

РЫНОК

Четыре аббревиатуры

В 2006 году исполнилось три года закону об «автогражданке» — первому значительному законодательному прорыву страховых компаний в деле расширения своего рынка. ОСАГО, не зависимо от всех своих достоинств и недостатков, сделало главное — о страховании начали говорить, к страхованию начали привыкать.

Но страхование ответственности автовладельцев — высокоубыточный вид страхования, требующий, кроме всего прочего, значительных затрат на инфраструктуру. Поэтому у страховых компаний на подходе новые законы, посвященные другим обязательным видам страхования. Не забывают о законотворчестве и те, кто хочет упорядочить деятельность страхового рынка.

Александр НОГОВ

ОПО

Одна из несбывшихся надежд страховщиков в уходящем году — это принятие Государственной Думой России федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности за причинение вреда при эксплуатации опасного объекта». Страховщики рассчитывали, что он заработает в следующем году, но этому уже не бывать. Рассмотрение закона перенесено на весну. И если все пойдет гладко, то он вступит в силу не позднее середины 2008 года для частных компаний, а государственные предприятия начнут его исполнять с 1 января 2009 года, поскольку им необходимо заблаговременно заложить в бюджет расходы на страховку.

Новый вид страхования обещает страховщикам немалые доходы: в стране 250 тыс. опасных объектов, и на них страховые компании рассчитывают заработать 23–24 млрд руб. страховой премии в год. При этом расходы страховщиков на ведение дел в этом виде страхования вряд ли превысят аналогичные затраты, например, по автогражданке: не нужно строить выплатных центров, развивать розничную сеть продаж. Иными словами, прибыль в новом корпоративном секторе рынка будет высокой, особенно по сравнению с той, которую страховщики получают сейчас от добровольного страхования гражданской ответственности за причинение вреда при эксплуатации опасного объекта. Объем страховых взносов по этому виду страхования составляет не более 1 млрд руб.

Законодательство, регламентирующее добровольное страхование опасных объектов, появилось в России в 1997 году. Оно устанавливает лимиты ответственности для объектов разной степени опасности от 100 тыс. руб. до 7 млн руб. и определяет диапазон тарифов. Однако действующие законопроекты «недееспособны», поскольку установленных законом лимитов ответственности оказывается недостаточно для полного покрытия ущерба.

Более того, потерпевший может получить возмещение в пределах установленного законом лимита только через суд. Чтобы избежать этих ограничений страховщики заключают комбинированный договор, в нем оговаривается большая сумма покрытия, превышающая законный лимит, и выплачивается она без суда.

В новом законе предполагается установить существенно более высокие лимиты ответственности — от 10 млн руб. до 6,5 млрд. От этих сумм будет рассчитываться стоимость страхового полиса. Тарифы окончательно

не определены, предполагается, что они будут установлены в пределах от 0,01% до 2% в зависимости от опасности объекта.

В законопроекте выделяется три категории опасных объектов. Первая — автозаправочные станции (АЗС) и газозаправочные станции, а также базы хранения горюче-смазочных материалов (ГСМ). Во вторую категорию входят предприятия, на которых производятся, используются, перерабатываются, образуются, хранятся, транспортируются или уничтожаются опасные вещества; получают расплавы черных и цветных металлов и сплавы на основе этих расплавов; ведутся горные работы, работы по обогащению полезных ископаемых, а также работы в подземных условиях. Третья — гидротехнические сооружения.

Отличительная особенность нового закона в том, что расходы по нему предприятия смогут включать в себестоимость. По действующему законодательству они выплачиваются из прибыли. А это, по мнению страховщиков, существенный сдерживающий момент для предприятий — им лучше отнести расходы на себестоимость. Во-первых, сумма страховых расходов переносится на цену товара. А во-вторых, снижается база по налогу на прибыль.

ОСОП

Другая законодательная инициатива правительства России, способная обернуться для страховщиков звонкой монетой, — обязательное страхование ответственности перевозчиков. Законопроект по этому поводу сейчас вынашивает Министерство транспорта России. Лет пять назад с подобной инициативой выступали депутаты Государственной Думы, но ее «затерли» в правительстве. Законопроект много лет блуждал по коридорам власти, каждый чиновник пытался внести свою лепту, но «слепить» закон окончательно не удавалось. После нескольких крупных авиакатастроф, случившихся в уходящем году, чиновники и депутаты снова вспомнили об обязательном страховании ответственности перевозчиков. Особенно сильно они пожалели об отсутствии подобного закона, когда посчитали расходы бюджета на выплаты компенсаций родственникам погибших, обычно, по 100 тыс. руб. из федерального и местного бюджета за одного пострадавшего. Но в последнее время люди все чаще подают в суды и требуют многомиллионные компенсации. Если эта тенденция сохранится, а скорее всего, так оно и будет, то госрасходы будут стремительно расти: как это ни печально, но оснований говорить,

что в следующем году будет меньше авиакатастроф, нет, наоборот все больше людей летает и интенсивность полетов растет, а вместе с ней и вероятность трагедии.

Разрабатываемый в Минтрансе законопроект должен заменить действующее с 1992 года обязательное страхование пассажиров. Оно распространяется на междугородные перевозки автомобильным, железнодорожным и авиатранспортом.

Максимальное покрытие по такой страховке 12 тыс. руб., выплачивается только в случае гибели пассажира. Во всех остальных случаях сумма выплаты меньше. Страхованием пассажиров занимаются «близкие» перевозчикам страховые компании. Один из крупнейших игроков на этом рынке — родственная ОАО «РЖД» страховая компания ЖАСО. Она занимает примерно половину рынка обязательного страхования пассажиров, а это внушительная сумма — более 500 млн руб. страховых премий в год. При этом объем выплат не превышает 1% от этой суммы.

Предполагается, что действие нового закона будет распространяться на перевозку пассажиров автомобильным, воздушным, железнодорожным, морским, речным, а также городским наземным электрическим пассажирским транспортом и метрополитеном.

Размер страхового тарифа будет устанавливать правительство РФ. Для воздушного, морского, внутреннего водного, автомобильного и городского наземного электрического транспорта премия будет рассчитываться как процент от годовой суммы эксплуатационных расходов транспортного средства. Для железнодорожного транспорта, метрополитена, монорельсовой дороги, фуникулера размер премии предлагается рассчитывать как небольшой процент от суммы дохода перевозчика.

Предполагаемые страховые выплаты потерпевшим или их родственникам вследствие нанесения вреда жизни и здоровью составят 600 тыс. руб. на воздушном транспорте и 300 тыс. руб. — на иных видах транспорта.

Страховщики не надеются, что закон об обязательном страховании ответственности перевозчиков будет принят в следующем году, но рассчитывают, что он обретет реальные очертания и будет одобрен Госдумой хотя бы в двух чтениях.

ОСАГО

ОСАГО — тема номер один в предвыборной борьбе депутатов за голоса автомобилистов. Слуги народа не упустят шанса сделать себе имя на изменениях этого за-

кона ради народа. Вот, например, осенью уходящего года депутаты изменили систему «бонус-малус». По этой системе, если страхователь год отъездил без аварий и по его страховке не производились выплаты, то ему полагается скидка (бонус) при оформлении полиса на следующий год. Минимальная скидка 5% и каждый год она увеличивается на 5%. То есть через 10 лет страхователь может накопить предельный размер скидки — 50%. Но раньше это было невозможно, поскольку при смене автомобиля все бонусы сгорали. Теперь после принятия поправок к ОСАГО бонусы не сгорают, у каждого водителя появляется своя история. Идея замечательная, депутаты молодцы, но страховщики теперь не знают, как вести водительскую историю, ведь единой информационной базы по всем страховым случаям до сих пор нет. В лучшем случае Российский союз автостраховщиков ее запустит в конце следующего года. А до этого момента внесенная поправка прибавила страховщикам лишних хлопот, связанных с документооборотом, да и автовладельцам не легче. Ведь теперь если водитель совершит аварию на служебном автомобиле, то, покупая страховку на личное транспортное средство,

ему придется заплатить существенно больше. Более того, страховщики отмечают, что в среднем каждый российский водитель вписан в три полиса ОСАГО, то есть после совершения одного ДТП, страховщики поднимут цену по трем другим полисам, где указан аварийный водитель.

На очереди внедрение в ОСАГО системы прямого урегулирования убытков. Это означает, что потерпевшему не придется идти за компенсацией убытков во «вражескую» страховую компанию виновника аварии, ему выплатит все родная фирма, продавшая полис. А затем страховщики между собой разберутся.

Однако на практике все сложнее. Страховщики опасаются, что из-за отсутствия единой методики оценки ущерба в ДТП у каждого страховщика будут свои результаты. Сейчас разница в экспертных оценках достигает 30%, и граждане нередко подают в суд. А это означает, что страховые компании начнут судиться уже друг с другом, стремясь занизить сумму ущерба, которую необходимо оплатить. И если не удастся снизить размер выплаты, то получится хотя бы оттянуть момент расплаты на много месяцев, а это тоже хорошо. Особо придирчивые





СТРАХОВАЯ ГРУППА

ШЕКСНА

Наши гарантии – Ваше доверие

- ✓ автострахование;
- ✓ ОСАГО;
- ✓ страхование имущества;
- ✓ ипотечное страхование;
- ✓ страхование грузов;
- ✓ медицинское страхование;
- ✓ экологическое страхование и др.

Москва, ул. Б. Академическая, 5а
тел. (495) 580-7858

Санкт-Петербург, Невский пр., 44
тел./факс: (812) 380-9417, 325-7085
e-mail: sheksnaspb@mail.wplus.net

Череповец, ул. Ленина, 47
т. (8202) 53-4503, ф. (8202) 53-4504
e-mail: sheksna@sheksnagroup.ru