

Impact auf die Märkte aufgrund der neusten Erkenntnisse (Nat Cat und politische Risiken)

Dean Robinson, Fachtagung Transportversicherungen, Basel 26. April 2024



Themen

 Was bewegt den Transportversicherungsmarkt

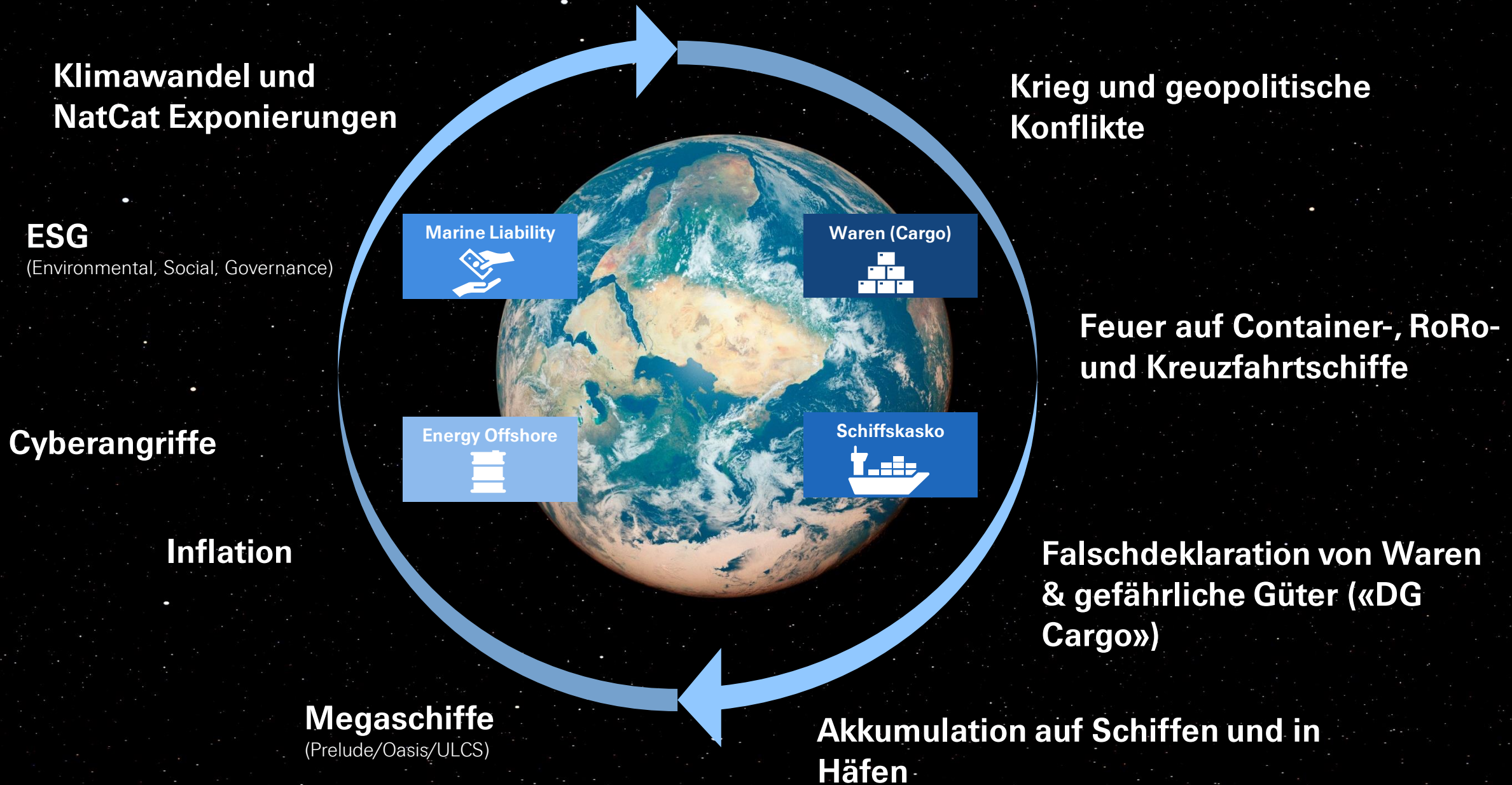
 Unternehmensrisiken

 Naturkatastrophen (NatCat)

 Klimawandel

 Geopolitische Gefahren

Was bewegt den Transportversicherungsmarkt



Die meistgenannten Unternehmensrisiken 2023



Klimawandel (physische, operationelle und finanzielle Risiken – ESG-Verpflichtung)



Politische und Soziale Risiken (politische Instabilität, Krieg, Terrorismus, Unruhen, Streik, Plünderung)



Cyberattacken (Malware, Datenpannen, Bußen & Pönalen)

Neue Pandemien, BU/Umsatzeinbussen infolge einer Unterbrechung oder sogar Kollaps der Lieferkette, Inflation, Energiekrise (Fehlbestände, Lieferengpässe, Preisanstieg), Gesetzesänderungen (Handelskrieg, Sanktionen, Protektionismus, Lieferkettengesetz), Fehlende Fachkräfte, Talente & genereller Personalmangel



Konsumenten werden dies in den Geschäften in Form von höheren Verbraucherpreisen spüren!

Naturkatastrophen (NatCat)

«Wettersrisiken von morgen schon heute berücksichtigen»

Kategorisierung von Naturgefahren

Naturgefahren «Primary Perils»

- Bezieht sich auf Katastrophen größeren Ausmasses, insbesondere tropische Wirbelstürme (Hurricane, Cyclone), Erdbeben und europäische Winterstürme

NatCat: Bezieht sich auf ein durch Naturkräfte verursachtes Ereignis. Ein solches Ereignis führt in der Regel zu einer Vielzahl von Einzelschäden bei vielen Versicherungspolicen.

Sekundäre Gefahren «Secondary Perils»

- Naturereignisse mit hoher Häufigkeit und hoher Intensität.
- Dazu gehören Gewitter, Hagel, Tornados, Dürre, Waldbrände, Schnee, Sturzfluten, Tsunami, Flutwellen, Erdrutsche, Vulkanausbrüche.

81% aller weltweit versicherten Schäden werden durch sekundäre Gefahren verursacht!

Swiss Re Sigma 01/24 – Zahlen & Fakten für das Jahr 2023

Globaler wirtschaftlicher Schaden

\$ 291 Mrd.

\$ 280 Mrd. NatCat
\$ 11 Mrd. Man Made

Versicherte Schäden
\$ 108 Mrd. NatCat
\$ 9 Mrd. man made

\$ 117 Mrd.

**Protection Gap
60%**

81% Secondary Perils

\$ 87 Mrd.

332 Ereignisse
76'000+ Opfer

Risiken werden unberechenbarer und führen zu verheerenden Folgen für die Versicherungswirtschaft. Wie in den vergangenen 4 Jahren, liegen die versicherten Schäden wiederum über der 100 Mrd. Marke.

«Prognose – versicherte Schäden werden in naher Zukunft um 5% bis 7% steigen»

Klimawandel

Die Welt wird immer wärmer und Naturgefahren werden immer intensiver und werden in Zukunft höhere wirtschaftliche Verluste verursachen – «the heat is on»

Veränderte Risiken und was der Klimawandel für die Schifffahrt und Lieferketten bedeutet



Wirtschaftliche Entwicklung und Wachstum

Steigende Werte (Stahlpreis), Inflation, zunehmende Komplexität und Abhängigkeit der Weltwirtschaft



Konzentration in gefährdeten Gebieten

Bevölkerungswachstum, Urbanisierung, der Klimawandel erfordert Investitionen bzw. eine Anpassung der Hafeninfrastrukturen wie erweiterte Sturmflutsperrren.



Akkumulation von Vermögenswerten

👉 Erfassung von Warenlager, Hafenkumule sowie Akkumulation auf immer grösser werdenden Schiffen ist eine nicht gelöste Aufgabe für die Transportversicherungswirtschaft.



Veränderte Vulnerabilität

Gesättigte Böden durch vorhergehende Regenfälle und Stürme führen zu Überschwemmungen. Anhaltende Trockenheit und Dürre führen zu niedrigen Pegelständen in Flüssen und Kanälen und beeinträchtigt somit die globale Schifffahrt, führt aber auch zu katastrophalen Folgen für die Umwelt (Rhein, Panamakanal).



Veränderte und erhöhte Gefährdung (Exponierung)

Nord- und Südpol schmilzt – steigender Meeresspiegel erhöht Risiken besonders an den Küsten. Starker Regen, Schneeschmelze, Wirbelstürme, Überschwemmungen, Waldbrände und andere Formen von zunehmend extremem Wetter treiben Schadenkosten hoch.

Die tiefen Wasserstände machen der Schifffahrt schwer zu schaffen. Güter wie Getreide, Mineralöl müssen in kleineren Mengen transportiert werden.

South Africa Floods – April 2022 – Zwei Sachen auf einmal, andauernde Regenfälle in Kombination mit Southwest Indian Cyclone Season.

New Orleans - Verbesserung des Hochwasserschutzes: Verluste durch Hurricane Ida (2021) war weitaus geringe als Katrina (2005).

Komplexität der Lieferkette – steigende Risiken und die Akkumulation

“Haben wir alles im Griff?”

- Kennen wir alle Lager-Exponierungen unserer Kunden entlang der Lieferkette?
- Wie können wir eine allfällige Akkumulierung kontrollieren?
- Wird das akkumulierte (statische) Risiko mit den zu erwartenden NatCat-Schäden (primary/secondary) durch alle Marktteilnehmer simuliert und in der Prämienberechnung berücksichtigt?
- In den letzten 10-15 Jahren haben fast alle versicherten Naturkatastrophen die USD 10 Mrd. Marke überschritten (Tendenz steigend).

Ein möglicher Ansatz für den Cargo Underwriter

Analysieren

- Transparenz aller statischen (disponierten) Läger und Aufenthalte
- NatCat Kapazität
- Erstellung einer Gefahrenkarte für das Cargo-Portfolio
- Risikoappetit definieren und Realitätscheck
- Wissensaustausch mit der Sachabteilung (UW)

Underwriting (Disziplin)

- Benannte Läger durch VN kontrolliert (inkl. Speditionsläger)
- Gesonderte Prämien für statisch disponierte Läger und Aufenthalte
- Event Limiten
- «named perils» vs «all risks»
- «experience» vs «exposure»
- Ausschlüsse
- Risikoadequater Selbstbehalt
 - ☞ «Man Made» Gefahren nicht vergessen!
70% sind zu viel - gilt auch heute noch!

Vorausschauen

- Steuerung des Cargo Portfolios anhand von Gefahrenzonen und Art der Waren (Empfindlichkeit, Häfen, hohe Warenkonzentration in Zollfrei- und Speditionsläger, Risikozonen)
- Einbindung und Modellierung der zukünftigen regelmässig auftretenden Extremwetterereignisse als Folge der globalen Erwärmung (Erwarteter Verlust pro NatCat-Szenario = Repricing)
- Unsichere wirtschaftliche Aussichten (Rezessions- und Inflationsrisiken)
- Optimierung des Risikotransfers (Rückversicherung) und des Kapitaleinsatzes.

Geopolitische Gefahren

Der Russland/Ukraine Konflikt im Zeitraffer

- Kündigung Kriegsdeckung - Cargo JWLC-029 – Hull
- Strikte Sanktionen - Russland & Belarus und RUB Risikoappetit

- 9. Sanktionspaket gegen Russland
- Oil Price Cap (G7/Australia/EU)
- Bescheinigung/Nachweispflicht für Versicherer (Tier 2)

Feb/March 22



Juli 22 – Juli 23



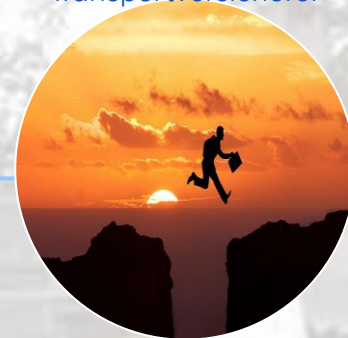
Dec 22 /Jan 23



Jan 23 – Jan 24



Herausforderung
Transportversicherer



24.02.2022

Der grossangelegte Krieg in der Ukraine beginnt - Russland greift aus mehreren Richtungen an.

- BSGC (07.22 – 07.23)
- Russland verweigert neuen BSGC (07.23)
- Ab Juli 23 - Getreideexport erfolgt via
 - a) ukrainische Donau-Flusshäfen
 - b) aus Odessa, Chornomorsk & Yuzhny (Deutsche, Türkische, Griechische Reeder)
- London – War-Facility für Cargo, Hull, P&I (Getreide Export – SDG No. 2 "zero hunger")

RV' halten Diskussionen rund um Kriegs-Deckungen angesichts potenziell bedrohlicher Szenarien.

- Fünf Mächte Ausschlussklausel (FPEC)
- Anpassungsmöglichkeiten und Kündigungsfristen für politische & soziale Risiken
- RUB Sprache/CEND Exclusion
- Vessel Detainment Clause (12mte + RUB)
- Zukünftige Wirtschaftssanktionen

Herausforderung für die Transportversicherer – Krieg/SRCC Deckung



Ist ein uneingeschränkter bzw. weltweiter geographischer Geltungsbereich ohne länderspezifische Ausschlüsse noch tragbar? («from ports or places anywhere to ports or places anywhere in the world»)



Automatischer Ausschluss von sanktionierten und Länder und Gebieten welche sich auf der **JCC Cargo Watch List** befinden?



Kündigung der Kriegsdeckung? (7 Tage, 3 Tage, 48 Stunden?)



Wissen eigentlich alle Marine Underwriter wie das läuft mit der Kriegsdeckung und was im Extremfall zu tun ist?



Kein Schiffsverkehr ohne Kasko-Kriegsversicherung, kein Handel ohne Waren-Kriegsversicherung

Südliches Rotes Meer & Nördlicher Golf von Aden

Fakten

- 2022/2023 – Suezkanal - 21'344 pro Jahr, Ø 59 Schiffe pro Tag
- Nov. 23 - JCWL & JHW deklarieren Rotes Meer als «held covered» (H/C)
- Schifffahrt reagiert prompt - Reedereien wählen die Route ums Kap
- 40% weniger Suezkanal Transit, Tendenz steigend

Houthi Attacken

- Seit Dez 23. wurden 40+ Schiffe attackiert
- Nov. 23 – Kaperung des Autotransporters Galaxy Leader
- März 23 - Rubymar sinkt nach Raketenangriff
(Hull \$5 Mio. Cargo \$9.7 Mio. Düngemittel) Schiffswert
- März 23 - True Confidence wird durch eine Rakete schwer beschädigt
(Hull \$23 Mio., Cargo unbekannt)
- April 23 – auch Chinesische Schiffe mit russischem Rohöl werden attackiert

Die Folgen

- Hull & P&I Kriegsraten steigen weit über 1% - Druck auf die Gewinnmargen der Reedereien
- Neubewertung der Kriegsdeckung durch Versicherer (nicht nur ESG getrieben)
- Container-Frachtraten steigen sprunghaft an (China/Europa von \$2'000 auf \$5'000 per 40')
- Der längere Seeweg hat direkte wirtschaftliche Effekte (Lieferverzögerungen, Produktionsunterbrüche)
- Suezkanal erhöht die Passagenpreise, um Volumenverluste auszugleichen



Neue geopolitische Konflikte, Klimawandel, extremes Wetter werden die Lieferketten und uns Transport-Rück/Versicherer in Zukunft noch mehr beeinflussen.

«Risiken werden unberechenbar»

Danke

Contact us



Dean Robinson

Head Marine & Energy Product Centre

Dean_Robinson@swissre.com

+41 43 285 20 93

Follow us





Legal notice

©2024 Swiss Re. All rights reserved. You may use this presentation for private or internal purposes but note that any copyright or other proprietary notices must not be removed. You are not permitted to create any modifications or derivative works of this presentation, or to use it for commercial or other public purposes, without the prior written permission of Swiss Re.

The information and opinions contained in the presentation are provided as at the date of the presentation and may change. Although the information used was taken from reliable sources, Swiss Re does not accept any responsibility for its accuracy or comprehensiveness or its updating. All liability for the accuracy and completeness of the information or for any damage or loss resulting from its use is expressly excluded.

Sigma

[sigma 1/2024: Natural catastrophes in 2023 | Swiss Re](#)

sigma

Natural catastrophes
in 2023: gearing up for
today's and tomorrow's
weather risks

- 02 Executive summary
- 03 Key takeaways
- 06 Year in review:
reaffirming outlook
trends
- 13 Spotlight on severe
convective storms
- 21 Managing property
exposures: risk
transfer and
reduction
- 28 Concluding remarks
- 29 Appendix 1
- 34 Appendix 2