

Редакционный совет



Председатель
Кирилл Михалевский
и. о. руководителя Инспекции
страхового надзора по СЗФО



Заместитель председателя
Андрей Сумбаров
Президент СС СПб и СЗ
Санкт-Петербург,
Кузнечный пер., 2, оф. 202
Тел./факс: (812) 764-5827



Вадим Медвинский
Генеральный директор
ООО «СЗСК»
Санкт-Петербург,
ул. Куйбышева, 33/8
Тел./факс: (812) 320-1305



Радий Негодин
Директор Санкт-Петербургского филиала ОАО «МСК»
Санкт-Петербург,
пр. Бакунина, 5, оф. 46
Тел./факс: (812) 324-0300



Зигмар Крюгер
Генеральный директор
ЗАСО «ЭРГО Русь»
Санкт-Петербург,
пер. Кваренги, 4
Тел./факс: (812) 702-0522

Партнеры издания:



событие

Рука об руку

Вообще ОСАГО и БДД – понятия родственные и даже неразделимые. Так же, как, например, «олимпийские рекорды» и «детская физкультура» или «продолжительность жизни» и «здоровое питание». Формально и те, кто занимается ОСАГО, и те, кто ответственен за БДД, давно это осознали. С первого дня работы закона страховщики ОСАГО в добровольно-принудительном порядке перечисляют около 2% своих сборов в фонд ЧАДЭ – «Человек. Автомобиль. Дорога. Экология» (почему-то вспомнилось «Ленин. Партия. Комсомол»). Фонд должен финансировать ГИБДД, но вот только реальные итоги этого финансирования никому не известны, и ни ГИБДД, ни РСА не спешат с разъяснениями. Еще год-два назад в кулуарах «автогражданских» конференций можно было услышать шепоты о том, что ЧАДЭ, может быть, будет способствовать увеличению численности дорожных инспекторов (а то сейчас их приходится ждать по несколько часов) и более активной работе ГИБДД по предоставлению страховщикам своей базы данных по аварийным историям водителей. Ни того, ни другого, как мы знаем, не произошло.

Ежегодно в России проводится по два-три форума, где БДД и «автогражданка» обсуждаются в их неразрывной взаимосвязи. На этот раз начальник Управления международных и государственных программ развития РСА Татьяна Козловская, констатировав, что «высокий уровень аварийности и травм со смертельным исходом представляет собой серьезную проблему», а также что «системный подход к безопасности заложен в Программе повышения БДД на 2006-2012 годы», выдала очередной блок информации к размышлению:

- за рубежом страховые компании воздействуют на все элементы системы БДД;
 - безаварийная езда стимулируется действующей системой «бонус-малус»;
 - в Финляндии страховщики участвуют в разборах ДТП на месте аварий;
 - в Германии страховщики проводят аудит автодорог...
- Остается порадоваться за эти страны.

Не удалось

Вслед за Татьяной Козловской начальник Управления информационных технологий РСА Николай Косарев рассказал об опыте создания и внедрения Федеральной автоматизированной информационной базы данных по ОСАГО (на базе РСА). Об этом г-н Косарев рассказывает всегда, и в этом году не прозвучало ничего принципиально нового. О том, что на БДД система «бонус-малус» пока никак не влияет по причине того, что ни сотрудники

ОСАГО до БДД?

В рамках конференции «Организация и безопасность дорожного движения в крупных городах» в Петербурге прошел «круглый стол» «ОСАГО и безопасность дорожного движения (БДД)». У нашего корреспондента сложилось впечатление, что на фоне чиновников РСА, уже четвертый год подряд повторяющих одни и те же тезисы, единственным выступающим, кто обладал реальной и понятной информацией о возможности страховщиков влиять на БДД, был старший вице-президент Страхового института дорожной безопасности США Стефен Оеш.

Алексей КРЫЛОВ



страховых компаний, ни агенты не имеют возможности пользоваться информационной базой, все и так знают. А пока остается ждать давно обещанного начала функционирования АИС РСА в рабочем режиме. Вместо указания конкретных сроков г-н Косарев сыпал терминами и демонстрировал на экране всевозможные схемы, изобилующие сложными системами сходящихся и расходящихся стрелочек.

Удалось

Единственный, кому в рамках «круглого стола» удалось убедительно рассказать об успешном опыте минимизации факторов, влияющих на ДТП, стал Стефен Оеш, старший вице-президент Страхового института дорожной безопасности США. Работу ин-



Ирина Осокина,
директор по международным
и государственным программам
развития и технического
содействия РСА

ститута финансируют страховые компании страны, и это исследовательское учреждение, в отличие от российского ЧАДЭ, действительно, может похвастаться успешными разработками в области безопасности. Впрочем, здесь следует отдать должное также федеральным властям и властям отдельных штатов, которые оказывают административную поддержку всем разумным инициативам института.

Так, например, одно из исследований было посвящено анализу уровня смертности водителей в зависимости от их возраста и присутствия в салоне несовершеннолетних пассажиров. Самыми аварийными оказались 16-17-летние водители при вождении в ночное время и наличии в салоне трех и более пассажиров того же возраста (по всей видимости, их присутствие стимулировало начинающих водителей к демонстрации лихости и «крутизны»). По итогам исследования институт добился законодательного запрета для молодых водителей на вождение после 22.00 и на перевозку более одного несовершеннолетнего пассажира. Любой обнаруживший такие нарушения полицейский вправе наложить штраф.

Борется институт и за обязательное использование ремней безопасности. Для этого были организованы специальные полицейские контрольные пункты. Нарушителей ждал штраф. Результат: в период с 1981-го по 2005 год количество водителей, использующих ремни, увеличилось с 11% до 87%.

Имеет институт и свой центр для проведения краш-тестов, данные которых вывешиваются на сайте института и в местах продаж автомобилей. Покупатели доверяют этим результатам и предпочитают покупать только безопасные авто. Никакие другие сейчас уже не находят сбыта в США.

Все это, а также камеры слежения за проездом на красный свет, внедрение «круговых» перекрестков, снабжение машин системами оповещения о ДТП и многое другое делают США одной из самых благополучных стран по показателю «количество ДТП со смертельным исходом на 100 млн миль». Остается только позабавиться степени сознательности ее водителей и готовности властей законодательно поддерживать инициативы института.



Стефен Оеш,
старший вице-президент
Страхового института дорожной
безопасности США

Учредитель и издатель:
ООО «МЕДИАиндекс»
Директор: Сергей Авдеев,
avdeev@mediaindex.ru
Главный редактор:
Наталья Михайленко,
mihaylenko@sluchay.ru
Литературный редактор:
Иван Алтаев

Специальный корреспондент:
Алексей Крылов
Оригинал-макет: Дмитрий Зятинков
Верстка: Владимир Шкредов
Адрес редакции: ул. Розенштейна, 19,
лит. А, тел. 973-4790, www.mediaindex.ru
Установочный тираж: 10 000 экз.
(тираж данного выпуска 7000 экз.).
Подписано в печать 30.10.2006, 14.00

Интернет-версия: www.sluchay.ru
Распространяется бесплатно.
Газета выходит раз в месяц.
При перепечатке материалов ссылка
на «Страховой случай» обязательна.
Ответственность за содержание реклам-
ных объявлений несет рекламодатель.
Все рекламируемые товары и услуги
сертифицированы.

Материалы, помеченные ©, публикуются
на правах рекламы.
Редакция может не разделять
мнение автора.
Отпечатано в типографии
«Премиум Пресс», ул. Оптиков, 4
Свидетельство о регистрации средства
массовой информации ПИ № ФС2-7903
от 16.01.2006 г. выдано Управлением

Федеральной службы по надзору
за соблюдением законодательства в сфере
массовых коммуникаций и охране культур-
ного наследия по Северо-Западному
федеральному округу.
Издание выходит при инфор-
мационной поддержке Союза
страховщиков
Санкт-Петербурга и Северо-Запада.

