

Минфин обсудил стратегию развития рынка страхования до 2020 г. Как сообщил на семинаре «Актуальные вопросы развития страхового рынка» президент Всероссийского союза страховщиков (ВСС) Андрей Кигим, документ сочли неплохим в части надзора, но в нем совершенно выпал раздел, посвященный развитию. Его нужно будет доработать и представить в рабочую группу в ближайшее время.

Предыдущую стратегию, на 2008–2012 гг., разрабатывал минфин без участия страховщиков и утверждало правительство. Она сыграла положительную роль, заложив важные принципы: стоимость жизни, ответственность бизнеса, необходимость института омбудсмена. Срок действия того документа истекает, рынку нужен новый вектор развития.

А новая «Стратегия-2020» должна учитывать международный опыт, сигналы властей о защите граждан, только надо решить, каким будет механизм защиты – страховым или государственным.

Стратегию готовила консалтинговая компания Oliver Wyman при активном участии ВСС, менеджеров страховых компаний, чиновников ФСФР, минфина, экспертов РСПП и других отраслевых объединений. Впервые работа шла столь открыто, за короткий срок удалось многое сделать, а главное, что учтены интересы не только страховщиков, но и других отраслей, клиентов и государства.

Президент Российского союза автостраховщиков Павел Бунин рассказал о дальнейшем развитии ОСАГО. Минфин готовит законопроект, который, вне всяких сомнений, окажет заметное влияние на стоимость полисов ОСАГО. Согласно ему лимит выплат в части возмещения вреда жизни и здоровью увеличивается до 500 тыс. рублей (сегодня 160 тыс.), а в части имущественного ущерба – до 400 тыс. рублей (120 тыс.). В два раза (до 50 тыс.) планируется увеличить и размер максимальной выплаты, производимой в рамках европротокола. Согласно ему при незначительном ущербе и при отсутствии у участников ДТП разногласий оформить аварию можно без сотрудников дорожной полиции. Более того, в порядке эксперимента в Москве и Санкт-Петербурге лимит выплаты по европротоколу будет приравнен к лимиту выплаты по ОСАГО, то есть 400

тыс. рублей. С одной стороны, этому можно только радоваться, а с другой – после вступления закона в силу стоимость полиса ОСАГО может удвоиться.

Для страховщиков ответственности минувший год прошел под знаком закона об обязательном страховании ответственности владельцев особо опасных объектов (ОПО). Пока все на этом рынке развивается более или менее нормально – застраховалось 65% владельцев ОПО, налаживается механизм действия закона. С начала 2013 года страховщики готовятся к введению «второй очереди» ОПО: к частным страхователям присоединится группа муниципальных и других бюджетных предприятий из разряда опасных. Вступит в силу новое изменение технологии выплат за вред, причиненный жизни и здоровью пострадавших. Но самое главное в новом году – начало обязательного страхования ответственности перевозчиков.

По словам главы Национального союза страховщиков ответственности (НССО) Андрея Юрьева, компании начнут страховать ответственность перевозчиков не раньше середины февраля. Но с 1 января начинает действовать требование к перевозчикам об ответственности перед пассажирами. Таким образом, даже при отсутствии договора страхования установленные законодательством суммы (до 2 млн рублей) перевозчики должны будут выплачивать пострадавшим пассажирам.

Как отметил А.Юрьев, для начала операций по страхованию необходимо принятие четырех базовых документов – постановлений правительства РФ о тарифах, о порядке расчета количества перевезенных пассажиров, о перечне документов для предоставления страховщику при получении возмещений и таблица выплат (в ней указан размер возмещения за каждую травму). По словам А.Юрьева, обеспокоенность страхового сообщества вызвана тем, что даже если будут готовы тарифы и в декабре страховщики получат лицензии, НССО предстоит еще зарегистрировать внесенные в устав союза изменения, распространяющие его действие на рынок страхования не только ОПО, но и перевозчиков. Регистрация изменений в уставе в минюсте займет месяц, затем понадобится и регистрация в ФСФР.

Обеспокоенность вызывает у союза также предлагаемый заявительный порядок расчета перевозок. Сейчас существуют две группы перевозчиков, из них подотчетны всего 10–15%, для остальных предусматривается формула расчета, но параметры, которые в нее вносятся, указывает сам перевозчик, и нет возможности их перепроверить. В связи с этим НССО предлагает четыре параметра, по которым практически стопроцентно можно определить количество перевозимых пассажиров: количество транспортных средств, количество рейсов, нормативная вместимость,

коэффициент загрузки. Существует еще пятый показатель для судоходных компаний – период навигации.

ДОЛИ ОТДЕЛЬНЫХ ВИДОВ НА РЫНКЕ СТРАХОВАНИЯ, %

Источник: ФСФР



Источник: [Российская бизнес-газета](#) , № 47, 11.12.12

Автор: Евпланов А.