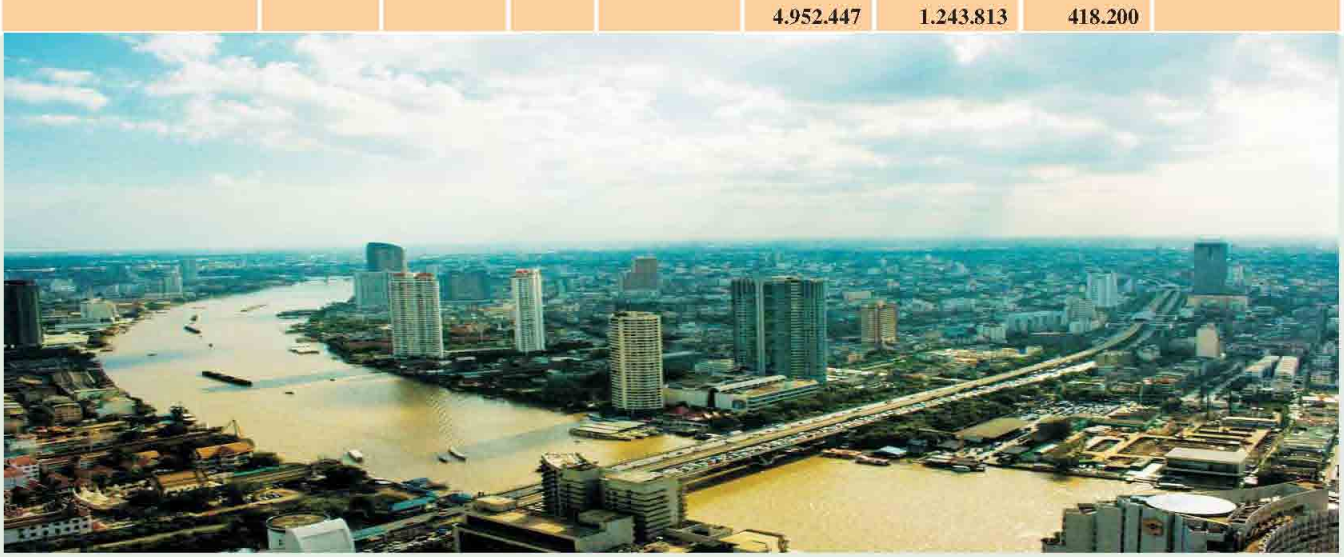
- Tổn thất CPM vẫn cao do khả năng tổn thất lớn hoặc toàn bộ là rất lớn

- Do số liệu về các đợt lũ miền trung và nam trung bộ chưa được cập nhật nên mới chỉ có 01 tổn thất lớn tại nhà máy thủy điện Hố Hô, thủy điện Ta Thang .... ■

Chúng tôi xin cập nhật 10 tổn thất lớn của thị trường BHKT trong năm 2010:

Đơn vị: USD

Tên dự án	Năm nghiệp vụ	Ngày xảy ra tổn thất	Loại	Tổng giá trị BH	Tổng tổn thất	Trách nhiệm Vinare	Phí giữ lại	Nguyên nhân
Ca Mau Combined Cycle Power Plant 1	2010	20-10-10	CMI	351.383.450	1.872.000	223.236	13.104	Ch a xác định
SAIGON M&C TOWER	2008	31-01-10	CAR	168.850.000	1.000.000	173.097	15.546	Tài sản bên thứ 3
Song Da 7 J/S Company	2009	10-04-10	CPM	1.364.888	698.324	139.665	79.845	Đổ cần cẩu
HO HO HYDRO POWER	2005	04-10-10	CAR	12.849.353	446.927	89.385	30.608	Lũ miền trung
Penta - Rinkai - Thi Vai Unit 85 (Landslide)	2009	11-07-10	WR	500.000	400.000	394.000	234.000	Sạt lở nền
Nghison Cement Plant - 2nd phase	2007	12-01-10	EAR	160.300.000	200.000	51.804	1.484	Cháy
CMIT Cai Mep International Container Terminal - PMU 85	2009	06-05-10	WR	166.702.320	167.598	13.408	1.285	Tấm chắn biến dạng
CAU THANH TRI - TPL Package 3	2005	22-08-10	CAR	2.000.000	167.598	159.218	42.328	Tài sản bên thứ 3
					4.952.447	**1.243.813**	**418.200**	



THỊ TRƯỜNG BẢO HIỂM TÀI SẢN VIỆT NAM 2010

Đào Mạnh Dương
Trưởng phòng TBH Tài sản
VINARE

Tình hình thị trường bảo hiểm, tái bảo hiểm thế giới

Năm 2010 đã trôi qua một cách yên ả với thị trường bảo hiểm tài sản thế giới với việc hầu hết các công ty bảo hiểm và tái bảo hiểm lớn đều có kết quả kinh doanh khả quan so với cùng thời điểm năm 2009. Những diễn biến của thị trường trong năm 2010 có thể được nhận định là thiên về xu hướng ổn định. Các rủi ro tốt tiếp tục có được sự giảm phí trung bình từ 5 đến 10%. Tỷ lệ này sẽ còn cao hơn đối với các rủi ro không bị ảnh hưởng bởi các tổn thất thiên tai (Cat Loss free) trong những năm vừa qua. Đối với các rủi ro có lịch sử tổn thất xấu, đặc biệt là liên quan đến các tổn thất thiên tai, tỷ lệ phí cũng chỉ tăng trung bình từ 5 đến 15%. Hai tổn thất bảo hiểm thiên tai lớn nhất được ghi nhận trong năm 2010 là trận động đất tại Chi lê (tháng 2/2010) với tổn thất bảo hiểm ước tính khoảng từ 6 - 10 tỷ USD và cơn bão Xynthia tại châu Âu (tháng 2/2010) với tổn thất ước tính từ 2- 4 tỷ USD.

Mặc dù các tổn thất kinh tế toàn cầu do thiên tai gây ra trong năm 2010 là hơn 220 tỷ USD tức là cao hơn gấp 3 lần năm 2009 (khoảng hơn 60 tỷ USD) và số tổn thất bảo hiểm thiên tai ước tính là khoảng 36 tỷ USD, tăng hơn 34% so với năm 2009 song những con số này cũng chưa thể làm thay đổi được xu thế thị trường "soft" trong suốt cả năm 2010. Cùng với thị trường bảo hiểm gốc, thị trường tái bảo hiểm tài sản năm 2010 cũng tiếp tục chiều hướng giảm giá và dư thừa capacity. Việc hầu hết các nhà nhận tái bảo hiểm lớn đều có lãi kinh doanh nghiệp vụ đã khiến xu hướng thị trường năm nay khác hẳn so với cùng kỳ năm 2009 khi mà các thị trường tái bảo hiểm gặp rất nhiều khó khăn do kết quả thua lỗ của năm 2008. Với thực tế là các nhà tái bảo hiểm lớn không phải chi trả quá nhiều cho các tổn thất thiên tai cũng như đã có được những thay đổi tích cực về kết quả kinh doanh (cả về nghiệp vụ và đầu tư) trong 9 tháng đầu năm 2010, xu hướng thị trường "soft" đã thực sự chiếm ưu thế chủ đạo trong mùa tái tục 2010/2011 vừa qua. Với những thông tin trên, năm 2011 được dự đoán sẽ là một năm đầy thử thách với các nhà nhận tái bảo hiểm do lợi nhuận kinh doanh nghiệp vụ sẽ chịu những tác động của thị trường "soft" trong thời gian vừa qua và những khó khăn trong việc tìm kiếm lợi nhuận đầu tư trong bối cảnh kinh tế như hiện nay.

Tình hình thị trường Việt nam.

Doanh thu phí thị trường bảo hiểm tài sản Việt Nam năm 2010 ước đạt khoảng 1500 tỷ VND, tăng khoảng hơn 25% so với năm 2009.

Năm 2010 có thể được xem là một năm có tốc độ tăng trưởng cao nhất về doanh thu phí của nghiệp vụ tài sản trong nhiều năm gần đây. Nhiều dự án có giá trị lớn từ hàng trăm triệu đến hàng tỷ đô la Mỹ như nhà máy lọc dầu Dung Quất, công ty điện tử Samsung..... được đưa vào vận hành hoặc tăng vốn đầu tư sản xuất đã góp phần quan trọng vào sự tăng trưởng mạnh mẽ của thị trường. Bên cạnh đó, nhóm đối tượng khách hàng tham gia bảo hiểm dưới đơn bảo hiểm cháy nổ bắt buộc cũng có sự tăng trưởng tương đối khả quan với doanh thu

phí ước tính cả năm 2010 đạt hơn 200 tỷ VND, tăng gần 18% so với năm 2009. Với việc các cơ quan quản lý nhà nước sẽ tăng cường việc giám sát cũng như áp dụng các biện pháp chế tài đối với việc thực thi các văn bản pháp luật liên quan, hy vọng bảo hiểm cháy nổ bắt buộc sẽ đóng một vai trò quan trọng hơn trong sự phát triển của thị trường trong năm 2011.

Tuy nhiên những bất cập của thị trường bảo hiểm tài sản Việt Nam sẽ tiếp tục là những vấn đề cần được quan tâm hơn khi năm 2010 vừa đi qua. Tình hình khai thác trên thị trường năm 2010 nhìn chung không có nhiều thay đổi so với năm 2009. Tình trạng cạnh tranh hạ phí, mở rộng điều kiện điều khoản phi kỹ thuật vẫn tiếp tục chưa có dấu hiệu giảm sút. Nhiều dịch vụ chịu những tổn thất lớn vẫn tiếp tục được tái tục với điều kiện cạnh tranh, tỷ lệ phí không có sự cải thiện (một số trường hợp còn giảm phí). Ngoại trừ một số các công ty bảo hiểm lớn đã dần dần thắt chặt việc khai thác các rủi ro xấu (do đã chịu nhiều những tổn thất trong những năm qua) thì đa số các doanh nghiệp khác trên thị trường vẫn chưa thực sự quan tâm đến chất lượng rủi ro khi cấp đơn bảo hiểm. Một trong những hậu quả rõ rệt nhất của tình trạng khai thác cạnh tranh phi kỹ thuật trên thị trường là việc rất nhiều các doanh nghiệp chịu sự thua lỗ trong kinh doanh nghiệp vụ bảo hiểm tài sản liên tục trong nhiều năm gần đây. Thực trạng trên của thị trường được dự đoán là khó có thể thay đổi trong năm 2011 chừng nào mà tăng trưởng doanh thu phí bảo hiểm vẫn tiếp tục là yếu tố chi phối như hiện nay.

Tình hình khai thác cạnh tranh, tỷ lệ phí bảo hiểm chưa được cải thiện, xu hướng tổn thất gia tăng là những yếu tố ảnh hưởng tiêu cực đến các hợp đồng tái bảo hiểm cố định tài sản trên thị trường trong mùa tái tục

2010/2011 vừa qua. Mặc dù một số những hợp đồng có kết quả tốt đã có một số những cải tiến về mức trách nhiệm, hoa hồng song nhìn chung đa số các công ty bảo hiểm trên thị trường vẫn gặp rất nhiều khó khăn trong việc hoàn thành việc tái tục các hợp đồng tái bảo hiểm nghiệp vụ tài sản. Xu hướng hạn chế nhận dịch vụ (cả hợp đồng tạm thời và cố định) hoặc dần dần rút khỏi thị trường của các nhà nhận tái bảo hiểm quốc tế lớn vốn đã manh nha xuất hiện từ những năm trước đây nay được thể hiện rõ rệt hơn trong mùa tái tục vừa qua. Nếu không có những chuyển biến tích cực hơn về khai thác trên thị trường (yếu tố ảnh hưởng trực tiếp đến kết quả các hợp đồng tái bảo hiểm cố định) thì khó có thể hy vọng vào những cải tiến tích cực trong mùa tái tục 2011/2012 sắp tới.

Về tình hình tổn thất :

Theo thống kê của Cục Phòng cháy chữa cháy và cứu nạn cứu hộ (Bộ Công An), chỉ trong 9 tháng đầu năm 2010 toàn quốc đã xảy ra 1.680 vụ cháy làm chết 40 người, bị thương 116 người, thiệt hại về tài sản gần 535 tỷ VND. Như vậy, với số liệu chưa đầy đủ, có thể nhận định hình hình cháy nổ trên cả nước tiếp tục diễn biến theo chiều hướng xấu. Các vụ cháy tiếp tục xảy ra tại các tỉnh thành phố, tập trung các khu công nghiệp lớn, đặc biệt là các tỉnh phía Nam như Bình Dương, Đồng Nai, thành phố Hồ Chí Minh. Điều đáng lưu ý là số vụ cháy nghiêm trọng không chỉ gia tăng đối với các doanh nghiệp sản xuất mà còn cả với khu vực dân cư, gây những thiệt hại hết sức to lớn về con người, điển hình là vụ cháy tại khu cao tầng JSC34 tại Hà Nội tối ngày 10/03/2010 làm 2 người chết.

Cùng chung xu hướng trên, tình hình tổn thất cháy nổ trên thị trường bảo hiểm tài sản năm 2010 tiếp tục diễn biến theo chiều hướng gia tăng cả về số vụ và mức độ tổn thất. Nhiều vụ cháy đặc biệt nghiêm trọng đã xảy ra trong những tháng đầu năm như vụ cháy nhà máy dệt Samil (3,2 triệu USD), cháy nhà máy gỗ Poh Huat (ước tổn thất 5 triệu USD), nhà máy gỗ Scan Asia Pacific (ước tổn thất 1,4 triệu USD)... Trong những tháng giữa và cuối năm 2010 cũng đã xuất hiện một số vụ tổn thất lớn như cháy kho Hữu Nghị (ước tổn thất khoảng 1 triệu USD), vụ cháy tại công ty điện lực Hải phòng (ước tổn thất khoảng 16 tỷ VND) và gần đây nhất là vụ tổn thất tại nhà máy sản xuất mực in Tân Đông Dương (ngày 14/11/2010, ước tổn thất khoảng 2,5 triệu USD).

Một số vụ tổn thất lớn xảy ra trong năm 2010

No	Ng ời đ ợc bảo hiểm	Năm nghiệp vụ	Ngày tổn thất	Tổn thất ớc tính (100%) – USD
1	Samil Vietnam	2009	08/01/2010	3.200.000
2	Poh Huat	2009	31/05/2010	5.000.000
3	Công ty Sao Nam	2009	21/01/2010	900.000
4	Scan Asia Pacific	2009	27/02/2010	1.400.000
5	Kho Hữu Nghị	2009	08/08/2010	1.000.000
6	CT Điện Lực Hải Phòng	2010	31/08/2010	840.000
7	Nhà máy thủy điện Hố Hô	2010	02/10/2010	600.000
8	Công ty Tân Đông D ơng	2010	14/11/2010	2.500.000

Trong năm 2010, sáu cơn bão và sáu trận áp thấp nhiệt đới xuất hiện trên khu vực biển Đông, trong đó có những cơn bão lớn như Côn Sơn, Mindulle, Megi…đã gây những thiệt hại nghiêm trọng về kinh tế và con người. Mặc dù vậy, có thể nói thị trường bảo hiểm tài sản Việt nam đã trải qua một năm 2010 tương đối may mắn do không phải chịu những ảnh hưởng lớn bởi thiệt hại của các cơn bão như năm 2009. Tuy nhiên, những trận mưa lũ lịch sử liên tiếp tại miền Trung trong tháng 10/2010 vừa qua cũng gây những thiệt hại hết sức nặng nề. Mặc dù đến thời điểm hiện nay, tổng số thiệt hại về bảo hiểm chưa được thống kê đầy đủ song đã xuất hiện những khiếu nại bảo hiểm lớn như thiệt hại tại nhà máy thủy điện Hố Hô (ước 12 tỷ VND), khu nghỉ mát Động Thiên Đường (ước thiệt hại 20 tỷ VND…).

Có thể nói rủi ro về bão, lụt luôn là những nguy cơ hàng đầu đe dọa đến nền kinh tế cũng như sinh mạng người dân. Cũng cần nhắc lại rằng Việt Nam là một trong những nước sẽ chịu những tác động lớn nhất của biến đổi khí hậu toàn cầu và trên thực tế trong những năm gần đây các thảm họa thiên nhiên đã gây ra hàng chục nghìn tỷ VND thiệt hại kinh tế, hàng nghìn người bị chết hoặc mất tích do những cơn bão hoặc trận lụt xảy ra liên tiếp ở nước ta trong những năm gần đây, đặc biệt là tại khu vực miền Trung. Ngành kinh doanh bảo hiểm và cụ thể là bảo hiểm tài sản cũng là một trong những ngành bị ảnh hưởng nặng nề từ những tổn thất thiên tai. Chúng ta hẳn còn nhớ 2 cơn bão Ketsana và Miranea vào cuối năm 2009 đã gây thiệt hại bảo hiểm hàng chục triệu USD cho thị trường bảo hiểm tài sản Việt Nam, dẫn đến sự thua lỗ về kinh doanh nghiệp vụ của hàng loạt các doanh nghiệp trên thị trường. Mặc dù 2010 có thể được xem là một năm may mắn đối với các công ty bảo hiểm Việt Nam khi thiệt hại bảo hiểm do thiên tai ở mức thấp hơn rất nhiều so với vài năm gần đây song nguy cơ thì vẫn luôn tiềm ẩn. Trên thực tế, mặc dù vấn đề bảo hiểm rủi ro thiên tai đã luôn được đề cập chi tiết qua rất nhiều các bài viết hoặc hội thảo chuyên ngành trong thời gian gần đây song phải nhìn nhận rằng không có nhiều biến chuyển trong khai thác của các công ty bảo hiểm gốc đối với các rủi ro về thiên tai, hay quan trọng hơn là cái nhìn của các nhà bảo hiểm đối với rủi ro này vẫn chưa có những thay đổi tích cực. Việc bảo hiểm cho các rủi ro thiên tai vẫn luôn bị xem nhẹ và vẫn chỉ được coi như là một rủi ro phụ thêm cho khách hàng dưới các đơn bảo hiểm tài sản. Tình trạng cạnh tranh khốc liệt trên thị trường trong thời gian qua cũng đã có những ảnh hưởng đến các quyết định của doanh nghiệp bảo hiểm đối với việc bảo hiểm rủi ro thiên tai. Nhiều đơn vị rủi ro chịu những tổn thất thiên tai liên tiếp trong vài năm gần đây vẫn tiếp tục được được bảo hiểm mà không có những cải tiến nào về điều kiện, điều khoản cũng như tỷ lệ phí, thậm chí nhiều trường hợp còn hạ phí.

Với thực tế trên, nguy cơ tổn thất bảo hiểm thiên tai sẽ vẫn là mối quan ngại lớn đối sự phát triển thị trường bảo hiểm tài sản Việt Nam trong thời gian tới. Đối với các nhà nhận tái bảo hiểm quốc tế, Việt Nam vẫn tiếp tục là một trong những thị trường có độ rủi ro cao nhất về thiên tai trong khu vực. Trong mùa tái tục 2010/2011 vừa qua, mặc dù ảnh hưởng của các tổn thất thiên tai đến thị trường là không lớn song hầu như không có những sự điều chỉnh tích cực đáng kể nào từ thị trường quốc tế đối với các hợp đồng vượt mức bồi thường bảo vệ rủi ro thảm họa tại thị trường Việt Nam.■

BẢO HIỂM DẦU KHÍ Việt Nam 2010

Trần Minh Tuấn
Trưởng phòng TBH Dầu khí
VINARE

1. Tình hình thị trường bảo hiểm năng lượng thế giới:

**** Diễn biến thị trường:***

Trong những năm gần đây, thị trường năng lượng ngoài khơi đã mang lại cho các nhà bảo hiểm kết quả kinh doanh đầy thăng trầm, với những năm lãi năm lỗ xen kẽ lẫn nhau. Kết quả kinh doanh của thị trường đã chứng minh tính không ổn định của một nghiệp vụ bảo hiểm có danh mục rủi ro mất cân đối giữa giá trị bảo hiểm lớn và sự tập trung rủi ro trong khu vực bị ảnh hưởng của thảm họa. Vì lý do này, nghiệp vụ bảo hiểm năng lượng ngoài khơi, với doanh thu phí bảo hiểm ước tính 3 tỷ USD trên khắp thế giới, có vẻ mỏng manh và dễ bị đe dọa. Từ năm 2005, thị trường đã chứng kiến vài năm thua lỗ lớn, đặc biệt là năm 2005 và 2008, cả hai năm này đều bị ảnh hưởng bởi tổn thất do bão ở vịnh Mêhicô.

Hơn nữa, sự cố giếng phụt Macondo tháng 4 năm 2010 tiếp theo vụ chìm giàn khoan Deepwater Horizon cho thấy năm 2010 sẽ gia nhập những năm thua lỗ lớn. Số tiền bồi thường ước tính thuộc trách nhiệm bảo hiểm của tổn thất Deepwater Horizon/Macondo vào khoảng 1,5 tỷ USD đến 3,5 tỷ USD.

Tổn thất Macondo đã khiến cho xu hướng đang "mềm" của năm 2010 dừng đột ngột và phí bảo hiểm tăng lên đôi chút vào đầu quý 3, nhưng đó chỉ là cơ hội tương đối ngắn ngủi của thị trường vì hầu hết các nhà bảo hiểm đều đã nhận bảo hiểm đại đa số dịch vụ vào ngày 01 tháng 7.

Tổn thất Macondo cũng là một "hình mẫu" để dự đoán tình hình thị trường đang trở nên "cứng" hơn trong năm 2011, nhưng tác động thực sự duy nhất của nó đến nay về mặt thay đổi mức phí là ở thị trường bảo hiểm trách nhiệm. Phần bồi thường tổn thất về Thiệt hại vật chất và Khống chế giếng, mặc dù khá lớn, đã được thị trường bảo hiểm thương mại "tiêu hóa" tương đối dễ vì phần lớn tổn thất này không được bảo hiểm.

Mức phí bảo hiểm trách nhiệm đang tăng lên, nhưng với mức độ chậm hơn dự kiến vì tình trạng suy giảm đột ngột năng lực bảo hiểm dự tính trong lĩnh vực này biểu hiện chậm hơn nhiều so với dự báo.
Do tác động của tổn thất trên và chi phí nhượng tái bảo hiểm có thể gia tăng, thị trường tái bảo hiểm sẽ không nhượng bộ trong các cuộc đàm phán tái tục năm 2011 về cả việc tăng phí lẫn mức tự bồi thường.

Tuy nhiên, Mức độ "cứng" lên của thị trường thay đổi khác nhau nhiều và phụ thuộc vào nhiều yếu tố, bao gồm:

- Hồ sơ tổn thất/ Bản danh mục rủi ro;

- Loại hình hoạt động (người điều hành/nhà thầu khoan, lắp đặt đường ống v.v…);

- Doanh thu phí bảo hiểm liên quan;

- Giới hạn trách nhiệm yêu cầu của đơn bảo hiểm;

- Địa điểm có tài sản (đặc biệt là nguy cơ bị rủi ro thảm họa đe dọa và độ sâu vùng nước);

- Sử dụng công nghệ mới.

Năng lực bảo hiểm:

Năng lực bảo hiểm hoạt động dầu khí phần thượng nguồn toàn cầu tăng 60% trong 4 năm. Năm 2010, năng lực bảo hiểm lại tăng lên đối với cả rủi ro vận hành và xây lắp. Xu hướng năng lực bảo hiểm tăng bắt đầu từ năm 2006 và năng lực bảo hiểm dành cho rủi ro xây lắp (hơn 3 tỷ USD) đạt mức cao nhất trong hơn một thập kỷ qua. Đối với rủi ro vận hành, năng lực bảo hiểm đã tăng 60% trong 4 năm; điều đáng chú ý hơn là năng lực bảo hiểm của Lloyd's thực tế đã tăng lên gần 90% kể từ năm 2006 (từ 891 triệu USD lên 1.680 triệu USD).

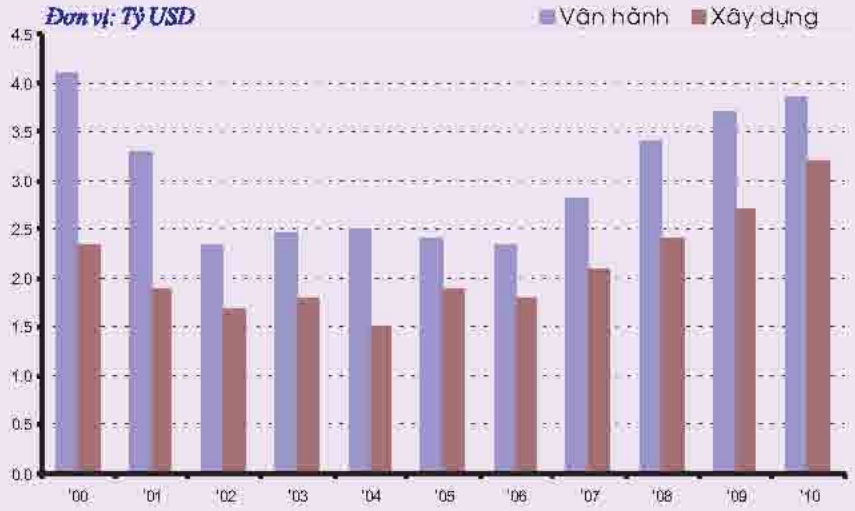
2. Tình hình thị trường bảo hiểm Dầu khí Việt Nam:

**** Bối cảnh thị trường:***

Thị trường trong nước cũng bị tác động bởi chu kỳ "mềm" của thế giới, tỷ lệ phí bảo hiểm nói chung của nhiều dịch vụ bảo hiểm dầu khí giảm đáng kể. Mặt khác, các dịch vụ thuộc chương trình tái bảo hiểm trọn gói của tập đoàn Dầu Khí Việt Nam (PVN) từ ngày mùng 1 tháng 01 năm 2010 lại được hưởng lợi từ các khoản khấu trừ đáng kể theo chương trình lớn này làm tỷ lệ phí càng giảm thêm.

Trong năm 2010, công việc khai thác bảo hiểm vẫn tập trung vào việc tái tục các đơn bảo hiểm hàng năm cùng với hoạt động khoan khá nhộn nhịp. Bên cạnh hoạt động khoan của một số công ty dầu được khởi động trở lại như Pearl Energy tại lô 06/94, Idemitsu tại lô 05-1C, còn có các công ty mới tham gia như Salamader Energy tại lô 31 Vĩnh Châu ngoài khơi Việt Nam.

Năng lực bảo hiểm hoạt động dầu khí phần thượng nguồn 2000 2010
(Loại trừ rủi ro bão ở vịnh Mêhicô)



Hoạt động phát triển mỏ mới cũng khá ấn tượng. Dự án phát triển mỏ Đại Hùng giai đoạn II sau khi bị trì hoãn một thời gian dài kể từ năm 2008 do khủng hoảng kinh tế nay đã được khởi động lại từ tháng 1 đầu năm. Dự án đóng mới tàu FPSO Bumi Armada tại cảng Keppel (Singapore) sau đó sẽ được kéo về mỏ Tê Giác Trắng cũng là dự án chiến lược của PVN. Tháng 11 năm 2010 đánh dấu một sự kiện nổi bật nhất trong năm, đó là việc triển khai dự án xây dựng và lắp đặt công trình dự án Biển Đông tại Bể Côn Sơn ngoài khơi Việt Nam với 100% vốn đầu tư của PVN, có giá trị đầu tư ước tính khoảng 1,12 tỷ USD. Đây là dự án xây dựng và lắp đặt ngoài khơi lớn nhất tại Việt Nam từ trước tới nay với tổng số phí bảo hiểm lên tới hơn 20 triệu USD, chiếm gần 43% tổng số phí bảo hiểm năm nghiệp vụ 2010.

Tính đến 31/12/2010, tổng phí bảo hiểm nghiệp vụ Dầu Khí của thị trường năm 2010 (theo năm nghiệp vụ) đạt khoảng 47 triệu USD, tăng hơn 25% so với cùng kỳ năm trước. PVI vẫn là công ty bảo hiểm đứng đầu trên thị trường cung cấp các dịch vụ bảo hiểm tài sản, trách nhiệm và xây dựng lắp đặt liên quan tới các hoạt động tìm kiếm thăm dò, phát triển và khai thác dầu khí cho các công ty dầu khí hoạt động ở Việt Nam dưới hình thức liên doanh, theo các hợp đồng phân chia sản phẩm (PSC) hoặc các đề án điều hành chung (JOC).

**** Tình hình tổn thất :***

Trong năm 2010 (năm tài chính), đã có 06 vụ tổn thất xảy ra thuộc 3 năm nghiệp vụ khác nhau 2007, 2009 và 2010, tương đương với cùng kỳ năm trước, với tổng số tiền dự phòng bồi thường thực (Net Claim Amounts) là hơn 19,7 triệu USD (100%), đó là:

Tổn thất đường ống xuất tại mỏ Đại Hùng của PVEP (năm nghiệp vụ 2010) xảy ra ngày 11/01/2010 với số tiền dự phòng bồi thường thực ước 850.000 USD.

Sự cố sụt giảm lưu lượng sản xuất của giếng P3 tại lô 06.1 của BP (năm nghiệp vụ 2010) xảy ra ngày 08/02/2010 với số tiền dự phòng bồi thường thực ước 750.000 USD. Thiệt hại cẩu thủy lực của kho nổi chứa và xuất dầu thô "Chí Linh" theo đơn bảo hiểm trọn gói Năng lượng của VSP (năm nghiệp vụ 2009) xảy ra ngày 22/05/2010 với số tiền dự phòng bồi thường 6,25 triệu USD

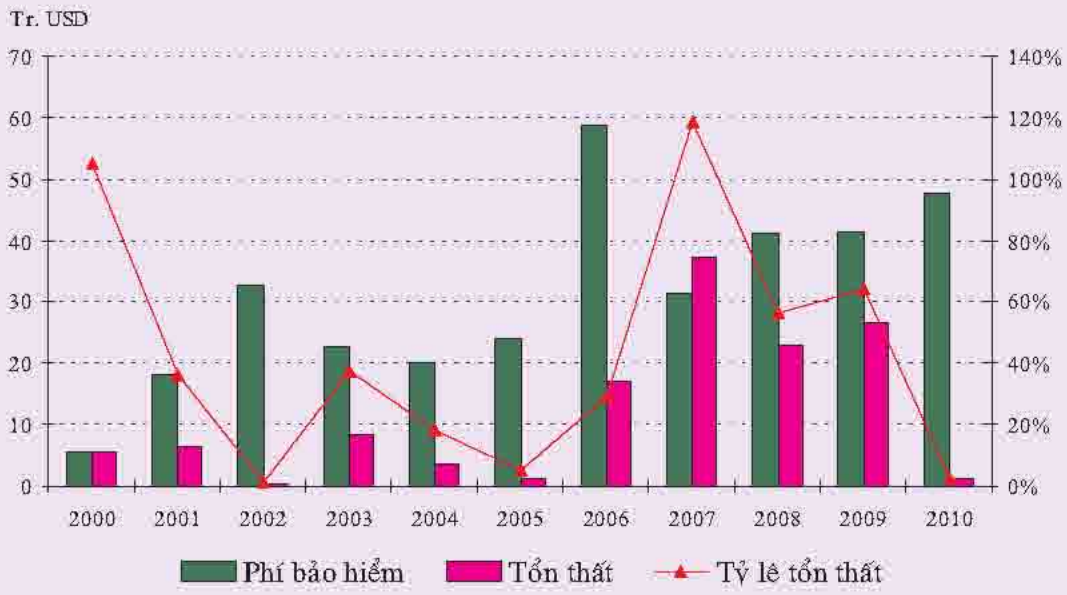
Rò rỉ khí tại đường ống STV- RD theo đơn bảo hiểm xây dựng ngoài khơi của PV Gas (năm nghiệp vụ 2007) được phát hiện thấy vào ngày 04/05/2010 (chưa có thông báo về số tiền dự phòng bồi thường).

02 vụ thiệt hại đường ống 6" và 10" dưới biển theo đơn bảo hiểm trọn gói năng lượng của Petronas Carigali (năm nghiệp vụ 2007) được phát hiện thấy vào ngày 16/04 và 13/7/2010 với số tiền dự phòng bồi thường lần lượt là 7,5 triệu USD và 4,35 triệu USD.

Công tác giải quyết bồi thường trong năm 2010 tập trung chủ yếu vào việc giải quyết một số vụ tổn thất thuộc năm nghiệp vụ 2006, 2007, 2008 và 2009. Điển hình là sự cố nứt đường ống dẫn dầu 12,75" của Công ty cùng điều hành Cửu Long xảy ra ngày 23/9/2008 trong quá trình phát triển mỏ với số tiền bồi thường gần 1,3 triệu USD; sự cố đứt dây cáp cần cẩu trên tàu Côn Sơn của Xí nghiệp liên doanh Việt - Xô (Vietsovpetro) xảy ra ngày 06/9/2008 với số tiền bồi thường 5,136 triệu USD và sự cố giếng phụt trong quá trình khoan giếng sản xuất RD -3P của KNOC xảy ra ngày 08/08/2009 với số tiền bồi thường trả trước trong 2 đợt là 11,4 triệu USD.

Tính đến 31/12/2010, tổng số tiền dự phòng bồi thường của các vụ tổn thất chưa giải quyết từ năm 2001 còn gần 54 triệu USD. Tỷ lệ tổn thất trung bình của nghiệp vụ này từ năm 2000 đến nay hơn 38%.■

PHÍ BẢO HIỂM VÀ TỔN THẤT CỦA NGHIỆP VỤ DẦU KHÍ VIỆT NAM
từ năm 2000 - 2010 (theo năm nghiệp vụ tính đến ngày 31/12/2010)



BẢO HIỂM HÀNG KHÔNG 2010

Nguyễn Thị Thoa
Phó phòng TBH Hàng không
VINARE

1. Tình hình bảo hiểm hàng không thế giới

Tình hình chung

Phí bảo hiểm hàng không thế giới năm 2010 đã tăng trung bình 4% so với năm 2009. Tuy nhiên tốc độ tăng trưởng chủ yếu rơi vào các tháng đầu năm. Quý 1 năm 2010 có tổng phí tăng 13%, nhưng trong quý 2 và quý 3, tốc độ tăng phí đã chững lại, và thị trường đang có dấu hiệu mềm hơn, với tốc độ tăng trưởng là 7%. Tháng 11 có tổng phí tái tục tăng 17% so với cùng kỳ năm 2009 nhưng chủ yếu là do tái tục 3 hãng hàng không có tổn thất lớn. Loại trừ 3 hãng này, phí tháng 11 thậm chí còn giảm 12% so với cùng kỳ năm 2009. Phí tháng 12 giảm 1%, do có một số hãng thu xếp bảo hiểm chung vào một chương trình bảo hiểm và do tình hình tổn thất đã được cải thiện nhiều. Tổng phí của thị trường hàng không thế giới trong năm 2010 đạt khoảng 1,9 tỷ USD.

Số lượng hành khách và giá trị đội bay trung bình đã tăng ở tất cả các khu vực trong năm 2010, với tốc độ tăng trung bình là 6% đối với số lượng hành khách và 10% với giá trị đội bay. Một điều khác thường là châu Phi và châu Mỹ La tinh đã có tốc độ tăng trưởng đội bay nhanh nhất trong 3 quý đầu của năm. Châu Á vẫn đang giữ vị trí là khu vực có giá trị đội bay cao nhất.

Tình hình thị trường bảo hiểm hàng không đã ngày càng trở nên mềm hơn, tuy nhiên, các nhà bảo hiểm hàng không vẫn đánh giá các hãng hàng không dựa trên đặc điểm riêng của từng hãng. Những hãng nào có tình hình tổn thất xấu vẫn đang phải chịu tăng phí đáng kể cho dù thị trường đang có xu hướng giảm phí. Nếu nhìn vào các con số ban đầu thì có thể thấy thị trường bảo hiểm hàng không đang trở nên mềm hơn. Tuy nhiên, thực tế phức tạp hơn nhiều và chưa thể khẳng định thị trường hàng không đã chấm dứt xu hướng tăng phí và bắt đầu một thời kỳ giảm phí, vì có rất nhiều yếu tố ảnh hưởng đến phí của một chương trình bảo hiểm hàng không. Theo số liệu được công bố trên thị trường, trong năm 2010 có nhiều hãng hàng không có phí bảo hiểm tăng hơn là những hãng có phí giảm.

Năng lực bảo hiểm trên thị trường vẫn được duy trì, mặc dù trong 4 năm vừa qua, bồi thường luôn cao hơn phí bảo hiểm. Lý do là các nhà bảo hiểm vẫn mong muốn đa dạng hóa danh mục hoạt động kinh doanh của mình. Họ có thể không cần phải tham gia tích cực vào tất cả các chương trình bảo hiểm hàng không, mà chỉ cần tham gia một phần nhỏ trong lĩnh vực bảo hiểm này, và đây là một hình thức tương đối hiệu quả, đảm bảo chiến lược đa dạng hóa danh mục hoạt động kinh doanh của các nhà bảo hiểm. Thị trường hàng không thường có nhiều biến động sau khi xảy ra một tổn thất, nhiều công ty bảo hiểm rút khỏi thị trường, nhưng ngay sau đó lại nhanh chóng quay trở lại vì bị hấp dẫn bởi phí bảo hiểm cao hơn. Vì thế, trừ khi thị trường có những thay đổi đáng kể ảnh hưởng đến chiến lược kinh doanh toàn cầu, năng lực bảo hiểm trên thị trường bảo hiểm hàng không vẫn tiếp tục được duy trì ở mức an toàn.

Tình hình tăng/giảm phí năm 2010

	Thay đổi giá trị đội bay (%)	Thay đổi lưu lượng hành khách (%)	Phí bảo hiểm kỳ trước (triệu USD)	Phí bảo hiểm tái tục (triệu USD)	Tăng/giảm phí bảo hiểm (%)
Quý 1	+7	+5	39,68	44,80	+13
Quý 2	+5	+12	214,51	230,47	+7
Quý 3	+18	+16	268,19	287,19	+7
Tháng 10	+2	+14	100,65	108,48	+8
Tháng 11	+8	+11	200,52	233,88	+17
Tháng 12	+3	+8	880,36	871,21	-1
Tổng	**+6**	**+10**	**1.703,91**	**1.776,04**	**+4**

Xu hướng 2011

Niềm tin đang trở lại với ngành hàng không, do các hãng hàng không dự kiến số lượng hành khách sẽ tăng 13% và giá trị đội bay trung bình (AFV) tăng 9% trong năm 2011. Cùng thời kỳ năm trước, các hãng dự kiến số lượng hành khách giảm 9% và giá trị đội bay trung bình chỉ tăng 1%.

Tuy nhiên, việc phí bảo hiểm sẽ tăng hay giảm trong năm 2011 còn tùy thuộc vào tình hình tổn thất. Nhìn chung, thị trường bảo hiểm hàng không hiện đang ở mức lành mạnh, năng lực bảo hiểm vẫn cao. Mặc dù vậy, các hãng hàng không nên tránh để rơi vào tình trạng không có đủ các nhà bảo hiểm tham gia chương trình bảo hiểm của hãng mình, bằng cách giữ mối quan hệ mật thiết với thị trường bảo hiểm và đảm bảo rằng các nhà bảo hiểm luôn hiểu đúng về mức độ rủi ro của hãng mình. Khi các nhà bảo hiểm không hiểu rõ về hãng hàng không, hoặc họ cảm thấy thông tin cung cấp không được minh bạch, họ sẽ có chiều hướng áp dụng một mức phí bảo hiểm dựa trên xu thế chung của thị trường.

Tình hình tổn thất

Tổng tổn thất hàng không thế giới trong năm 2010, nếu không tính các tổn thất nhỏ, là 1,55 tỷ USD, trong khi trong năm 2009 là 1,79 tỷ USD. Nếu tính cả các tổn thất nhỏ thì tổng tổn thất hàng không thế giới năm 2010 là 2,1 tỷ USD, thấp hơn so với con số 2,34 tỷ USD trong năm 2009.

Như vậy năm 2010 là năm thứ 3 có tổn thất vượt qua ngưỡng 2 tỷ USD trong vòng 4 năm trở lại đây. Tuy nhiên, số lượng hành khách tử vong từ các tai nạn hàng không lại có xu hướng giảm đi. Số hành khách tử vong trong các tai nạn hàng không năm 2010 là 601, trong khi con số trung bình trong nhiều năm là 621. Trong 5 năm vừa qua, số người tử vong trong các tai nạn hàng không đều thấp hơn con số trung bình nhiều năm.

Các loại hình bảo hiểm hàng không khác

Thị trường bảo hiểm cho các loại hình bảo hiểm hàng không khác như sân bay, nhà chế tạo máy bay và các công ty dịch vụ vẫn tiếp tục thời kỳ giảm phí, với phí bảo hiểm trong năm 2010 giảm khoảng 3%, còn tỷ lệ giảm phí trong các năm trước đó 2009, 2008 và 2007 là 2%, 1% và 4%. Các nhà bảo hiểm áp dụng mức độ giảm phí khác nhau giữa các khu vực địa lý. Khu vực Bắc Mỹ có tốc độ giảm phí chậm hơn so với các khu vực khác. Lý do là vì khu vực này có nhiều hãng chế tạo máy bay, đây là một rủi ro lớn trong các khiếu nại hàng không, đặc biệt hệ thống pháp luật Mỹ lại đưa ra những mức bồi thường rất cao.

Thị trường bảo hiểm cho các loại hình bảo hiểm hàng không này đã giảm phí rất nhiều trong các năm vừa qua. Trong năm 2006, tổng phí của toàn thị trường thế giới đạt 904 triệu USD với 214 công ty tham gia bảo hiểm được đưa vào thống kê. Trong năm 2009, 245 chương trình bảo hiểm được thu xếp với tổng phí bảo hiểm chỉ còn 771 triệu USD.

Mặc dù đã 4 năm liên tiếp, thị trường giảm phí, nhưng chưa có dấu hiệu nào chứng tỏ phí sẽ tăng trong năm 2011. Năng lực nhận bảo hiểm vẫn tiếp tục tăng trong năm 2010, các nhà môi giới cũng đang cạnh tranh gay gắt để giành hoặc duy trì dịch vụ. Ngoài ra, các chương trình quản lý rủi ro lại được tiến hành rất tốt ở hầu hết các khu vực, vì thế, có rất ít lý do để xu hướng thị trường có thể thay đổi trong năm 2011.

2. Tình hình bảo hiểm hàng không ở Việt Nam

Năm 2010, hãng hàng không hoạt động theo phương thức truyền thống Air Mekong đã chính thức khai thác các chuyến bay nội địa vào tháng 10. Tuy nhiên, do Indochina Airlines đã ngừng hoạt động vào cuối năm 2009 do gặp nhiều khó khăn về tài chính, nên thị trường hàng không nội địa vẫn chỉ có bốn hãng khai thác là Vietnam Airlines, Vasco, Jetstar Pacific Airlines, và Air Mekong. Hãng hàng không tư nhân Vietjet Air vẫn chưa thể có được chuyến bay thương mại đầu tiên vì chưa chuẩn bị được các điều kiện cần thiết.

Vietnam Airlines hiện đang khai thác một đội bay gồm 68 máy bay hiện đại với các máy bay Boeing 777, Airbus A330, Airbus A321/320, ART72-500 và Forkker 70. Hãng có một mạng lưới gồm 70 đường bay tới 20 điểm nội địa và 26 điểm đến quốc tế với 320 chuyến bay mỗi ngày. Tháng 6 năm 2010, Vietnam Airlines đã trở thành thành viên chính thức của Liên minh toàn cầu SkyTeam với tư cách là đối tác chiến lược của SkyTeam tại khu vực Đông Nam Á. Sự kiện này đã đánh dấu một bước tiến quan trọng trong tiến trình phát triển và hội nhập của Vietnam Airlines, đồng thời khẳng định đẳng cấp và vị thế mới trên bản đồ hàng không thế giới.

Năm 2010 là năm ngành hàng không thế giới, trong đó có Vietnam Airlines, bị ảnh hưởng nặng nề bởi thiên tai và các hiện tượng thời tiết bất thường như núi lửa, bão lũ... Tuy nhiên, cũng từ năm 2010, tình hình thị trường vận tải hàng không trên thế giới đã bắt đầu phục hồi sau giai đoạn khủng hoảng và có chiều hướng tăng trưởng tốt hơn, mặc dù vậy vẫn tiềm ẩn nhiều rủi ro từ sự bất ổn của nền tài chính, tiền tệ thế giới, nguy cơ khủng bố và tình hình chính trị không ổn định ở một số nước trong khu vực.

Tuy nhiên, trong năm 2010, Vietnam Airlines đã vượt qua khó khăn và đạt được nhiều thành tựu mới, với sự phát triển mạnh mẽ về mạng đường bay. Trong năm 2010 hãng đã mở mới và khôi phục 11 đường bay quốc tế và nội địa. Chỉ trong vòng hơn một năm, từ quy mô khai thác trung bình khoảng 225 chuyến bay/ ngày, đến cuối năm 2010, Vietnam Airlines đã tăng quy mô lên gần 1,5 lần, thực hiện trung bình khoảng 320 chuyến bay/ ngày. Trong năm 2011, hãng phấn đấu đạt chỉ tiêu vận chuyển 14 triệu lượt hành khách (tăng 20%), 193000 tấn hàng hóa (tăng 16%), đạt tổng doanh thu 45.500 tỷ VND, tăng 28% so với năm 2010.

Theo thống kê của Bộ Giao thông - Vận tải, sản lượng vận chuyển hành khách bằng đường hàng không đến hết tháng 11/2010 của cả nước đạt 12,87 triệu lượt khách, tăng 24% so với cùng kỳ năm 2009. Điều này cho thấy, thị trường vận chuyển hàng không nội địa đã thực sự phục hồi sau 2 - 3 năm duy trì bay với tốc độ tăng trưởng thấp. Năm 2009, do ảnh hưởng của khủng hoảng kinh tế thế giới nên hầu như vận chuyển hàng không quốc tế không tăng, nhưng năm 2010 đã tăng lên 26%. Các chuyên gia hàng không nhận định, đây là tín hiệu vui cho ngành hàng không Việt Nam.

Tổng phí bảo hiểm của toàn thị trường hàng không Việt Nam năm 2010 đạt 25,5 triệu USD, tăng 4,5% so với năm 2009, trong đó phí của Vietnam Airlines là 18,60 triệu USD, tăng 6,77% so với năm 2009.

Tổng tổn thất ước tính của thị trường bảo hiểm hàng không năm 2010 tính đến thời điểm hiện tại khoảng 5,35 triệu USD, chủ yếu là các tổn thất của Vietnam Airlines. Trong đó đã thanh toán được 3,23 triệu USD. Jetstar Pacific Airlines có một sự cố hỏng động cơ phụ máy bay, nhưng chi phí dưới mức miễn thường. Tổng công ty bay dịch vụ Việt Nam (SFC) cũng có một sự cố chim va đối với máy bay trực thăng EC155B1, số đăng ký VN8621, nhưng chưa có ước tổn thất. Các khách hàng hàng không khác trên thị trường bảo hiểm hàng không không có tổn thất.

Trong năm 2010, các nhà bảo hiểm đã thanh toán xong sự cố máy bay Boeing 777 của Vietnam Airlines tại Nhật bản ngày 29/7/2008. Tổng bồi thường cho sự cố này là 19,2 triệu USD, bao gồm cả bồi thường mất khả năng sử dụng và chi phí giám định.

Phần lớn các hãng hàng không và các khách hàng bảo hiểm hàng không ở Việt Nam đã tái tục hợp đồng 2010/2011. Tổng phí của toàn thị trường bảo hiểm hàng không tính đến thời điểm này đạt khoảng 22,26 triệu USD tăng 8,58% so với cùng kỳ năm 2010, trong đó phí của Vietnam Airlines là 19,61 triệu USD tăng 5,43% so với năm 2010.

Tổng Công ty Bay dịch vụ Việt Nam và chương trình bảo hiểm vệ tinh VINASAT sẽ tái tục hợp đồng bảo hiểm trong tháng 4. Phí bảo hiểm của hai hợp đồng này trong năm 2010 đạt 4,43 triệu USD. Dự kiến trong năm 2011, tổng phí bảo hiểm của toàn thị trường bảo hiểm Việt Nam sẽ đạt khoảng 26 triệu USD.■

MÙA TÁI TỤC 2011/12 - NGHIỆP VỤ P&I

Đặng Giáng Hương
Phòng Hàng hải - VINARE

1. Thị trường hàng hải Việt Nam:

Năm 2009 là một năm tồi tệ đối với các hãng vận chuyển trên thế giới và trong nước. Bước sang năm 2010, mặc dù ngành vận tải biển chưa thực sự thoát ra khỏi tình trạng khó khăn và phục hồi chậm hơn so với các ngành kinh tế khác, tuy nhiên, do thương mại thế giới có chiều hướng tăng, vận tải biển trong nước đã có dấu hiệu khởi sắc.

Năm 2010, lợi nhuận các doanh nghiệp vận tải tăng lên, mặc dù tỷ suất sinh lời vẫn còn thấp so với giai đoạn trước khủng hoảng bởi áp lực chi phí lãi vay, khấu hao vẫn còn lớn và giá cước chỉ mới ở giai đoạn đầu của tăng trưởng.

Giá cước vận chuyển đã phục hồi đáng kể:

Từ năm 2010, hoạt động vận tải biển bắt đầu nhộn nhịp trở lại và giá cước vận tải biển quốc tế tổng hợp (Baltic Dry Index - BDI) đã phục hồi đáng kể. Trong quý I/2010, giá cước vận tải biển trong nước qua 3 lần điều chỉnh đã tăng bình quân 15 - 20%. Bước sang quý II, BDI đã tăng trên 40% trong đợt tháng 4, 5 và đến đầu tháng 6/2010, chỉ số BDI là 34,5% so với cuối năm 2009. Dự báo cuối năm 2010, chỉ số BDI có thể tăng thêm 61%. Đây là một tín hiệu khả quan, vì mức cước hiện tại đã giúp gia tăng đáng kể tỷ lệ lợi nhuận gộp của các doanh nghiệp trong ngành.

Triển vọng ngành vận tải biển:

Thời kỳ khủng hoảng đã đi qua, kinh tế thế giới đã dần phục hồi trở lại. Tuy nhiên, các hãng vận chuyển vẫn phải đối đầu với rất nhiều khó khăn phía trước. Vì vậy, việc điều chỉnh, tái cơ cấu đội tàu và phát triển kế hoạch kinh doanh cần phải được coi trọng đúng mức. Đó là phát triển đội tàu biển Việt Nam theo hướng hiện đại, chú trọng phát triển các loại tàu chuyên dùng (tàu container, hàng rời, dầu) và tàu trọng tải lớn, từng bước trẻ hóa đội tàu biển Việt Nam, đến năm 2020 đạt độ tuổi bình quân 12 năm. Đến hết năm 2010, dự báo tổng trọng tải đạt 6 - 6,5 triệu DWT, năm 2015 có tổng trọng tải 8,5 - 9,5 triệu DWT, đến năm 2020 đạt 11,5-13,5 triệu DWT. Việc tăng trọng tải và đưa vào sử dụng các tàu mới sẽ khiến nguồn thu và lợi nhuận của các hãng vận chuyển sẽ tăng mạnh trong thời gian tới.
Nhu cầu vận tải container đang trở nên thịnh hành, hiện nay hơn 85% thị phần vận chuyển container do các hãng tàu lớn nắm giữ, còn ở Việt Nam, các hãng tàu vận chuyển container chỉ chiếm 15%. Vì vậy, Chính phủ và Nhà nước đang xây dựng để dần đồng bộ hóa cơ sở hạ tầng, đầu tư vận tải container để phục vụ kịp thời nhu cầu vận tải biển trong tương lai.

Việt Nam gia nhập công ước Bunker Convention tháng 9 năm 2010 và cục Hàng hải Việt nam chính thức cấp giấy chứng nhận Bunker cho các tàu Việt nam trên 1000 tấn từ tháng 11/2010. Việc gia nhập công ước này tạo điều kiện thuận lợi cho các chủ tàu Việt Nam trong việc xin cấp giấy chứng nhận Bunker mà trước đây phải xin cấp ở nước ngoài và phải mất nhiều chi phí.

2. Thị trường bảo hiểm P&I Việt Nam năm 2010

Tính đến cuối năm 2010 số tàu tham gia P&I là 544 tàu với gần 4,5 triệu tấn dung tích tăng 2% so với năm 2009. Trong năm 2010 nhân lúc thị trường tàu biển giảm giá một số chủ tàu đã tranh thủ mua tàu như các tàu Van Phong 01, tàu VTC Tiger, tàu Vinalines

Freedome, QMV 1, Vinalines Sunrise, Vinalines Pacific... Bên cạch đó một số lượng các tàu nhỏ từ hơn 1000 tấn dung tích đến dưới 3000 tấn dung tích vẫn tiếp tục được hoàn thiện từ các dự án đóng tàu trong nước.

Thị trường bảo hiểm P&I Việt Nam có thêm 1 công ty BH tham gia bảo hiểm P&I là VNI. Nhìn chung tình hình hợp tác giữa các công ty bảo hiểm trong nghiệp vụ P&I tốt hơn so với các năm trước đặc biệt là trong việc tái tục với các Hội P&I. Tuy nhiên cạnh tranh giữa các công ty bảo hiểm vẫn tiếp diễn song không gay gắt như các năm trước.

Ngoài ra có thêm một Hội phí tương hỗ tham gia thị trường Việt Nam là Hội South of England và hội phí cố định British Marine. Bên cạnh đó QBE Việt Nam cũng đã tiếp cận thị trường P&I. Trong năm 2010 dưới sự hỗ trợ của QBE (ÚC), QBE Việt Nam đã cấp đơn P&I cho một số tàu Việt Nam với mức trách nhiệm cao nhất là 30 triệu USD.

3. Tình hình chung các Hội P&I mùa tái tục 2011

• Nhìn tổng thể kết quả tài chính năm 2009/10 của thị trường P&I (nhóm Hội quốc tế) là rất khả quan.

- Tổng số tấn dung tích tham gia tăng 7%

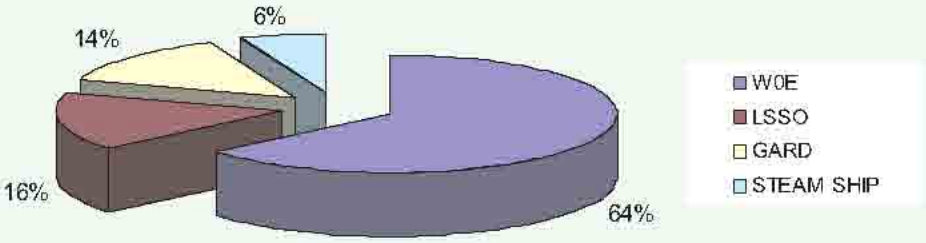
- Tổng phí năm nghiệp vụ 2009 tăng 5% (so với phí năm 2008 sau khi đã trừ các khoản phí không dự trù trước (unbudgeted call)

- Tổng bồi thường đã trả và net bồi thường đã trả tăng tương ứng 11,9% và 4,7%

- Lỗ nghiệp vụ 1%

- Thu nhập đầu tư tăng mạnh đạt 675 triệu USD so với lỗ 840 triệu USD 2008/09. Kết quả cuối cùng dương 644 triệu USD.

Số Hội P&I quốc tế tham gia thị trường P&I Việt Nam vẫn chủ yếu gồm 4 Hội là WOE, GARD, LSSO, STEAM SHIP với thị phần tính đến 31/12/2010 như sau:



- Tổng tài sản tăng 17% & dự phòng tự do tăng 29%. Đây là năm mà tổng tài sản và dự phòng tự do của các Hội cao nhất.

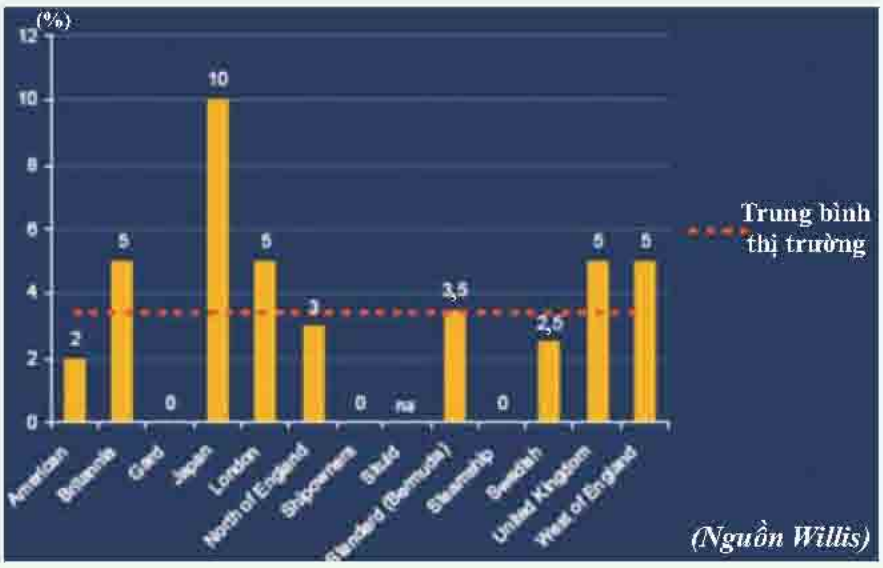
• Xu hướng các khiếu nại:

Số tiền cho từng khiếu nại riêng lẻ sẽ tiếp tục tăng do nhiều nguyên nhân như lạm phát, do việc tăng mức trách nhiệm của các công ước, chi phí luật sư tăng, ...

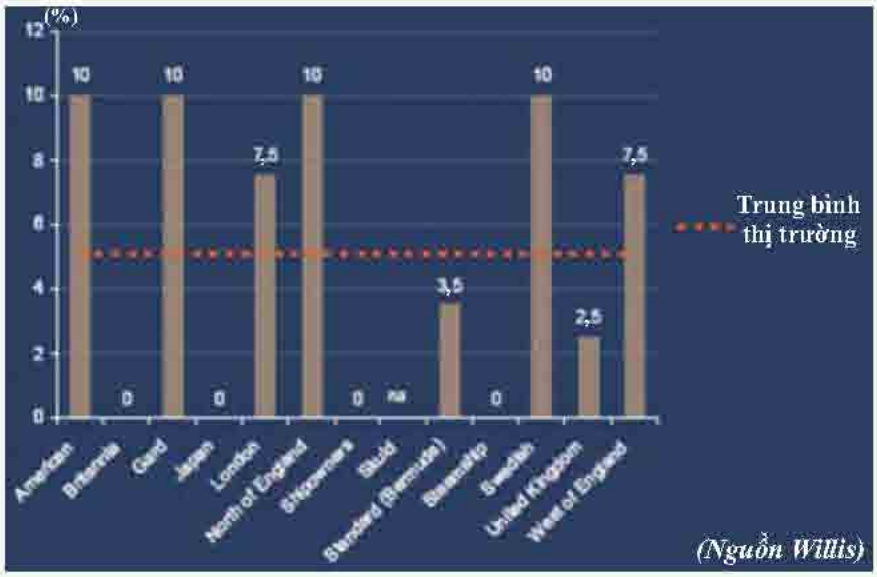
Số lượng vụ khiếu nại theo thông báo mấy năm gần đây có giảm, tuy nhiên do sự phục hồi tuy còn chậm của kinh tế thế giới và sự gia tăng của đội tàu thế giới thì số lượng các vụ tổn thất sẽ tăng trở lại.

Theo phân tích của Hội WOE là có sự thay đổi về mặt địa lý của các sự cố và giữa việc điều hành các tàu Phương Tây và Phương Đông. Số khiếu nại ở khu vực Far East xảy ra nhiều hơn so với các năm trước. Đơn cử như trong năm 2010 có 12 vụ khiếu nại rơi vào Pool trong đó có 11 vụ đâm va và 1 vụ mắc cạn. Tuổi các tàu có liên quan là từ 1978 đến 2010 và 9 trong số 12 vụ đó thì có liên quan đến chủ tàu Châu Á hoặc xảy ra tại khu vực Châu Á.

Do đầu tư tài chính trong năm 2009-2010 rất khả quan nên bắt đầu từ đầu tháng 10/2010 các Hội P&I đã thông báo mức tăng chung cho P&I và FD&D năm 2011. Nhìn chung mức tăng chung của P&I và thấp hơn so với mấy năm trước đây cao nhất là 10% và thấp nhất là 0%, trung bình toàn nhóm hội quốc tế là khoảng 3,5%.



Với mức tăng chung của FD&D năm 2011 cũng thấp hơn so với năm 2010, cao nhất là 10% và thấp nhất là 0%, trung bình mức tăng chung trong nhóm Hội là khoảng 5%.



• Phí tái bảo hiểm :

Sau khi nhóm Hội quốc tế đàm phán, phí tái bảo hiểm năm 2011 thấp hơn so với năm 2010 cụ thể đối với từng loại tàu như sau:

Đơn vị: USD/GT

Loại tàu	2010	2011	Thay đổi
Tàu dầu thô	0,7554	0,7038	- 6,83%
Tàu chở dầu thành phẩm	0,3335	0,3055	- 8,40%
Tàu hàng khô/ container	0,3867	0,3709	- 4,09%
Tàu khách	1,5654	1,478	- 5,58%

Như đã phân tích ở phần trên cho thấy mức tăng chung năm 2011 không cao như các năm trước song các Hội có xu hướng nâng các mức khấu trừ lên để giảm bớt các chi phí khiếu nại. Cụ thể một số hội đã yêu cầu tăng mức khấu trừ như sau:

Hội Lsso : Mức khấu trừ của các khiếu nại dưới 15000 USD sẽ tăng 2000 USD

.

Hội WOE : Tất cả các mức khấu trừ hiện nay là 12500 USD hoặc thấp hơn sẽ sẽ tăng 2000 USD.

Hội UK : Mức khấu trừ tiêu chuẩn là 5000 USD áp dụng cho năm 2011, nếu chưa đạt mức tiêu chuẩn thì sẽ điều chỉnh về mức tiêu chuẩn. Tuy nhiên Hội cũng có thể đề nghị mức khấu trừ cao hơn như là một đề nghị tái tục.

4.Tình hình tái tục bảo hiểm P&I

Như đã thông báo trong phần trên, mức tăng chung của các Hội P&I năm 2011 là không cao do vậy các Hội P&I cũng chỉ yêu cầu mức tăng bằng đúng mức tăng chung đã thông báo đối với các đội tàu có tỉ lệ tổn thất tốt ví dụ như đội tàu Vitranschart ,đội tàu VSP, PTSC… tham gia với Hội WOE; Đội tàu Petrolimex tham gia với Hội LSSO…Tuy nhiên một số đội tàu có tỉ lệ tổn thất cao ngoài mức tăng chung Hội yêu cầu áp dụng thêm một mức tăng cho tỉ lệ tổn thất từ 10% đến 35%.

Nhìn về tổng thể thì năm 2011 là năm mà kết quả tái tục với các Hội P&I là khả quan hơn so với các năm trước đây với nhiều đội tàu có mức phí giữ nguyên như 2010 (nhưng có điều kiện); một số khác tăng chỉ tăng bằng hoặc thấp hơn mức tăng chung của các Hội; một số đội tàu khác thì tăng từ 5% đến 20% và đội tàu có mức tăng cao nhất là 25%. Đặc biệt các công ty bảo hiểm đã rất cố gắng trong thương lượng và kết quả Hội WOE & Hội LSSO đã chấp nhận giữ nguyên mức khấu trừ như năm 2010.Việc Hội không tăng mức khấu trừ năm 2011 đã giảm gánh nặng cho các công ty bảo hiểm bởi vì họ đang phải chịu chênh lệch rất lớn giữa mức khấu trừ với Hội và mức khấu trừ với chủ tàu.

Trong mùa tái tục năm 2011 này sự có mặt của công ty môi giới tham gia vào quá trình tái tục đây cũng là vấn đề trăn trở đối với các công ty bảo hiểm Việt Nam.

Kinh doanh của các chủ tàu Việt Nam nói chung đã dần dần hồi phục trong năm 2010 tuy nhiên những khó khăn do biến động tỷ giá, lạm phát, giá xăng dầu trong nước tăng cao, …ảnh hưởng không nhỏ đến kinh doanh của các chủ tàu do đó việc tái tục với các chủ tàu của các công ty bảo hiểm rất khó khăn. Chính vì vậy mà hiện tượng tàu chuyển từ doanh nghiệp bảo hiểm này sang doanh nghiệp bảo hiểm khác là khá phổ biến trong năm 2011 và gây xáo trộn trong thị trường bảo hiểm P&I.

Mùa tái tục P&I đã qua với những thách thức mới cho cả phía các công ty bảo hiểm và các công ty tàu biển Việt Nam. Hy vọng năm 2011, thị trường tàu biển thế giới sẽ sáng sủa hơn mấy năm qua.■

BẢO HIỂM HÀNG HẢI 2010

Mai Xuân Dũng
Trưởng phòng TBH Hàng Hải
VINARE

Mặc dù phải đương đầu với nhiều khó khăn, thách thức do hậu quả của khủng hoảng kinh tế thế giới, cộng với thiên tai khắc nghiệt, nền kinh tế Việt nam đã đạt được những kết quả đáng khích lệ trên tất cả các lĩnh vực.

Theo Tổng cục thống kê, tốc độ tăng trưởng tổng sản phẩm trong nước GDP năm 2010 ước đạt tính 6,78%. Tình hình xuất nhập khẩucũng đang diễn biến theo chiều hướng tích cực. Kim ngạch hàng hóa xuất khẩu năm 2010 đạt 71,6 tỷ USD, tăng 25,5% so với năm 2009. Kim ngạch hàng hóa nhập khẩu năm 2010 đạt 84tỷ USD, tăng 20,1% so với năm trước.

Về bảo hiểm hàng hoá

Doanh thu bảo hiểm hàng hoá vận chuyển năm 2010 tăng gần 27% so với năm 2009, đạt hơn 1.200 tỷ VND. Các doanh nghiệp có doanh thu dẫn đầu thị trường ở nghiệp vụ này vẫn là các công ty "lớn", hoạt động lâu năm, có mạng lưới rộng khắp như Bảo Việt, PJICO, Bảo Minh, PVI; nhiều doanh nghiệp nhỏ có mức tăng trưởng cao.

Cạnh tranh bằng giảm phí, mở rộng điều kiện điều khoản vẫn tiếp tục. Việc bảo hiểm một số mặt hàng nhạy cảm như thức ăn gia súc, phân bón, sắt thép ... đã được thông báo rộng rãi và đã có một số doanh nghiệp thắt chặt hướng dẫn khai thác thậm trí không tiếp tục khai thác. Mặc dù vậy, khách hàng vẫn tìm được nguồn cung cấp do vẫn có công ty bảo hiểm trước đây chưa phải gánh chịu nhiều vụ bồi thường liên quan và đang cố gắng mở rộng thị phần. Nhìn chung việc thu phí tàu già đã được quan tâm hơn xong vẫn có nhiều đơn bảo hiểm quy định phi kỹ thuật như "thu phí tàu già khi có tổn thất".

Toàn thị trường năm 2010 không có nhiều tổn thất lớn ngoại trừ vụ chìm tàu Vân Đồn 2 ngày 28/12/2010 gây chìm toàn bộ lô hàng sắt thép trị giá gần 4 triệu USD hay vụ chìm tàu Trọng Anh 27 gây tổn thất hàng tinh bột sắn ước tính khoảng 11 tỷ VND. Với tình hình có ít tổn thất lớn phát sinh, nghiệp vụ hàng hoá 2010 hứa hẹn một kết quả khả quan cho các công ty bảo hiểm.

Về bảo hiểm thân tàu

Chưa thoát khỏi khủng hoảng kinh tế, các chủ tàu còn rất nhiều khó khăn, dấu hiệu phục hồi trong vận tải biển còn quá mờ nhạt do vậy vấn đề tăng trưởng đội tàu trong hơn 2 năm qua không còn được coi trọng như thời gian trước. Năm 2010, đội tàu biển Việt Nam không có thêm nhiều tàu lớn. Một số ít được bổ sung, phần lớn đều là tàu nhỏ và vừa. Các tàu lớn được bổ sung trong năm 2010 có thể kể đến như Văn Phong 1 (44 triệu USD), Vinalines Trader (30 triệu USD), Vosco Sky (25,6 triệu USD), VTC Tiger (20 triệu USD), ...

Ngành công nghiệp đóng tàu có nhiều dự án dở dang bị trì hoãn do sự cố Vinashin. Việc tái cơ cấu Vinashin từ giữa năm đã giúp Tổng công ty này hoàn tất được một số dự án dở dang nhưng ngành công nghiệp đóng tàu vẫn chưa thực sự hồi phục. Trong năm 2010, số lượng dự án đóng mới khá khiêm tốn, đặc biệt là các dự án đóng tàu biển có tham gia bảo hiểm. Cả năm chỉ có hơn 10 dự án đóng tàu đi biển tham gia bảo hiểm tại các công ty bảo hiểm Việt nam.

Ngành vận tải biển chịu tác động mạnh của khủng hoảng kinh tế. Mặc dù kinh tế đã phần nào phục hồi nhưng các chuyên gia ngành vận tải biển vẫn còn thiếu hàng để chuyên chở, cước vận tải chưa đủ bù chi phí chạy tàu. Nhiều chủ tàu tiếp tục để tàu hoạt động cầm chừng thậm chí dừng hoạt động. Thêm vào đó sự cố Vinashin cũng làm cho không ít tàu phải dừng hoạt động dài ngày. Do đó có thể nói rủi ro trong bảo hiểm thân tàu nói chung giảm.

Hệ quả các khó khăn của chủ tàu, chủ xưởng đóng tàu tác động trực tiếp đến lĩnh vực bảo hiểm tàu, tình trạng nợ đọng phí của các chủ tàu vẫn tiếp diễn, nhiều đơn bảo hiểm được tái tục với tỷ lệ phí như năm trước trong điều kiện tàu ngày càng già, rủi ro ngày càng cao và đặc biệt là trong điều kiện các công ty bảo hiểm đã chịu lỗ nghiệp vụ bảo hiểm thân tàu biển trong nhiều năm. Ở một số dịch vụ, tàu cao tuổi, chủ tàu nợ đọng phí, các công ty bảo hiểm cũ không mấy mặn mà níu kéo để giữ dịch vụ mà đã chấp nhận để chủ tàu tham gia bảo hiểm ở công ty bảo hiểm khác. Với lượng doanh thu ở mỗi dịch vu bảo hiểm thân tàu khá lớn so với các nghiệp vụ khác như ô tô, xe máy, con người ... một số công ty bảo hiểm chưa có nhiều kinh nghiệm trong lĩnh vực này sẵn sàng chào mời để thu hút dịch vu, tăng thị phần mà ít hoặc không quan tâm đến dịch vụ sau bán hàng phục vụ khách hàng, giải quyết bồi thường...

Thực tế cho thấy số dịch vụ bị giảm phí do cạnh tranh không nhiều, tuy nhiên số tiền bảo hiểm (chủ yếu là giá trị sổ sách) giảm do khấu hao trong khi số dịch vụ mới không nhiều nên mức độ tăng trưởng ở nghiệp vụ này thấp hơn nhiều so với mặt bằng chung toàn thị trường ước mức tăng trưởng chung toàn thị trường đối với nghiệp vụ này chỉ khoảng hơn 20% so với năm 2009. Tổng phí của toàn thị trường chỉ đạt khoảng 20-22 triệu USD.

Về tình hình tổn thất. Thị trường ghi nhận tình hình tổn thất các tháng đầu năm khá khả quan. Tính đến cuối tháng 11/2010, ngoài một số vụ tổn thất ước khoảng vài trăm ngàn USD, duy nhất 01 sự cố mắc cạn của tàu Đông Phong ngày 21/3/2010 tại Ishikari, Nhật bản với chi phí ra cạn 1,85 triệu USD được coi là tổn thất lớn. Rất nhiều người đã hy vọng một năm có khả năng có lãi để chấm dứt chuỗi dài các năm lỗ nghiệp vụ. Tuy nhiên, chỉ 2 tháng cuối năm đã xảy ra hàng loạt sự cố liên tiếp gây các tổn thất lớn, chìm tàu, lật tàu. Có thể kể đến như (theo thứ tự thời gian xảy ra sự cố):

Tàu Hợp Thành 15 với số tiền bảo hiểm 30 tỷ VND bị chìm ngày 30/11/2010 trên đường từ Malaysia đến Singapore.

Tàu Phú Tân với số tiền bảo hiểm 2 triệu USD bị chìm tại vùng biển giáp gianh giữa Việt Nam và Trung Quốc ngày 16/12/2010 khi đang

trên đường từ thành phố Hồ Chí Minh ra Hải Phòng. Tai nạn này làm 1 người chết và 23 người mất tích. Toàn bộ 315 container hàng hoá cũng thiệt hạn.

Tàu Trọng Anh 27 bị chìm cùng lô hàng trị giá hơn 10 tỷ VND ngày 17/12/2010 tại Quảng Nam.

Tàu Hùng Cường 168 với số tiền bảo hiểm 70 tỷ VND cũng bị chìm tại Trung Quốc ngày 24/12/2010 làm 2 người chết và 1 người bị mất tích.

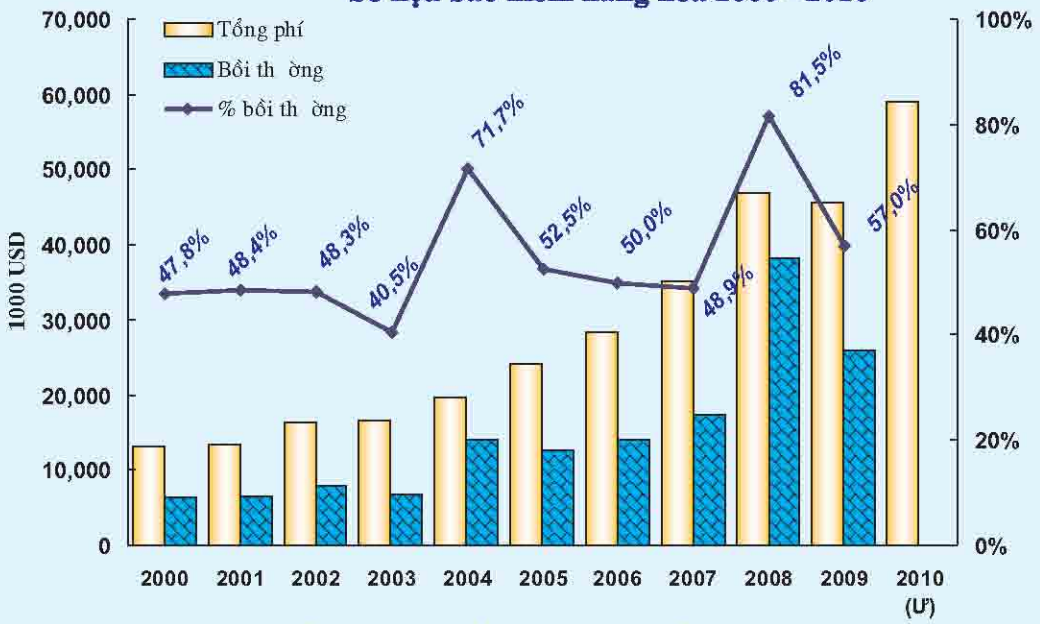
Tàu Vân Đồn 02 (đóng năm 1990 tại Hàn Quốc) có số tiền bảo hiểm là 2,35 triệu USD cũng bị chìm ngày 28/12/2010 trong hành trình từ Malaysia về Việt Nam. Vụ tai nạn này còn làm chìm lô hàng sắt thép trị giá gần 4 triệu USD và làm 12 thuỷ đoàn mất tích.

Tàu Trường Giang 54 có số tiền bảo hiểm là 12,5 tỷ VND cũng bị mắc cạn ngày 29/12/2010 tại Khánh Hoà trong hành trình từ Đồng Nai đi Hải Phòng. Trong quá trình cứu vớt hàng hoá, tàu đã bị gãy đôi.

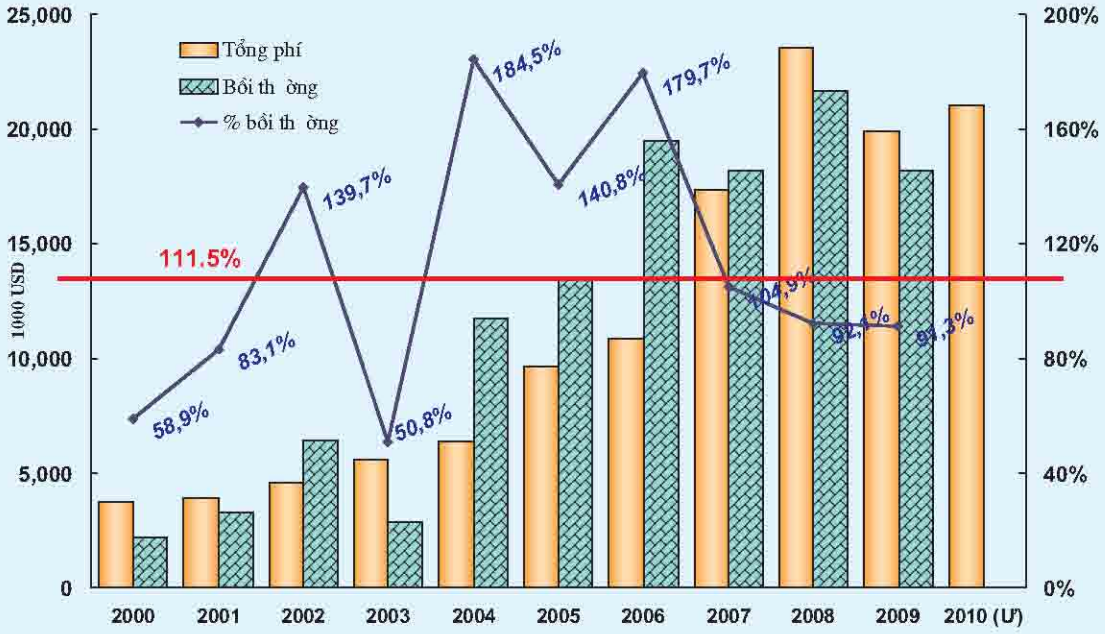
Điều đáng lưu ý ở đây là các vụ tổn thất trên đều có nguyên nhân từ lỗi/ sự cố kỹ thuật của tàu xảy ra trong điều kiện thời tiết xấu, sóng to gió lớn cộng với sự thiếu kinh nghiệm, mẫn cán của thuỷ thủ thuyền viên đã dẫn đến tai nạn đáng tiếc.

Với hàng loạt tổn thất lớn xảy ra ở những tháng cuối năm 2010 như đề cập trên cộng thêm các tổn thất vừa và nhỏ thường xuyên xảy ra thì nhiều khả năng năm nghiệp vụ 2010 thị trường bảo hiểm Việt nam lại tiếp tục có một năm kinh doanh thua lỗ.■

Số liệu bảo hiểm hàng hoá 2000 - 2010



Số liệu bảo hiểm thân tàu biển 2000 -2010



BẢO HIỂM PHI NHÂN THỌ - Phí tăng nhưng lợi nhuận khó tăng

Thị trường bảo hiểm phi nhân thọ đang tăng trưởng trở lại. Tuy nhiên, doanh thu vẫn còn chịu nhiều áp lực. Ông Clarence, Kinh tế trưởng của Swiss Re châu Á đã điều tra rất nhiều các nghiệp vụ trên thị trường và cho hay các công ty bảo hiểm phải được cảnh báo về tình hình vẫn đang thay đổi và phải đảm bảo rằng mức phí phù hợp với nguy cơ rủi ro đang gia tăng.

Bảo hiểm phi nhân thọ thế giới tăng trưởng trở lại trong năm 2010

Sau 2 năm tăng trưởng chậm chạp hiện tại thị trường bảo hiểm phi nhân thọ thế giới đang phát triển nhanh chóng hơn.

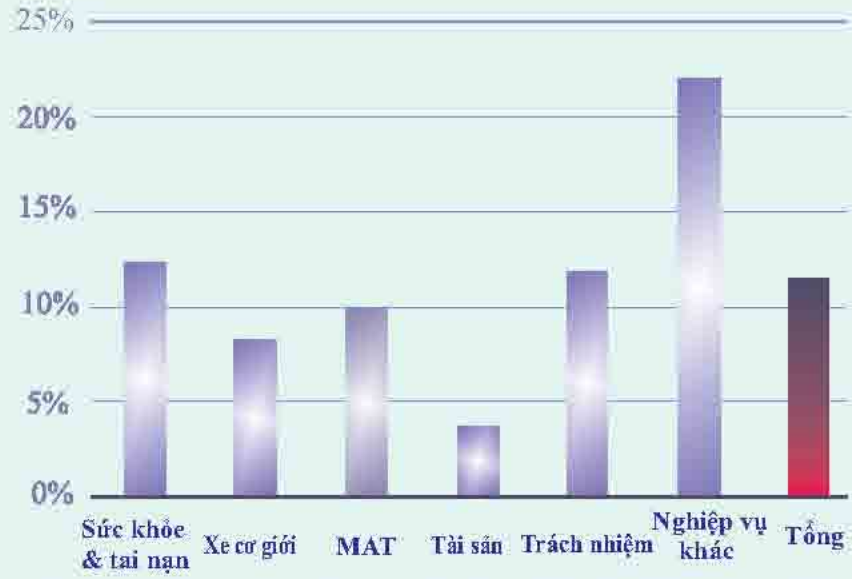
Tại một số nước đang phát triển có thị trường bảo hiểm tăng trưởng rất mạnh. Phí bảo hiểm phi nhân thọ gốc tại các thị trường đang phát triển tăng trưởng 16,5% trong năm 2010 so với mức tăng trưởng 1,5% của các nước công nghiệp hóa. Các nước đang phát triển tại châu Á vẫn là những nước có tốc độ tăng trưởng nhanh nhất, khoảng 26% trong năm 2010.

Lợi nhuận vẫn đang phải chịu áp lực

Mặc dù doanh thu phí vẫn tăng trưởng nhưng lợi nhuận vẫn phải chịu nhiều áp lực.

Nguyên nhân một phần là do phí của hầu hết các nghiệp vụ vẫn ở mức thấp như nghiệp vụ trách nhiệm của Mỹ. Kết quả đầu tư của các công ty bảo hiểm phi nhân thọ cũng vẫn thấp do lãi suất thấp, mặc dù có sự thắt chặt biên độ trái phiếu doanh nghiệp và thị trường chứng khoán đang đi lên mà đã tạo ra được lợi nhuận đầu tư. Cần phải chú ý rằng khoản lợi nhuận thu được từ giá trị các khoản đầu tư trên thị trường sẽ được thể hiện trong bảng cân đối kế toán, nhưng không được đưa vào trong bảng cân đối lãi lỗ trong hầu hết các chế độ kế toán nếu như khoản lợi nhuận này không được xác định.

Tăng trưởng doanh thu phí phi nhân thọ theo từng nghiệp vụ 2010



* Căn cứ theo tốc độ tăng trưởng của 5 thị trường: Hong Kong, Nhật Bản, Hàn Quốc, Singapore, Thái Lan

Nguồn vốn của các công ty bảo hiểm phi nhân thọ đã phục hồi bằng mức trước khủng hoảng do lợi nhuận từ trái phiếu chính phủ tăng, biên độ trái phiếu doanh nghiệp hẹp hơn và giá trị cổ phiếu cao hơn.

Hai khó khăn thách thức

Tuy nhiên thị trường bảo hiểm vẫn đang phải đối mặt với hai thách thức là lợi nhuận đầu tư thấp và phí giảm. Mặc dù rất khó để dự báo khi nào thì phí sẽ tăng thì vẫn cần phải xem xét những yếu tố quan trọng sau đây:

Dự phòng có thể sẽ không đủ. Rất khó để tính toán hậu quả của vấn đề này vì dự phòng giữa các công ty là khác nhau. Việc sử dụng quỹ dự phòng của năm trước sẽ kéo theo nhu cầu gia tăng quĩ dự phòng trong năm tiếp theo. Khi dự phòng tăng sẽ không còn có thể bỏ qua việc định phí không tương xứng rủi ro và phí sẽ thắt chặt.

Dự kiến tăng lãi suất, điều này khó xảy ra trong thời gian trước mắt, có thể sẽ là một yếu tố kích hoạt khác. Giá trị trái phiếu và nguồn vốn cổ đông sẽ giảm theo chế độ kế toán GAAP (chế độ kế toán mà giá trị tài sản không phải là từ từng thị trường). Đây là một vấn đề về kế toán không phải là vấn đề kinh tế nhưng các công ty bảo hiểm sẽ chịu áp lực từ các nhà phân tích tài chính để tăng lợi nhuận.

Qui định về biên khả năng thanh toán chặt chẽ hơn và yêu cầu về vốn cao hơn do các tổ chức xếp hạng tài chính dự kiến cũng sẽ giúp làm thay đổi thị trường. Biên khả năng thanh toán II vẫn đang được triển khai. Các tổ chức xếp hạng tín dụng dự kiến sẽ thắt chặt hơn mô hình họ đưa ra.

Kinh doanh bảo hiểm phi nhân thọ tại châu Á tăng trưởng phí mạnh, lợi nhuận thấp

Các số liệu đã cho thấy rằng kinh doanh bảo hiểm phi nhân thọ vẫn tiếp tục mở rộng nhanh chóng tại châu Á trong năm 2010.

Thông tin đưa ra để so sánh giữa 5 thị trường chính là Hong Kong, Nhật Bản, Hàn Quốc, Singapore và Thái Lan đã chỉ ra rằng phí bảo hiểm phi nhân thọ tăng khoảng 12% trong năm 2010.

Tăng trưởng cao nhất là đối với nghiệp vụ sức khỏe & tai nạn, trách nhiệm và MAT(Marine, Aviation,Transport). Bảo hiểm cháy tiếp tục bị ảnh hưởng do mức phí thấp mặc dù giá trị tài sản tăng tại rất nhiều thị trường trong năm qua. Phí bảo hiểm xe cơ giới chiếm khoảng 40% phí của 5 thị trường kể trên và ước tính tăng trưởng 9% trong năm 2010 do tăng trưởng mạnh doanh số ô tô và nhu cầu tỷ lệ phí cao hơn của các công ty bảo hiểm tại một số thị trường.

Kết quả theo nghiệp vụ của từng thị trường

Kết quả kinh doanh của từng nghiệp vụ khác nhau tại các thị trường khác nhau. Tại Hong Kong bảo hiểm phi nhân thọ tăng mạnh cao nhất ở nghiệp vụ bảo hiểm xe cơ giới do mức phí trung bình cao hơn. Tại Singapore, tăng trưởng mạnh nhất là ở nghiệp vụ sức khỏe & tai nạn mặc dù tăng trưởng từ mức tương đối thấp. Nghiệp vụ tài sản và trách nhiệm cũng tăng trưởng mạnh (8-9%) trong năm 2010. Tăng trưởng nghiệp vụ bảo hiểm xe cơ giới cũng thu được nhiều lợi ích từ tỷ lệ phí cao của các công ty bảo hiểm phi nhân thọ Singapore.

Có thể so sánh thấy phí bảo hiểm của nghiệp vụ tài sản giảm tại Nhật và Hàn Quốc trong năm 2010 lần lượt là 2,9% và 5,1%. Nguyên nhân là do cạnh tranh trên thị trường khốc liệt và tổn thất xảy ra tại những thị trường này. Phí bảo hiểm xe cơ giới vẫn không thay đổi tại Nhật Bản mặc dù doanh số bán xe ô tô mới tăng lên khi chính phủ áp dụng chương trình hỗ trợ khi mua các phương tiện chạy bằng năng lượng hiệu quả. Tại Hàn Quốc phí bảo hiểm xe cơ giới tăng 8,5% trong khoảng thời gian từ tháng 4 tháng 8. Trong khi đó tại Hàn Quốc phí bảo hiểm phi nhân thọ tăng chủ yếu là do nhu cầu gia tăng đối với sản phẩm bảo hiểm dài hạn và bảo hiểm hiểm niên kim.

Thị trường bảo hiểm phi nhân thọ tại các nước đang phát triển khác tại châu Á cũng tăng trưởng mạnh trong năm 2010. Tổng phí bảo hiểm phi nhân thọ ước tính tăng tương ứng 25% và 22% tại Trung Quốc và Ấn Độ. Thông tin từ Thái Lan đã cho thấy thị trường có sự tăng trưởng trở lại của phí nghiệp vụ MAT trong năm qua được kết hợp cùng với tăng trưởng phí nghiệp vụ sức khỏe & tai nạn, trách nhiệm và xe cơ giới. Những bất ổn xã hội trong tháng 4 & 5 và những trận lụt gần đây cũng gây ra những tổn thất lớn hơn và yêu cầu về dự

phòng cao hơn đối với các công ty bảo hiểm phi nhân thọ của Thái Lan.

Tổng quan lại bảo hiểm tài sản tại khu vực châu Á vẫn chịu áp lực về phí trong khi tăng trưởng nghiệp vụ mới đang vẫn tiếp tục đối với một số nghiệp vụ như bảo hiểm sức khỏe & tai nạn và bảo hiểm trách nhiệm.

Nói một cách cụ thể, nhu cầu bảo hiểm sức khỏe & tai nạn sẽ tiếp tục thu được lợi ích do thu nhập của các hộ gia đình tăng và ý thức về rủi ro. Ngoài ra những sửa đổi về qui chế quản lý và sự gia tăng số lượng các vụ tố tụng của cổ đông cũng thúc đẩy tăng trưởng bảo hiểm trách nhiệm tại châu Á.

Tuy nhiên, nghiệp vụ bảo hiểm xe cơ giới sẽ vẫn là nghiệp vụ phát triển nhất trên thị trường và kết quả kinh doanh nghiệp vụ sẽ khác nhau tại những thị trường khác biệt tùy thuộc vào các yếu tố như tỷ lệ phí và các qui định về quản lý.

Triển vọng

Lợi nhuận từ thị trường bảo hiểm phi nhân thọ dự kiến giảm trong năm 2010 do doanh thu đầu tư thấp, bồi thường liên quan đến phục hồi kinh tế tăng và áp lực cạnh tranh về phí vẫn tiếp tục. Bằng chứng từ các công ty bảo hiểm phi nhân thọ lớn đã cho thấy phí tăng nhưng lợi nhuận giảm.■

(Theo Asia Insu. Review Tháng 1/2011)

Lập kế hoạch trước khi xảy ra tổn thất là rất cần thiết để phục hồi sau thiên tai

Kế hoạch phục hồi kinh doanh là rất quan trọng, đặc biệt là khi xảy ra thiên tai quy mô lớn, và các công ty không xây dựng kế hoạch phục hồi kinh doanh sẽ dễ phải hứng chịu những hậu quả xấu hơn.

Có một điều chắc chắn là các công ty không có kế hoạch phục hồi kinh doanh sẽ phải hứng chịu những hậu quả không tốt do thiên tai lớn xảy ra trong khi các công ty với kế hoạch chi tiết sẽ có nhiều cơ hội hơn để phục hồi nhanh chóng khi xảy ra thiên tai.

Thật may mắn là những sự cố thiên tai lớn như vậy thường ít xảy ra nhưng những ảnh hưởng nghiêm trọng của nó càng cho thấy nhu cầu cần thiết phải có một chiến lược phòng chống thiệt hại xảy ra đối với tài sản và một kế hoạch hiệu quả sẵn sàng trước những thiệt hại lớn nếu như thiên tai xảy ra.

Lập kế hoạch trước khi xảy ra tổn thất

Một kế hoạch trước khi xảy ra tổn thất cùng với khả năng giảm thiểu những ảnh hưởng đối với hoạt động kinh doanh và tác động đối với doanh thu và uy tín công ty là một phần hết sức cần thiết của một chiến lược phục hồi kinh doanh. Lập kế hoạch trước khi xảy ra tổn thất đảm bảo rằng phạm vi bảo hiểm và các quyết định về nguy cơ rủi ro khác đáp ứng nhu cầu kinh doanh, những nỗ lực khắc phục hợp lý và hiệu quả, đội ứng phó khẩn cấp luôn sẵn sàng hành động, những bản lưu và những tài liệu quan trọng được giữ an toàn, những thiệt hại vật chất được xác định và tính toán đầy đủ và quan trọng nhất là những ảnh hưởng đến doanh thu phải được tối thiểu hóa.

Một kế hoạch được lập trước khi xảy ra tổn thất trở nên quan trọng hơn trong thời đại của hàng tồn kho được giữ ở mức tối thiểu, thuê ngoài (outsourcing) và sản xuất gọn nhẹ vì những chiến lược này trải dài khắp dây chuyền cung ứng mà có thể làm cho sự ngừng trệ kinh doanh trở thành một sự thiệt hại nếu không có kế hoạch phòng chống trước khi xảy ra tổn thất.

Những nhân tố cơ bản của một kế hoạch được lập trước khi xảy ra tổn thất

Tuy nhiên, một kế hoạch được lập trước khi xảy ra tổn thất không thể sao nguyên vẹn từ Internet hay sao chép kế hoạch của một công ty khác. Chỉ vì không có doanh nghiệp nào giống nhau hoàn toàn, những khó khăn thách thức mà mỗi doanh nghiệp phải đối mặt khi xảy ra tổn thất là riêng biệt, vì những phương pháp quản trị rủi ro là để quản trị những khó khăn đó. Một số nhân tố cơ bản mà một kế hoạch được lập trước khi xảy ra tổn thất phải có nếu muốn đạt được hiệu quả, đó là:

. ***Am hiểu về doanh nghiệp của mình.*** Quan trọng là có thể xác

định doanh thu của công ty thu được từ đâu và bằng cách nào và xác định những trang thiết bị và qui trình cần thiết, sự phụ thuộc lẫn nhau giữa các cơ sở và đối tượng khách hàng và nhà cung cấp chính. Quyết định xem có cần thiết phải dự trữ phụ tùng, nguyên liệu thay thế hay outsourcing ở đâu. Đối với bộ phận phi sản xuất thì quyết định xem các trang thiết bị và qui trình IT có được trang bị đầy đủ hay không. Nếu không bạn sẽ rất ít cơ hội để bảo vệ nguồn doanh thu đảm bảo duy trì hoạt động kinh doanh. Và cũng cần phải xem xét lịch sử tổn thất của công ty để xem có thể học hỏi được gì từ những tổn thất xảy ra trong quá khứ không.

. Thiết lập một kế hoạch ứng phó khẩn cấp. Một kế hoạch ứng phó khẩn cấp có thể giúp cho doanh nghiệp chuẩn bị trước cho những thiệt hại xảy ra trong tương lai. Một yếu tố cần thiết của kế hoạch là phải thiết lập một đội ứng phó khẩn cấp. Cần phải đảm bảo có danh sách chi tiết tên, số điện thoại, địa chỉ và những thông tin khác của từng thành viên của đội ứng phó này. Điều đó nghe có vẻ đơn giản nhưng nếu không làm như vậy và đến phút cuối cùng mới phát hiện ra rằng số điện thoại của một nửa trong số đó không đúng thì sẽ là một mối nguy hiểm lớn. Một danh sách những số liên lạc chính tại cơ sở kinh doanh của bạn và tại các văn phòng ở xa cũng rất cần thiết.

Xây dựng bản hướng dẫn rõ ràng. Khi thiên tai xảy ra cần thiết phải suy nghĩ và hành động một cách rõ ràng. Kế hoạch được xây dựng trước khi xảy ra tổn thất phải vạch ra những bước và hướng dẫn rõ ràng để xử lý các tổn thất xảy ra như mô tả ai sẽ là người báo cáo tổn thất cho công ty bảo hiểm. Giao nhiệm vụ khẩn cấp cho nhân viên tại công ty, tại phòng bảo hiểm doanh nghiệp, tại công ty môi giới và những đối tượng có liên quan khác để tránh xảy ra tình trạng bối rối hay lặp lại công việc của nhau trong lúc khẩn cấp. Cần thiết phải chỉ định một đầu mối liên lạc để làm việc cùng với chuyên viên tính toán tổn thất để am hiểu tường tận về phạm vi bảo hiểm và cùng hợp tác để giải quyết bồi thường. Cũng nên xác định và triển khai cách thức tối thiểu hóa những ảnh hưởng đến hoạt động kinh doanh của doanh nghiệp. Và cũng cần đảm bảo có thể yêu cầu nhanh các dịch vụ hỗ trợ khẩn cấp. Cần phải kiểm tra thường xuyên các chương trình này để đảm bảo nắm bắt được các thay đổi và để có thể thay đổi những chương trình này.

.Kiểm tra bản kế hoạch. Sẽ rất hữu ích để kiểm tra bản kế hoạch của công ty sử dụng mô hình tổn thất cụ thể. Đánh giá khả năng ứng phó và các vùng nguy hiểm cần phải được hỗ trợ cho đến khi thật sự hài lòng rằng kế hoạch được xây dựng trước khi xảy ra tổn thất hoàn hảo.

Lập kế hoạch trước khi xảy ra tổn thất là một phần của chiến lược quản lý rủi ro toàn diện được hỗ trợ một cách toàn diện từ cấp lãnh đạo cho đến hoạt động.

Lập kế hoạch trước khi xảy ra tổn thất phải là một phần của một chiến lược quản lý rủi ro toàn diện được sự nhất trí từ trên xuống dưới..

Qui trình lập kế hoạch trước khi xảy ra tổn thất tạo cơ hội thiết lập mối quan hệ và xây dựng nguyên tắc bồi thường với những công ty bảo hiểm chính trước mỗi tổn thất xảy ra. Tuân thủ theo qui trình này công ty sẽ có thể tập trung vào phục hồi hoạt động kinh doanh chứ không phải hướng vào thời gian và nguồn lực trong những thời điểm gay cấn vào các hoạt động mà có thể được lập kế hoạch và giải quyết trước.■

(Theo Asia Insu. Review Tháng 12/2010)

BẢO HIỂM / TÁI BẢO HIỂM là một cách thức tích cực để giảm thiểu và ứng phó với thay đổi khí hậu

Số lượng và qui mô của các tổn thất thiên tai do thời tiết trong năm 2010 đã cao hơn dự báo - ở trên khắp thế giới nhưng đặc biệt là tại khu vực châu ÁThái Bình Dương: những trận mưa gió mùa lớn, lũ lụt và lở đất tại châu Á từ Pakistan đến Trung Quốc, Thái Lan, Việt Nam và Campuchia và tại cả châu Phi và châu Âu, cháy rừng tại Nga, và siêu bão Megi đã tàn phá Philippines. Giáo sư Peter Hoeppe, Trưởng bộ phận Nghiên cứu rủi ro địa lý của Munich Re và Trung tâm khí hậu doanh nghiệp xem xét những diễn biến thực tế và đưa ra giải pháp có thể để giảm nhẹ hậu quả và cách thích ứng trước hiện tượng khí hậu thay đổi.

Số lượng các vụ thiên tai do thời tiết đã tăng gấp ba lần kể từ năm 1980 đến nay và tương tự đối với số lượng các trận lụt. Số lượng các trận bão cũng tăng hơn gấp đôi. Trong 11 tháng đầu năm 2010 số lượng các thảm họa thiên tai cao thứ hai về bồi thường kể từ năm 1980 đến nay. Trận lụt tại Pakistan là thảm họa thiên nhiên tồi tệ nhất trong lịch sử đất nước này.

Các thảm họa thiên tai nặng nề

Tổng tổn thất từ các trận thiên tai do thời tiết kể từ năm 1980 đến nay lên đến 1.600 tỷ USD. Tổng tổn thất được bảo hiểm tăng trung bình 11%/năm.

Sự gia tăng tổn thất thiên tai chủ yếu là do các nhân tố kinh tế - xã hội. Tại nhiều quốc gia dân số đang tăng lên và nhiều người đang chuyển sang những khu vực có nguy cơ xảy ra tổn thất hãy theo dõi các đô thị lớn của châu Á như Thượng Hải. Khi cuộc sống ngày càng thịnh vượng thì giá trị tài sản sẽ cao hơn.

Nhưng dường như số lượng các thảm họa thiên tai đang tăng lên không thể không liên quan đến hiện tượng trái đất đang ấm dần lên. Quan điểm cho rằng thời tiết xấu xảy ra thường xuyên hơn và với mức độ nặng nề hơn là do hiện tượng trái đất đang ấm dần lên được đưa ra trong Báo cáo đánh giá IPCC lần thứ 4. Munich Re dự báo tần suất và mức độ nghiêm trọng của các thảm họa liên quan đến thời tiết sẽ còn gia tăng và thiệt hại sẽ nghiêm trọng hơn, xét về những tác động đến kinh tế, xã hội và môi trường trong những thập niên tới.

Thay đổi về khí hậu thực tế và những con số

Khí hậu thay đổi là một thực tế đang xảy ra, và trong những thập kỷ vừa qua thời tiết thay đổi chủ yếu là do khí thải của con người. Nồng độ gia tăng của khí nhà kính trong bầu khí quyển của trái đất đã làm cho nhiệt độ trung bình toàn cầu hàng năm tăng 0,74°C trong vòng 100 năm qua.

Năm 2010 (dữ liệu tính đến cuối tháng 10) là năm ấm nhất trong vòng 130 năm trở lại đây. 10 năm ấm nhất xảy ra trong vòng 12 năm gần đây. Nhiệt độ cao kỷ lục trong năm 2010 là tại châu Á được ghi nhận tại Pakistan là 53,5°C, Moscow 37,8°C và Los Angeles 45°C trong khi đó Đức trải qua tháng 8 được ghi nhận là ẩm ướt nhất và khu vực Bắc Băng Dương băng che phủ thấp nhất trong tháng

6 và tháng 11. Hậu quả của khí hậu ấm dần lên và nhiệt độ nước biển cao hơn là rất đáng kể và tình hình thời tiết xấu dự báo sẽ tiếp tục gia tăng tại nhiều khu vực.

Cách thức giảm nhẹ và thích ứng trước tình hình khí hậu thay đổi Đòi hỏi phải có những hành động chính trị

Cách thức giảm nhẹ ảnh hưởng của thay đổi khí hậu là tất cả những cách thức được đưa ra để giảm thiểu khí thải nhà kính là nguyên nhân của thay đổi khí hậu. Tại Hội nghị thượng đỉnh về khí hậu tại Cancun, hầu hết 200 nước đã khẳng định rằng mục tiêu lâu dài việc hạn chế tình hình trái đất đang ấm dần lên đến 2°C so với thời kỳ tiền công nghiệp. Mục tiêu này được đặt ra bởi một số nước trong thỏa ước Copenhagen năm 2009.

Nhưng thỏa thuận thậm chí còn yêu cầu tăng mục tiêu giảm thiểu, bởi với mục tiêu giảm thiểu khí thải tùy ý và không thể kiểm chứng được thì nhiệt độ toàn cầu sẽ tăng hơn 3°C

Ngay cả khi tất cả lượng khí thải được chấm dứt, tình trạng khí hậu ấm dần lên sẽ không thể tránh khỏi do sự không thay đổi của hệ thống khí hậu và thực tế khí carbon

dioxide vẫn còn trong khí quyển hơn 100 năm qua. Để đạt được mức giới hạn trên của 2°C với xác suất trên 50%, lượng khí thải toàn cầu ít nhất sẽ phải được giảm một nửa so với mức năm 1990 vào năm 2050. Ngoài ra, thời điểm bắt đầu giảm lượng khí thải toàn cầu phải bắt đầu trước năm 2020.

Do tình hình khí hậu ấm dần lên vẫn tiếp diễn nên cần phải có cách thức ứng phó. Các nước đang phát triển bị ảnh hưởng nặng nề nhất do các nước này ít có khả năng tài chính dành cho các hoạt động ứng phó trước thay đổi khí hậu. Để hỗ trợ cho những quốc gia này thỏa thuận Cancun bao gồm một quĩ ứng phó có thể hỗ trợ 100 tỷ USD/năm cho các nước nghèo đến năm 2020.

Thỏa hiệp và tín hiệu lạc quan tại Cancun

Hội nghị khí hậu Liên hiệp quốc tại Cancun đã hóa giải được hết những

bế tắc trong đàm phán. Cánh cửa đi đến hậu nghị định thư Kyoto đã được mở ra và một bản nghị định thư có thể được đàm phán trong hội nghị sắp tới vào năm 2011. Các quốc gia tham gia đã nhất trí rằng tình hình khí hậu đang ấm dần lên nên được giới hạn ở 2°C. Một quĩ ứng phó trước tình hình biến đổi khí hậu dành cho các nước đang phát triển và bảo vệ rừng đã được thiết lập. Tất nhiên là vẫn còn rất nhiều vấn đề còn tồn đọng, đặc biệt là làm cách nào để Mỹ và Trung Quốc có thể cùng hợp tác vào mục tiêu giảm thiểu trong tương lai, nhưng thỏa thuận Cancun đã xây dựng được một cơ sở mới lạc quan để giải quyết những vấn đề này trong những năm sắp tới.

Có rất nhiều các dấu hiệu lạc quan như Kế hoạch 5 năm mới đầy tham vọng của Trung Quốc được bắt đầu từ năm 2011 mở đường cho một nền kinh tế được hỗ trợ bởi sự gia tăng nhanh chóng của nguồn năng lượng tái tạo.

Nhu cầu thiết yếu đối với các giải pháp chuyển giao rủi ro tại châu Á - Thái Bình Dương

Các nền kinh tế đang ngày càng cần phải bảo vệ sự tăng trưởng của mình từ những cú sốc trong tương lai như lũ lụt, bão và hạn hán. Nếu không bảo hiểm cho những rủi ro này thì khó có thể phục hồi tốc độ tăng trưởng.

Rất nhiều các nước châu Á đang cần những giải pháp chuyển giao rủi ro sáng tạo vì khu vực này dễ hứng chịu những thảm họa thiên nhiên làm ảnh hưởng đến hàng triệu người và rất nhiều trong số đó đang sống tại những đô thị lớn và các quốc gia ven biển với tỷ trọng

tham gia bảo hiểm thấp. Điều này làm cho thiên tai trở thành một trong những yếu tố gây cản trở sự phát triển kinh tế - xã hội cũng như ổn định chính trị.

Bảo hiểm/Tái bảo hiểm thúc đẩy các khoản đầu tư dành cho thay đổi khí hậu

Các giải pháp của thị trường bảo hiểm rất đa dạng, từ việc dành một tỷ lệ phí bảo hiểm riêng cho loại ô tô thân thiện với môi trường, trách nhiệm với môi trường hay tư vấn năng lượng đến những khoản đầu tư bền vững và vì môi trường.

Xét trên khía cạnh thay đổi khí hậu, năng lượng tái tạo sẽ là một thị trường rộng lớn với tiềm năng kinh doanh lớn, đặc biệt là tại khu vực châu Á - Thái Bình Dương. Để phát triển thị trường này những giải pháp đánh giá rủi ro phức tạp và bí quyết là rất cần thiết.

Những khó khăn thách thức phía trước

Trái đất đang ấm dần lên là một thách thức khó khăn nhất của thế kỷ 21 đối với loài người và ngành bảo hiểm. Việc quản lý rủi ro đang gia tăng nhanh chóng có thể đạt được và cơ hội đối với sản phẩm mới và các khoản đầu tư đã cho thấy rằng xét từ phương diện bảo hiểm thì thay đổi khí hậu không gây ra những xáo trộn. Trong khi chúng ta dự báo những thiệt hại to lớn sẽ xảy ra trong những thập kỷ tới thì hậu quả của biến đổi khí hậu sẽ phát triển dần dần. Khí hậu thay đổi và những giải pháp bảo vệ khí hậu cần những giải pháp sáng tạo từ ngành bảo hiểm và do đó sẽ mở ra những lĩnh vực kinh doanh hoàn toàn mới.

Để tránh những hiện tượng thay đổi khí hậu đột ngột chúng ta nên giữ cho sự ấm lên của trái đất dưới 2°C. Nếu chúng ta không đạt được mục tiêu này và tình trạng trái đất ấm dần lên đạt mức cao hơn trong nửa sau của thế kỷ này thì khả năng có thể bảo hiểm cho những thảm họa thiên tai do thời tiết gây ra có thể sẽ đạt đến giới hạn của nó.■

(Theo Asia Insu. Review Tháng 1/11)

KINH TẾ VIỆT NAM NĂM 2010 - NHỮNG DẤU ẤN

Năm 2010 là một năm đáng nhớ đối với nền kinh tế Việt Nam, đan xen giữa những thành công trong điều kiện khó khăn là những vấn đề bộc lộ đòi hỏi phải giải quyết. Nhìn lại một năm đầy biến động của nền kinh tế và điểm qua một số sự kiện lớn của nền kinh tế để thấy rõ hơn bức tranh này.

Tổng sản phẩm nội địa (GDP)

Trong bối cảnh khó khăn của kinh tế toàn cầu, dù nội lực nền kinh tế còn chưa mạnh, Việt Nam vẫn đạt tốc độ tăng trưởng 6,78%, cao hơn chỉ tiêu kế hoạch đề ra (6,5%). Giá trị sản xuất công nghiệp năm 2010, con số này ước tăng 14% so năm trước và cao hơn kế hoạch năm (12%). Giá trị sản xuất toàn ngành nông, lâm, thủy sản cả năm 2010 ước tăng 4,69% so năm trước, trong đó nông nghiệp tăng 4,24%, lâm nghiệp tăng 4,6%, thủy sản tăng 6,05%. Tổng mức bán lẻ hàng hóa và doanh thu dịch vụ tiêu dùng tính chung cả năm 2010 ước đạt hơn 1.561,6 nghìn tỷ VND, tăng 24,5% so với năm 2009. Thu ngân sách Nhà nước tính từ đầu năm đến ngày 15/12 ước đạt 504,4 nghìn tỷ VND, bằng 109,3% dự toán năm.

Tổng vốn đầu tư toàn xã hội năm 2010 ước đạt 830,3 nghìn tỷ VND, tăng 17,1% so năm 2009. Vốn đầu tư từ ngân sách Nhà nước ước thực hiện cả năm 2010 đạt 141,6 nghìn tỷ VND, bằng 110,4% kế hoạch năm. Vốn đầu tư trực tiếp nước ngoài (FDI) năm 2010 thực hiện đạt 11 tỷ USD, tăng 10% so năm 2009.

Tổng kim ngạch xuất khẩu tháng 12 ước đạt 7,1 tỷ USD, cả năm 2010 ước đạt hơn 71,6 tỷ USD, tăng 25,5% so năm 2009 và gấp hơn bốn lần so chỉ tiêu kế hoạch đã được Quốc hội thông qua (hơn 6%). Giá cả nhiều mặt hàng xuất khẩu được cải thiện góp phần tăng trưởng xuất khẩu cả năm.

Đáng lưu ý là trong 21 chỉ tiêu theo nghị quyết của Quốc hội giao, có 15 chỉ tiêu đạt và vượt so với kế hoạch.

Tiềm ẩn nhiều thách thức

Bên cạnh những thành tựu chung thì nhìn lại năm 2010, nền kinh tế cũng bộc lộ nhiều vấn đề. Kinh tế vĩ mô vẫn thiếu nền tảng vững chắc, chất lượng tăng trưởng thấp, tiềm ẩn không ít bất trắc, nếu không sớm khắc phục có thể ảnh hưởng đến sự phát triển ổn định trong những năm tiếp theo. Quốc hội đặt chỉ tiêu lạm phát 2010 dự kiến ở mức 7-7,5%. Sau 6 tháng, trước tình hình giá thế giới biến động, giá cả đầu vào nhiều loại nguyên liệu tăng bất thường, mức lạm phát được điều chỉnh lên 8,5%/năm. Tuy nhiên, diễn biến 3 tháng cuối, nhất là tháng 11 chỉ số giá tiêu dùng (CPI) đã lên tới 9,58%. Lạm phát tháng cuối năm của hai thành phố lớn là (Hà Nội) và TP.HCM) lần lượt là 1,83% và 1,61%. Lạm phát năm 2010 tới 11,75%. Như vậy, trong vòng bốn năm qua, có tới ba năm lạm phát ở mức hai con số (năm 2007 là 12,63%; năm 2008 là 22,97%). Việc CPI năm 2010 lên hai con số tạo nên bão giá, khiến doanh nghiệp và người dân đều gặp khó khăn.

Một vấn đề kinh tế năm 2010 không thể không nhắc đến là sự kiện Tập đoàn Vinashin bên bờ vực phá sản với việc nợ hàng chục nghìn tỷ VND. Mặc dù "con tàu" đã và đang được "gia cố" lại để tiếp tục cuộc hành trình, nhưng cũng là dấu ấn buồn trong các sự kiện kinh tế năm 2010.

Năm 2010 cũng là năm đầy biến động với việc bùng nổ cơn sốt lãi suất huy động với việc chạy đua tăng lãi suất của các ngân hàng, mặc dù đã được Ngân hàng Nhà nước điều chỉnh, xử lý nhưng cũng cho thấy vấn đề quản lý vẫn còn chậm, chưa chủ động trong việc dự đoán tình hình để chỉ đạo. Năm 2010 cũng là năm thị trường vàng

có những cơn sốt kinh ngạc. Mặc dù tỷ suất lợi nhuận đầu tư vào vàng năm qua đạt khoảng 38%. Tuy nhiên, điều này về tổng thể không có lợi cho nền kinh tế, bởi nó không những không tạo ra việc làm, tăng thu nhập cho người lao động, nó còn góp phần làm méo mó dây chuyền sang các thị trường khác như USD, nhà đất và chứng khoán.

Năm 2010 cũng là năm việc thiếu điện đã khiến nhiều doanh nghiệp bị đình đốn sản xuất, gây thiệt hại lớn cho nền kinh tế. Không chỉ khách hàng thiệt hại, ngay cả Tập đoàn điện lực Việt Nam (EVN) chỉ trong 7 tháng đầu năm đã lỗ tới 6.500 tỷ VND.

Đánh giá chung, tình hình kinh tế-xã hội năm 2010 phát triển theo chiều hướng tích cực, nền kinh tế phục hồi khá nhanh trong điều kiện kinh tế thế giới vẫn còn nhiều diễn biến phức tạp; an sinh xã hội được bảo đảm, đời sống nhân dân ngày càng được cải thiện; chính trị, xã hội tiếp tục ổn định. Tuy nhiên, nền kinh tế vẫn còn nhiều khó khăn, thách thức: Thiên tai, lũ lụt đã gây thiệt hại rất lớn về người và tài sản; áp lực của nền kinh tế thế giới tác động không nhỏ đến nền kinh tế trong nước. Hy vọng bước sang năm 2011, năm đầu của thập niên mới, con thuyền kinh tế của Việt Nam sẽ không ngừng vươn lên, tiếp tục phát triển vững chắc nhằm đưa đời sống nhân dân ngày càng cải thiện hơn nữa. Một trong những sự kiện được chú ý trong năm 2010 là Thủy điện Sơn La về đích sớm 2 năm theo nghị quyết của Quốc hội. Ngày 17/12, tổ máy số 1 Thủy điện Sơn La, công suất 400 MW phát điện hoà lưới điện quốc gia. Đây là một kỳ tích của các đơn vị thi công, làm lợi cho đất nước hàng trăm tỷ VND.

Kinh tế Việt Nam năm 2011 Những nhận định

Năm 2011 dự báo tiếp tục là một năm còn nhiều thử thách cho kinh tế Việt Nam. Tăng trưởng GDP có thể đạt 7 - 7,5%, nhưng Việt Nam vẫn cần một tỷ lệ đầu tư cao, vào khoảng 40% GDP, để nhằm duy trì mức tăng trưởng này.

Lạm phát có thể sẽ tiếp tục tăng mạnh trong những tháng đầu năm 2011, do ảnh hưởng của tính chu kỳ và sức ép của một loạt các yếu tố nêu trên vẫn còn ở mức cao. Sau đó, áp lực lạm phát có thể giảm dần khi lãi suất tăng cao vào cuối năm 2010 bắt đầu có tác dụng. Nhìn chung, nhiều chuyên gia kinh tế nhận định rằng: kinh tế Việt Nam đang từng bước phục hồi sau khủng hoảng, nhưng những điểm yếu và khó khăn mang tính cơ cấu của nền kinh tế ngày càng thể hiện rõ.

Năm 2011 được đánh giá là sẽ tiếp tục là một năm nhiều thử thách cho kinh tế Việt Nam. Tăng trưởng GDP có thể đạt mức 7 - 7.5% như chỉ tiêu của Quốc hội và thu nhập bình quân đầu người tính theo giá hiện tại khoảng 1.160 USD/người/năm.

Tuy nhiên, Việt Nam vẫn cần một tỷ lệ đầu tư cao, vào khoảng 40% GDP, nhằm duy trì mức tăng trưởng. Để nâng cao chất lượng tăng trưởng, Việt Nam cần đẩy mạnh quá trình tái cơ cấu nền kinh tế và nâng cao hiệu quả.

Xuất nhập khẩu và cán cân thương mại:

Kim ngạch xuất nhập khẩu năm 2010 đều tăng trưởng mạnh, nhưng vẫn chủ yếu là do giá tăng. Mặt hàng xuất khẩu của Việt Nam vẫn tập trung vào nông sản, hàng thô, hàng gia công có giá trị gia tăng thấp. Hàng có hàm lượng công nghệ chiếm một tỷ lệ rất nhỏ. Tình trạng này cũng sẽ chưa có nhiều cải thiện trong năm 2011.

Việt Nam sẽ phải tiếp tục nhập khẩu nhiều nguyên vật liệu, máy móc và hàng tiêu dùng. Trong năm 2011, cơ cấu nhập khẩu này dự kiến chưa có nhiều chuyển biến tích cực. Dự báo xuất khẩu năm 2011 có thể tăng 9 - 12%, lên khoảng 77 tỷ USD, nhập khẩu tăng 8 - 9% lên 90 tỷ USD. Thâm hụt thương mại khoảng 13 tỷ USD, bằng 11% GDP. Mức tăng trưởng này tuy không lớn so với thời kỳ trước nhưng vẫn là một kết quả rất tích cực, nếu đạt được.

Lạm phát tiếp tục chịu áp lực:

Tình trạng lạm phát cao tiếp tục đe dọa sự ổn định của kinh tế vĩ mô trong năm 2011. Do lạm phát của

Việt Nam có tính cơ cấu nên việc kiểm soát không phải là công việc dễ dàng.

Dự báo lạm phát sẽ tiếp tục tăng mạnh trong những tháng đầu năm 2011, do ảnh hưởng của tính chu kỳ và sức ép của một loạt các yếu tố nêu trên vẫn còn ở mức cao. Sau đó, áp lực lạm phát có thể giảm dần khi lãi suất tăng cao vào cuối năm 2010 bắt đầu có tác dụng. Lạm phát cả năm có thể được kiểm soát ở mức 7% nếu các kỷ luật về chi tiêu và đầu tư công, kiểm soát cung tiền được thực hiện một cách nghiêm túc.

Lãi suất chỉ giảm nếu lạm phát được kiểm soát:

Hiện nay, lãi suất đã lên mức quá cao, khiến doanh nghiệp gặp nhiều khó khăn trong việc tiếp cận nguồn vốn đầu tư sản xuất. Tương tự như vấn đề lạm phát, lãi suất cao ở Việt Nam xuất phát từ những vấn đề nội tại của nền kinh tế. Lãi suất cao tiếp tục là một mối quan ngại và ảnh hưởng đến tăng trưởng kinh tế trong năm 2011. Lãi suất có thể giảm sau quý 1/2011 với điều kiện là lạm phát được khống chế, đồng thời kỷ luật trong chi tiêu, đầu tư khu vực công được củng cố. Chất lượng đầu tư trong nền kinh tế cũng phải được cải thiện để giảm áp lực phụ thuộc quá nhiều vào vốn đầu tư phục vụ cho tăng trưởng.

VND sẽ tiếp tục chịu áp lực giảm giá: Tỷ giá được giao dịch trên thị trường phi chính thức đang cao hơn tỷ giá niêm yết khoảng 9% và thực tế này đã tồn tại trong một thời gian dài. Do vậy, NHNN đang chịu áp lực phải điều chỉnh tỷ giá trong thời gian tới. Áp lực này sẽ càng lớn hơn khi mà thâm hụt cán cân thanh toán vẫn tiếp tục diễn ra và Việt Nam vừa bị hạ mức tín nhiệm, khiến dòng vốn nước ngoài trở nên dè dặt hơn. Năm 2011, dự báo tỷ giá sẽ dao động quanh mức 21.000 22.000 VND/USD nếu nền kinh tế duy trì được sự ổn định cần thiết. Trong kịch bản xấu hơn, VND có thể bị giảm giá nhiều hơn.

Dòng vốn đầu tư nước ngoài:

Vốn đầu trực tiếp (FDI) đăng ký năm 2010 đã giảm mạnh so với 2 năm trước. Điều này cho thấy mức hấp dẫn của điểm đến Việt Nam đối với nhà đầu tư quốc tế đang bị ảnh hưởng tiêu cực. Điểm tích cực là vốn FDI giải ngân lại tăng khá mạnh và dự kiến năm 2010 đạt 11 tỷ USD, tăng 10% so với năm 2009. Năm 2011, dự kiến dòng vốn FDI giải ngân tăng 7- 10%, lên khoảng 12 tỷ USD.

Đối với vốn đầu tư gián tiếp (FPI), trong giai đoạn 2009 - 2010, Việt Nam đã không tận dụng được cơ hội để thu hút dòng vốn này như các nước Đông Nam Á khác. Năm 2010, FPI ròng vào Việt Nam chỉ vào khoảng 1 tỷ USD. Năm 2011, dòng vốn FPI vào Việt Nam sẽ được cải thiện nhờ định giá trên TTCK đang hấp dẫn, triển vọng dài hạn của nền kinh tế và dòng vốn đổi dào tìm kiếm cơ hội tại các thị trường mới nổi.

Tuy nhiên, để thu hút dòng vốn này, các chính sách kinh tế đặc biệt là chính sách quản lý ngoại hối, về lâu dài phải thực sự cởi mở và hợp lý. Để FPI vào mạnh, chúng ta sẽ cần đến những chính sách mạnh mẽ để ổn định nền kinh tế, nâng cao tín nhiệm của Việt Nam trong mắt nhà đầu tư quốc tế.

Hệ thống ngân hàng trước cơ hội tái cấu trúc:

Năm 2010, hệ thống ngân hàng chịu nhiều áp lực từ các chính sách mới, đặc biệt là Thông tư 13 và yêu cầu tăng vốn điều lệ tối thiểu. Việc giãn tăng vốn điều lệ lên 3.000 tỷ VND đối với các ngân hàng nhỏ có thể giúp giải tỏa áp lực trong ngắn hạn. Về dài hạn, nâng cao tiêu chuẩn đối với ngân hàng là một việc làm cần thiết để đảm bảo an toàn cho hệ thống tài chính.

Năm 2011, các ngân hàng sẽ chịu áp lực từ nợ xấu tăng cao, đặc biệt tỷ lệ nợ xấu sẽ cao hơn nhiều nếu áp dụng tiêu chuẩn báo cáo tài chính quốc tế (IAS/IFRS). Năm 2011 cũng sẽ là năm quan trọng để các ngân hàng Việt Nam tái cấu trúc và hoạt động lành mạnh hơn.■