В последние годы в нашей стране был взят курс на введение обязательного страхования. Два года назад де-факто обязательным стало страхование ответственности в такой крупной отрасли, как строительство, в этом году страховать свою ответственность обязали владельцев опасных объектов. Очевидно, что государство выбрало страхование как самый эффективный и цивилизованный инструмент возмещения вреда третьим лицам и намерено продолжать работу в этом направлении. С 1 января 2013 года в силу вступает закон об обязательном страховании ответственности перевозчиков за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров. О том, почему вводятся новые обязательные виды страхования, о страховании ответственности перевозчиков порталу «Википедия страхования» рассказал заместитель генерального директора САО «Гефест» Константин Барковский.

– Константин Олегович, в чем, по вашему мнению, заключается необходимость принятия законов об обязательном страховании ответственности?

– Любой закон, который вводит обязательное страхование ответственности бизнеса, порождается необходимостью защитить интересы третьих лиц. В частности, к введению страхования ответственности перевозчиков именно в качестве обязательного вида подтолкнула статистика происшествий последних лет на транспорте, а также незначительность сумм выплат, на которые могли рассчитывать пострадавшие в случае причинения вреда их жизни, здоровью и имуществу. Кроме того, зачастую возмещения выплачивались государством, местными органами власти, которым приходилось «отвлекать» средства из реализуемых проектов…

– Думаете, в связи с этим премьер-министр РФ Дмитрий Медведев поручил профильным министерствам вместе со страховщиками к октябрю проработать и представить в правительство предложения о создании системы обязательного страхования имущества граждан и юрлиц от ущерба, возникшего в результате стихийных бедствий?

– Думаю, да. Государство выбирает страхование как эффективный инструмент управления рисками. В профессиональном сообществе уже возникло много споров о целесообразности нововведения. С одной стороны, перед страховщиками открывается новый рынок, который, по всей видимости, будет самым крупным в России. С другой стороны – есть риск, что данный вид страхования может стать не то что не рентабельным, а, напротив, убыточным: ведь речь идет о массовом страховании по одному лишь риску, поэтому цена полиса должна быть доступной всем слоям населения. Конечно, государство может «помогать» определенным категориям граждан посредством субсидий. Кроме того, существует мнение, что введение обязательного страхования будет воспринято как навязывание, что повысит уровень «нелюбви» среди граждан к страховщикам и «убьет» добровольные имущественные виды страхования.

– Верите ли вы, что в нашей стране могут быстрыми темпами развиваться добровольные имущественные виды страхования?

– Хотелось бы верить, что с каждым годом сознательность граждан и бизнеса растет, но…

– Как вообще общество и бизнес относятся к введению обязательных видов страхования?

– К любому обязательному виду страхования отношение негативное. Однако это нормальное явление. Взять хотя бы ОСАГО, к которому относились также с негативом и подозрением. Несмотря на это, уже 9 лет ОСАГО успешно функционирует. То же самое было и с введением обязательного страхования ответственности владельцев опасных объектов. Например, перевозчикам сегодня кажется, что обязательное страхование будет очень обременительно в финансовом плане.

– Что страховщики ждут от введения обязательного страхования ответственности перевозчиков? Какой прогнозируется объем рынка в этом сегменте?

– Введение обязательных видов страхования в крупных отраслях позитивно отражается на страховом рынке. В первую очередь это приводит к массовому охвату страхованием и, как следствие, повышению страховой культуры бизнеса, росту кросс-продаж в смежных сегментах клиентского портфеля. Возможно, в транспортной отрасли введение данного закона даст импульс к росту страхования самого транспорта в рамках каско, страхования имущества, особенно в регионах страны, где уровень проникновения страхования в транспортной отрасли остается на очень низком уровне. Что касается объема рынка, то по прогнозам он будет невелик по сравнению с ОСАГО: по предварительным оценкам, составит от 2,5 до 4,5 млрд руб. Несмотря на это, интерес к нему проявляют многие страховщики.

Источник: www.wiki-ins.ru, 20.08.12