Нынешний год стал особенным для страхового рынка. Впервые прошло совещание по развитию страхового рынка с участием президента. После него был принят ряд законопроектов: подписан закон о страховании объектов повышенной опасности, скорректированы поправочные коэффициенты в ОСАГО, проведена реформа агрострахования. О тонкостях нововведений и итогах деятельности страхового рынка РТ в 2011 году TatCenter.ru поговорил с президентом Союза страховщиков Татарстана, вице-президентом ОАО «Страховая группа МСК», директором филиала «ПСК Казань» Рустэмом Сабировым.

«Раньше собственности не было. Люди привыкли, что за все платит государство»

– Рустэм Ильдусович, в этом году прошло первое в истории России совещание по развитию страхового рынка с участием президента. После него было принято несколько важных нововведений. Можно сказать, что правительство прониклось проблемами страхового рынка?

– Действительно, в этом году много нововведений на страховом рынке. Этот год отличается от предыдущих. Впервые состоялась встреча президента России с представителями страховых компаний. На встрече присутствовали ведущие страховщики. Состоялся откровенный диалог с обсуждением ряда вопросов, которые требовали решения. После той встречи были даны поручения правительству РФ и началась работа по претворению в жизнь ряда договоренностей.

Во-первых, принят новый закон по страхованию опасных объектов. Необходимость принятия этого закона в новом виде назревала давно. В стране происходит старение оборудования, увеличивается вероятность наступления страховых событий. В частности, аварии на Саяно-Шушенской ГЭС, на ряде шахт, которые произошли в течение последних лет, показали несостоятельность существовавшего и до сих пор действующего закона.

Предыдущим законом предусматривался очень маленький лимит ответственности. Ну что такое 100 тысяч руб. на всех?! Если, допустим, кран упал на какой-то дом, разбил несколько машин, то эти 100 тысяч просто делятся на всех пострадавших. И второе: этим законом не компенсировались убытки работникам предприятия. На Саяно-Шушенской ГЭС произошла авария, погибли десятки сотрудников этой станции, но по страховкам они не получили ни копейки.

Не так давно показывали про пожар на нефтебазе в Туве. Рядом жилые строения, людей эвакуировали… Это страшное дело. Если работники предприятий вообще не получают компенсации, то пострадавшие третьи лица получают, но копейки. Таких примеров можно привести много. Мы живем в Татарстане. В республике много предприятий, на которых могут происходить аварии.

Поэтому принятие закона состоялось, несмотря на протесты тех, кому придется платить. С 1 января 2012 года этот закон вступает в силу, и объем ответственности по нему увеличивается существенно.

– Насколько существенно?

– Если раньше это были мизерные суммы, то теперь выплаты будут практически покрывать реальный ущерб пострадавшего. Минфин уже опубликовал правила и тарифы страхования.

Раньше собственности не было. Люди привыкли, что за все платит государство. Чуть что случилось, брали с собой детей, шли к райкому партии, просили. Сегодня государство не может не прогнозировать свои расходы, не может платить за все, не глядя. Существует апробированный в мире рыночный механизм компенсации убытков. Он называется «страхование». Есть страховка – получаешь компенсацию, нет страховки – не получаешь.

Второе нововведение после этой встречи – пересмотр принципов сельхозстрахования в нашей стране. Засухи прошлого года показали, что механизмы компенсации ущерба через страхование оказались неэффективными. Более того, Счетная палата, которая проверяла итоги использования государственных средств для компенсации, сделала

выводы, что средства использовались крайне неэффективно. Дальнейшие выводы делайте сами.

Реальные сельхозпроизводители не получили адекватных компенсаций через механизм страхования и, соответственно, потерпели убытки, которые возмещались опять же государством. То есть государство и деньги на компенсацию выделяет, и убытки покрывает. Получается абсурд. Или давайте страховать будем, или давайте компенсировать.

Поэтому была создана рабочая группа, которая занималась приведением закона к новым рыночным условиям. У нас в Татарстане есть ряд страховщиков, которые активно занимаются сельхозстрахованием.

«Общая культура вождения в городах Татарстана очень низкая»

– Еще одна важная тема – это изменение коэффициентов по «автогражданке».

– По ОСАГО существует система коэффициентов к действующим тарифам. Эти коэффициенты вводились 8 лет назад как предварительные. Возьмем территориальный коэффициент. Его минимальный показатель был 0,4 в какой-нибудь деревне, а в Москве был равен 2. Водитель одной и той же машины, пусть это будет скорая помощь, платил в Москве в 5 раз больше, чем в деревне. В разных городах-миллионниках статистика убыточности совершенно разная, а коэффициенты были везде одинаковыми.

Уровень убыточности в Казани, в частности, остается очень высоким. На 100 собранных рублей в Казани на выплаты уходило 105, плюс расходы страховщиков на ведение дел, отчисления в РСА. Это никуда не годится. Дошло до того, что некоторые СК заявили об уходе из ряда регионов: районов Крайнего Севера, Кемерова, Екатеринбурга, Владивостока. А в Москве наоборот – современные дороги, народ дисциплинирован, убыточность немногим более 40%.

То же самое по стажу водителей. Опыт показал, что водители с малым стажем бьются

гораздо чаще, чем планировалось изначально. В итоге новичков страховать никто уже не хотел, потому что убыточность зашкаливала жутко. Уровень убыточности по трамваям, троллейбусам, всему общественному транспорту превзошел все прогнозы. Поэтому поправочные коэффициенты были введены по субъектам, по малоопытным водителям. Для каких-то районов и категорий автомобилей они не поменялись, а для Казани они изменились.

– Значительно увеличились?

– Да. Исходя из статистики, в Казани бьются очень часто. Безобразная манера езды на наших дорогах уже никого не удивляет. Народ настолько обленился – поворотники лень включать, я уж не говорю про проезд на красный свет, подрезание. Неужели трудно включить поворотник?! Он едет как по чистому полю. Я не понимаю, как люди соблюдают рядность. Обычная картина: широкая дорога в 4 ряда, и по левому крайнему ряду тащится машинка со скоростью 40 км/ч. Это грубое нарушение правил во всем мире, так же как не пропустить пешехода. У нас это норма. Людей то ли не обучают правилам вождения, то ли они игнорируют правила намеренно.

– В Набережных Челнах с этим дела обстоят не лучше…

– Согласен. Общая культура вождения в городах нашей республики очень низкая, поэтому высокая аварийность. Посмотрите в программе «Перехват», сколько пьяных за рулем, сколько лихачей давят людей, бьют чужие машины. Многие люди, которые сегодня водят автомобиль, за рулем быть не должны! Им место в общественном транспорте, в лучшем случае. Страховщики за культуру вождения не только потому, что это деньги, а в первую очередь это человеческие жизни.

– Существует статистика убыточности по маркам авто?

– Повторюсь, прежде всего, это новички. Особенно владельцы недорогих автомобилей. На самом деле сегодня трудно заметить, чтобы дорогой «Порш» не включал поворотники, пытался кого-то «сделать на светофоре». В основном этим занимаются молодые люди на очень дешевых немытых машинах. Может быть, у этих людей это единственная возможность отличиться в этой жизни? Проехав на красный, он чувствует

себя героем. Девушка, сидящая рядом, в восторге, она восхищается его рискованностью. Он вспоминает фильмы «Такси», «Форсаж», которые посмотрел.

Еще один любопытный момент. У нас была совершенно убойная статистика по автомобилям марки «Ока». Почему? Ее вроде бы трудно разогнать, казалось бы, люди за рулем со стажем, молодежи мало. Оказалось все достаточно просто. Многие владельцы автомобиля «Ока», чувствуя комплекс неполноценности, пытались доказать, что они тоже что-то могут. Вопрос в психологии.

– Стереотипа о наглых внедорожниках больше не существует?

– Владелец внедорожника, как правило, средних лет и выше. Как правило, машина куплена на свои деньги, а не на папины, как это часто бывает у студентов на «девятках» и «десятках». Поэтому он ценит и бережет свой дорогой автомобиль.

– Получается парадокс: чем дешевле автомобиль, тем выше убыточность по ОСАГО?

– Совершенно верно. На ту же «безобидную» «Оку», от которой больших убытков не ждали, был понижающий коэффициент, а на большие многотонные внедорожники – повышающий. Но тот же внедорожник, как правило, оснащен современными антиаварийными системами, системой экстренного торможения, системой перераспределения нагрузки по осям и т.д., поэтому представляет собой меньшую опасность, чем машина без подушек безопасности, устаревшим двигателем, плохими тормозами и т.д.

Сейчас получается так, что стоимость ОСАГО на большие авто не изменилась, а на более дешевые – подорожала. И не надо никаких сказок про «социальные» коэффициенты. Все это делалось исходя из статистики.

Планируется, что в 2012 году дойдет очередь и до тарифов, которые не менялись много лет. Соответственно увеличится и лимит по выплатам. Когда лет 10 назад этот закон обсуждался, на наших дорогах было много «Жигулей», «Москвичей», «Волг», «УАЗов».

Сегодня автомобили на дорогах другие. Поменялась стоимость запчастей, ремонта, и 120 тысяч зачастую не хватает. Я уж не говорю про выплаты за причинение вреда жизни и здоровью – крайне недостойные суммы.

– Когда вступят в силу изменения по тарифам?

– Точную дату назвать сложно. Предполагается, что поправки будут внесены в 2012 году. Принимать их необходимо. В России стоимость ОСАГО остается одной из самых низких в мире. Что такое 100 евро в год? Все это актуально с учетом вхождения России в ВТО, где существуют определенные стандарты и к оценке человеческой жизни, и к поведению на дорогах.

И четвертое изменение. С 1 января вступает в силу новое требование к уставному капиталу СК. Я не считаю, что это требование правильное. Из 588 страховых компаний в России примерно у 200 уставный капитал не соответствует требованиям. Поэтому до 1 января нужно или увеличивать уставный капитал, или объединяться, или уходить с рынка. Эти требования были введены с целью повышения устойчивости страхового рынка. Хотя в жизни есть и обратные примеры, когда крупные банки и страховые компании, несмотря на гигантские уставные капиталы и многолетние истории, теряют рейтинги и уходят с рынка.

В этом году ФСФР отозвала у страховых компаний и брокеров около 100 лицензий на страхование. По причине финансовой несостоятельности или неисполнения каких-то требований. За них в том числе выплачивает РСА.

– 100 банкротов – это значительно меньше, чем в предыдущие годы? То есть наблюдается положительная тенденция?

– Да. Но то, что компаний остается все меньше, – это факт. Если в этом году насчитывается 588, то в следующем будет еще меньше. Думаю, в России в 2012 году останется компаний 400. По Татарстану, к сожалению, подобными прогнозами никто не занимается, поэтому многое станет ясно после 1 января.

В целом страховой рынок Татарстана год заканчивает неплохо. Ожидается, что рост по итогам 2011 года составит около 16% – как по сборам, так и по выплатам. Выросли выплаты в первую очередь по ОСАГО. По итогам 2011 года убыточность в Казани остается чудовищной. Коэффициенты ввели в середине года, в июле. Соответственно, эффект будет наблюдаться только по итогам следующего года.

«Пример «Булгарии» послужил катализатором для унификации подходов к оценке человеческой жизни»

– Насколько необходимо формирование объединенного рынка обязательного и добровольного медицинского страхования?

– Сегодня в нашей стране это принципиально разные вещи, абсолютно несовместимые. Это примерно то же самое, если объединить ресторанное питание и бесплатные столовые. Что такое система ОМС? Это малоизмененная советская система перераспределения средств для оказания необходимой медицинской помощи населению. С советских времен поменялось только название. Услуги очень низкого качества. Кто работодатель? Государство. А государство сегодня – это самый неэффективный работодатель. Самые низкие зарплаты в образовании, медицине и т.д. ДМС – это когда вы идете в магазин и покупаете то, что хотите.

– Наверняка кризис обострил проблему мошенничества в сфере страхования, как обстоит ситуация сейчас?

– Проблема мошенничества существует во всем мире, в том числе в страховании. На сегодняшний день существует многоуровневая степень защиты. У каждой страховой компании в отдельности и у страхового общества в целом. Эта борьба набирает обороты. Масса примеров, когда людей разоблачают, осуждают. Это является хорошим примером и для остальных, чтоб людям было неповадно. Кроме того, на встрече с президентом обсуждался вопрос о внесении изменений в Уголовный кодекс РФ.

– Крушение «Булгарии» вызвало дискуссию о необходимости «речного ОСАГО». Каковы шансы на решение вопроса обеспечения страховой защиты граждан на транспорте и повышения безопасности перевозок?

– Вопрос обеспечения безопасности перевозок и вопросы страхования лежат в разных плоскостях. Мы много лет страховали и страхуем наш флот. Мне лично приходилось входить в группу урегулирования убытков на реке и на море. К сожалению, флот ежегодно только стареет. За последние 30 лет соотношение судов построенных и подлежащих списанию не меняется. Новые стоят очень дорого. Выгоднее на 2–3 года купить какую-нибудь полусписанную «старую калошу» и на ней возить туристов. Такими темпами лет через 10–15 на наших реках просто не останется судов. Поэтому должна быть принята своего рода программа утилизации, поощрения тех, кто занимается обновлением флота, стимулирования производителей. У нас в Зеленодольске есть замечательный завод имени Горького с успешной командой и директором. Они могут строить, просто нужно уделить этому внимание.

По страхованию пример «Булгарии» послужил катализатором для унификации подходов к оценке человеческой жизни. Сегодня пришли к тому, что стоимость человеческой жизни должна быть одинаковой независимо от вида транспорта: водного, воздушного, железнодорожного и т.д. Эта сумма будет равна двум миллионам рублей.

– При покупке железнодорожных билетов люди часто доплачивают за страховку.

– Это добровольное страхование. Если вам «впаривают» страховку в кассах, от нее можно отказаться. Просто кассир имеет с этого комиссионные. Это незаконное явление. Обязательное страхование уже включено в стоимость билета.

– Турсезон 2011 года был отмечен массой случаев по страхованию ответственности туроператоров, громкими скандалами, связанными со страхованием туристов от несчастных случаев и заболеваний. Как вы прокомментируете ситуацию со страхованием в туризме?

– У нас с исполнительской дисциплиной всегда было нехорошо. Много людей, желающих легко заработать, много просто дилетантов в этом деле. Первые «кидают» умышленно, вторые – неосознанно. И то и другое страховать или невозможно, или опасно. Тем не менее, страхование ввели, и уровень ответственности туроператоров будет только расти. Но это не значит, что не нужно думать головой. Где покупать, у кого и по какой цене. Какая бы страховка ни была, в полной мере она все издержки не компенсирует.

Покупатель любой туристической услуги должен понимать, что в первую очередь риск лежит на нем. Он вступил в гражданско-правовые отношения с фирмой по собственному желанию.

То же самое в жилищном строительстве, при покупке товаров и продуктов в магазинах и на рынке. Нельзя закрыться от каждого жулика и проходимца страховками.

Вот, например, проблема кредитования малого бизнеса. Не хотят банкиры давать малому бизнесу столько, сколько бы малый бизнес хотел. И вот в чьей-то «светлой» голове родилась мысль: пусть банки дают кредиты, а страховые компании страхуют. То есть страховка не снимает ответственности ни с банкиров, ни со службы безопасности, ни с кредитных отделов и т.д. Страхование – это не панацея, это дополнительный инструмент, но он не может гарантировать защиту от бесхозяйственности. Оно лишь при разумном подходе ведения деятельности обеспечивает дополнительную «подушку безопасности». Это последняя ступень защиты, но не единственная.

– С какими успехами страховой рынок Татарстана завершает 2011 год?

– Страховой рынок Татарстана – один из немногих рынков субъектов РФ, который сохранился, который исправно платит налоги в местные бюджеты, создает рабочие места. Потому что в целом по России таких локальных рынков уровня татарстанского нет. Наверно, можно выделить еще Самару и Екатеринбург. В Татарстане достаточно большое количество местных страховщиков, которые, в том числе в совместной работе с Союзом страховщиков Татарстана, качественно исполняют свои обязательства.

В целом страховой рынок Татарстана год заканчивает неплохо. Ожидается, что рост по итогам 2011 года составит около 16% – как по сборам, так и по выплатам. Выросли выплаты в первую очередь по ОСАГО. Рынок очищается, с него уходят временщики. В этом году республиканский рынок покинули ряд компаний. Это были не местные компании, филиалы, которые занимались демпингом, обманом жителей Татарстана. В следующий год мы идем с уверенностью в свете вступления в силу вышеупомянутых законов, новых коэффициентов по ОСАГО, в свете очищения рынка от так называемых «прилипал».

Я не забываю напоминать жителям республики приобретать страховку по всем видам жизнедеятельности, включая страхование жилья, машин, несчастных случаев, различных направлений бизнеса. И в то же время советую не кидаться за дешевизной.

Страховой рынок Татарстана выдержал дефолты, катаклизмы, набирает обороты и становится все более цивилизованным. Надеюсь, вторую волну кризиса рынок пройдет с минимальными потерями. Удачи всем в новом году.

Источник: TatCenter.ru, 19.12.11

Автор: Вагизов М.