

ходится сталкиваться с организованной преступностью, с криминальными сообществами, – комментирует директор по развитию Северо-Западного филиала ГК «АРКАН» Юрий Лобанов. – Есть проблема – увеличение числа угонов и невозможность бороться с ростом технологического преимущества угонщиков, которые работают в команде: один отключает GSM, другой открывает замок, третий считывает метку, а четвертый угоняет машину, а есть еще члены команды, которые разбирают автомобиль на составные части в специальных отстойниках, год ждут, потом собирают, навинчивают номера и продают...»

Заместитель директора СЗРЦ ОСАО «РЕСО-Гарантия» Денис Панов не соглашается с экспертом, заверяя в существовании случаев, не связанных с подготовленным угоном. Он считает, чтобы доказать факт мошенничества, нужно после угона автомобиль найти и показать факт его подготовки к угону. «Ведь бывают ситуации, когда ребенок решил покататься на папиной машине, пока родители отдыхают на даче, – продолжил Денис Панов. – Машина «снялась». Папа вернулся с дачи,

видит, что авто пропало, заявляет об угоне. При этом ребенок по мобильной связи недоступен. Он испугался и бросил машину где-нибудь в лесу. Так какой же это сговор? Поэтому я бы не стал говорить, что все акты угона – это мошенничество». Эксперт также упомянул о такой проблеме, как сговор клиентов с работниками автосалонов, где происходит большое количество сговоров: перепрограммируют ключи, делают



Юрий Лобанов

директор по развитию Северо-Западного филиала ГК «АРКАН»

дубликаты и т. д. Естественно, если противоугонная система ставится сотрудниками салона, а не операторами охранных систем, им очень выгодно совершать подобные вещи. Ведь за Land Cruiser 100 угонщик получит около 30% от стоимости автомобиля.

Пользуясь опытом

Совокупные потери страховых компаний России на угонах и хищениях составляют 1,5 млрд руб. в год. Первой на себе почувствовала эти финансовые потери СК «Ингосстрах», так как доля компании в этих убытках была велика. Тогда-то и начались поиски путей решения столь серьезной проблемы. «Мы посмотрели, как эта проблема решается в других странах, – делится опытом председатель профессиональной Ассоциации противодействия угонам транспортных средств и по совместительству представитель СК «Ингосстрах» Владимир Крючков. – Опыт был необходим, так как автострахование в России – рынок молодой». В результате исследований были выявлены так называемые итальянская, английская и бразильская модели. Так, итальянская была направлена на поиски угнанного автомобиля, а не на его защиту и противодействие. Другая ситуация сложилась в Англии, где самые высокие требования по защите машин от угонов. Это связано с тем, что в 1990-х годах страна стала первой в мире по количеству совершенных автохищений. В результате проблема была поднята на государственном уровне, так как угнанные автомобили обходятся налогоплательщикам в 1 млн 200 тыс. фунтов стерлингов. А такое правительство, которое разбазаривает деньги своих граждан и не принимает никаких мер по защите автомобилей, недостойно того, чтобы руководить страной. Следствием вмешательства властей стало ужесточение законодательства, создание союза страховщиков, на базе которого был учрежден исследовательский центр, изучающий вопрос снижения убыточности страхования. Там и были разработаны критерии такой защиты. Прежде всего, страховщики предъявили их автопроизводителям. Вследствие чего любой автомобиль, который продается в Великобритании, оценивается согласно этим критериям по определенной

шкале и получает некий рейтинг защиты. И покупатель может увидеть, рискован ли автомобиль или не рискован, и сделать соответствующий выбор. Таким образом, английские страховщики повлияли и влияют до сих пор на продажи автомобилей на рынке. Ведь автопроизводители прислушиваются к мнению страховщиков. Потому что человек при покупке считает, сколько он потратит денег не только на автомобиль, но и на страховку, и сколько авто ему обойдется при эксплуатации. И цена страхования достаточно велика в этой совокупности.

Но на этом работа исследовательского центра не закончилась. Оказалось, что с производством машин работать долго и сложно: конструкторские разработки многих моделей заканчиваются за два года до того, как она поступит в продажу. Поэтому все установленные стандартные системы защиты могут уже просто устареть в силу развития рынка и появления новых



Денис Панов

заместитель директора СЗРЦ ОСАО «РЕСО-Гарантия»

технических решений. И здесь началась работа с операторами противоугонных систем. Таким образом, автомобиль получил защиту одновременно на нескольких уровнях, что позволило Англии снизить статистику угонов в несколько раз.

Консолидация сил

Что касается России, то здесь также необходимо выработать модель, функционирование которой позволило бы значительно уменьшить число угоняемых авто. К такому мнению пришли все участники «круглого стола». По словам Владимира Крюčkова, нужно

