



ЗАКОН ЭФФЕКТИВНО РАБОТАЕТ

Уникальная статистика, которую централизованно собирает Национальный союз страховщиков ответственности, позволяет своевременно выявлять важные тренды по аварийности разного рода перевозок. Эти данные НССО оперативно транслирует надзорным ведомствам для своевременного принятия решений по защите жизни и обеспечению безопасности пассажиров. Вице-президент ВСС, вице-президент НССО Светлана Гусар в своем интервью прокомментировала некоторые важные выводы, полученные в ходе анализа информации за 10 лет действия закона об обязательном страховании ответственности перевозчика.

Современные страховые технологии: Как Вы оцениваете социальную роль, которую играет обязательное страхование ответственности перевозчика?

Светлана Гусар: Социальная роль этого вида страхования очень многогранна, и одна из важнейших составляющих этой роли обеспечение достоверной статистики. НССО оказался единственным источником уникальных данных. В частности, благодаря нам Минтранс смог оперативно собрать информацию о том, какого года выпуска у нас используется автомобильный транспорт для перевозки пассажиров, причем в разрезе регионов. Эти данные были необходимы для разворачивания программы по обновлению общественного транспорта. Выяснилось, что кроме НССО в нужном объеме и с нужной детализацией эти статистические данные никто не собирает.

Вся эта информация необходима государству для обеспечения безопасных перевозок. Сигналы из регионов говорили нам о том, что подвижной состав крайне изношен и представляет угрозу для пассажиров. В этом примере также раскрывается элемент социальной ответственности страховщиков: мы накопили объективные данные, которые помогли государству принять меры для улучшения жизни граждан.

ССТ: Как используется такая важная статистика?

С. Г.: На протяжении всего срока действия закона мы очень активно взаимодей-

ствуем на всех площадках, где обсуждаются проблемы развития транспорта. Как только выявляются определенные тренды по аварийности, мы транслируем наши данные надзорным ведомствам для своевременного принятия решений.

Мы смогли получить уникальные цифры, которых ранее в статистике нашего государства просто не было. Очень показателен параметр среднего количества потерпевших в одном страховом событии на том или ином виде транспорта. Ранее считалось, что худший показатель — у междугородных автобусных перевозок. Это, действительно, зачастую тяжелые события с большим количеством пострадавших. Но оказалось, что худшие показатели — у внутреннего водного транспорта и в сегменте вертолетов. А самым безопасным транспортом на сегодня являются трамваи.

Еще один показатель, который мы смогли проанализировать, это отношение погибших к раненым в разрезе видов транспорта. Благодаря централизованному сбору данных по всем перевозчикам мы теперь можем внедрять меры по повышению безопасности перевозок как на региональном уровне, так и в масштабах всей страны.

ССТ: Какие выводы позволяет сделать анализ среднего возраста транспортных средств?

С. Г.: Наихудшие показатели также получились у водного и авиационного транспорта. Подчеркну, что в нашем портфеле в основ-

28 раненых на 1 погибшего

среднее соотношение по рынку автоперевозок. Чем меньше это значение, тем более тяжелыми последствиями характеризуются аварии

1 НАИЛУЧШИХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ ЗА ВСЕ ВРЕМЯ НАБЛЮДЕНИЙ

10	НАИХУШИХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ
10	ЗА ВСЕ ВРЕМЯ НАБЛЮДЕНИЙ

1	Рязанская область	220		Карачаево-Черкесская республика	4,8
2	Курганская область	129	2	Забайкальский край	4,8
3	Алтайский край	101	3	Республика Адыгея	5,0
4	Ивановская область	96	4	Республика Тыва	5,0
5	Приморский край	94	5	Республика Марий Эл	5,1
6	Свердловская область	93	6	Республика Дагестан	5,5
7	Удмуртская республика	80	7	Тверская область	7,8
8	Республика Карелия	77	8	Ставропольский край	9,0
9	Москва	72	9	Ханты-Мансийский автономный округ — Югра	9,0
10	Воронежская область	62	10	Смоленская область	9,7

ном вертолеты (самолеты страхуют ответственность по международным правилам). Мы видим, что средний возраст транспорта этих двух категорий подходит к 30 годам — риски в этих сегментах весьма велики. Вертолетами перевозятся пассажиры в особо труднодоступных местах, и мы видим, что частота страховых событий в этом сегменте весьма существенна.

Также мы провели анализ среднего возраста транспорта в разрезе субъектов.

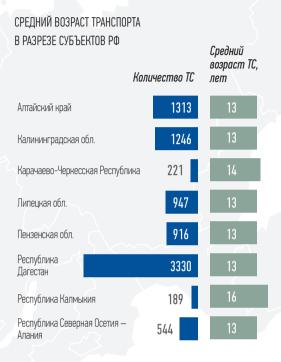
Выявлены отдельные регионы, где самая сложная ситуация. Например, в Калмыкии средний возраст автомобильного парка — 16 лет, на Алтае — ненамного меньше. Опираясь на эти данные, государственные структуры могут принимать решения по повышению безопасности перевозок в регионе, а также оказанию помощи субъектам по обновлению транспортного парка.

Ранее такие данные не публиковали и не использовали.

ССТ: Все перевозчики страхуют свою ответственность или кто-то считает, что на страховке можно сэкономить?

С. Г.: Такой вопрос вообще не стоит на повестке. Бизнес прекрасно понимает, что в случае крупного ДТП он может оказаться на грани банкротства. Обязательства перед пострадавшими достаточно существенны: если пострадает или погибнет не один, а несколько человек, то перевозчик, особенно небольшой, не сможет выплатить сумму в несколько миллионов. Наличие полиса у перевозчика — это еще один аспект социальной ответственности страхования.

ССТ: Дорого ли для перевозчика страхование ответственности согласно закону?



С. Г.: Если взять 90 % договоров, заключенных автомобильными перевозчиками, а это 49,5 тыс. штук, то средняя премия на перевозчика в 2021 году составила 10 620 руб. Это позволяет предприятию-перевозчику защитить свои имущественные риски от предъявления претензий со стороны лиц, которым нанесен вред при перевозке. А также, безусловно, помогает гражданину получить возмещение, не испытывая сложностей и не обращаясь к перевозчику. Выплату производит страховая компания, и мы очень тщательно следим за тем, чтобы страховщики не нарушали сроки выплат.

Банк России на ежегодной основе проводит мониторинг тарифов и корректирует их значения. Хочу отметить, что тариф на это страхование с 2013 года постоянно снижался.

ССТ: Как повлияла пандемия на рынок пассажирских перевозок?

С. Г.: Мы ежегодно сравниваем, сколько было перевезено пассажиров по данным Минтранса, с тем, сколько было заявлено для страхования. Таким образом вычисляется процент охвата страхованием.

Мы анализировали, как за время пандемии изменилось количество перевезенных пассажиров. Если сравнивать текущие данные с 2013 годом, первым годом действия закона о страховании перевозок, то всеми видами транспорта перевозилось 15,8 млрд пассажиров в год. А в 2021 году их было только 11 млрд человек, то есть количество перевезенных пассажиров сократилось более чем на 30 %! Но очевидно, что спад начался раньше, еще в 2018 году. Для нас будет показателен 2022 год, но пока данных по целому году у нас нет.

ССТ: Если подводить итоги за 10 лет, то возникает вопрос: а закон об обязательном страховании ответственности перевозчиков вообще был нужен? Он выполняет свою функцию?

С. Г.: 11 млрд пассажиров охвачены действием закона об обязательном страховании! Это значит, что если произойдет какая-то авария, то страховщик выплатит компенсацию и тем самым поддержит материальное благополучие человека или его семьи. Это важнейший аспект социальной роли этого вида страхования.

С 2013 года в страховые организации было заявлено 22,5 тыс. событий, в которых погибла почти тысяча человек, а более 25 тысяч получили вред здоровью. Если бы закона не было, эти 26 с лишним тысяч человек вынуждены были бы обращаться в суды, чтобы получить компенсацию с причинителя вреда. Но благодаря закону все пострадавшие граждане имели возможность в упрощенном порядке гарантированно получить выплаты. Так что закон эффективно работает и делает жизнь пострадавших граждан чуть легче.