

*Федор Пехтерев, генеральный директор ОАО «Институт экономики и развития транспорта»:*

– Я считаю, что такой вид страхования не только целесообразен, но и просто обязателен. Уверен, что чем раньше будет принят закон, обязывающий собственников подвижного состава страховать свои вагоны, тем лучше это будет для отрасли в целом. Сейчас в результате схода начинаются долгие разбирательства: кто виноват, как взыскать ущерб? При этом львиная доля подвижного состава на сети страховкой не покрывается. А если бы с владельца вагона, по вине которого образовалась аварийная ситуация, взыскали по полной программе – и за другие вагоны, и за груз, и за покалеченную инфраструктуру, – другие собственники выстроились бы в очередь за страховым полисом. В конце концов страхование автотранспорта у нас сейчас обязательное, и это избавляет автомобилистов от многих проблем. Возможно, на железной дороге это автомобильное правило, как минимум, было бы нелишним. Но для этого требуется определенная законодотворческая работа.

*Николай Резвов, генеральный директор ЗАО «Русская тройка»:*

– Целесообразность страхования подвижного состава каждая компания оценивает по-своему. Не секрет, что парк собственников изношен, участились случаи сходов вагонов по различным причинам. Может пострадать и новый подвижной состав, находящийся, к примеру, в одном поезде с такими вагонами. Поэтому, если компании-оператору очевидны риски и экономически обоснованно потратить средства на их минимизацию, она это сделает. Мы собственный парк страхуем, так как страховая премия комфортна для нас и за несколько лет не превышает стоимости вагона. То есть величина премии относительно стоимости вагона – величина не неподъемная. В нашей практике был случай выбытия 60-футовой платформы по страховому случаю, и ее стоимость была компенсирована в соответствии с договором со страховой компанией.

*Дмитрий Бауков, начальник управления корпоративных коммуникаций ОАО «Первая грузовая компания»:*

– Страхование подвижного состава позволяет собственнику компенсировать свои ущербы в случае повреждения вагонов. На основании статистики страховых случаев в

ПГК разработана методика, которая позволяет определить, какие вагоны и от каких рисков страховать в каждом применимом случае. Как показывает практика, наиболее актуально страхование нового подвижного состава, моложе 2006 года выпуска. Иногда необходимость страхования вагонов обусловлена условиями лизинговых или кредитных договоров компании. Вагонный парк ОАО «Первая грузовая компания» застрахован более чем на 75%.

*Владимир Тарасенко, генеральный директор ООО «УГМК-Транс»:*

– С моей точки зрения, страхование вагонов целесообразно. В соответствии с политикой нашей компании мы страхуем 100% подвижного состава. Пару раз это решение нас выручало – случались происшествия на сети, вследствие которых страдали наши вагоны, и ущерб оперативно возместили страховщики. Однако переносить практику обязательного страхования с автотранспорта на железнодорожный я бы не советовал. В конце концов, если разбирать аварийные ситуации, у автоводителей гораздо больше возможностей для маневра.

*Ольга Лукьянова, председатель НП ОЖДПС:*

– В обязательном страховании сейчас заинтересован прежде всего владелец инфраструктуры общего пользования – ОАО «РЖД», так как в результате транспортных происшествий с грузовыми вагонами именно РЖД оказываются пострадавшей стороной на самую большую сумму. Потом начинается выяснение виновников наступившего события: то ли это завод-изготовитель, то ли это ремонтное предприятие, то ли грузоотправитель. Судебная практика показывает, что по многим искам РЖД к виновникам транспортных происшествий перевозчики так и не смогли доказать свою правоту. То есть мы имеем многомиллионные убытки у хозяйствующего субъекта, которые не имеют понятного и предсказуемого механизма компенсации. Это категорически неверно. Страхование может позволить сразу возмещать ОАО «РЖД» возникающие убытки безотносительно виновного лица. Но надо понимать, что страховые компании внимательно анализируют свои возможные риски, и если количество транспортных происшествий будет только расти, а процедура определения виновника наступления страхового случая будет сложной и непрозрачной, то они могут установить высокий размер страховой премии.

Источник: [Гудок](#), № 32, 26.02.14