

Гражданам придется страховать жилье, хотя покупка полиса останется делом добровольным. Законопроект по этому поводу готовится ко второму чтению в Госдуме, сообщил в интервью «РГ» глава Национального союза страховщиков ответственности (НССО) Андрей Юрьев. Он также рассказал, почему метрополитен до сих пор не страхует пассажиров, поделился мнением, кого и как надо спасать от ЧС, и вспомнил, как челябинский метеорит отучил местных жителей полагаться на авось.

– Можно ли сейчас уже точно сказать: страхование жилья в России останется добровольным или будет обязательным?

– Во всем мире, в том числе в странах с развитой экономикой, страхование жилья уже давно существует как нечто само собой разумеющееся. Уровень развития страхования в этих странах таков, что нет необходимости объяснять гражданам важность страхования жилья, все и так страхуют его в добровольном порядке. К сожалению, в России о таком уровне страховой культуры пока приходится только мечтать. При этом идея о введении этого вида страхования в качестве обязательного на данном этапе государством не рассматривается. Сейчас идет речь о том, что в законе будет предусмотрен добровольный порядок заключения договоров. И нам очень важно сделать этот вид страхования таким, чтобы он был максимально востребован, доступен и удобен для всех граждан.

В частности, на недавнем обсуждении Комитетом Госдумы по финансовому рынку шла речь о том, что в квитанциях на оплату коммунальных услуг будет строка о страховании, как это сейчас предусмотрено в Москве. Это удобно, так как позволяет заключить договор страхования жилья при уплате коммунальных платежей.

– А если никто не захочет покупать страховку?

– Как я уже сказал, мы опираемся на то, что и страховка будет недорогой, а сама система страхования будет настолько комфортной для владельцев жилья, что пользу от ее реализации общество ощутит в достаточно короткий срок. Однако также потребуются и некоторые стимулы.

– Какой процент жилья сейчас застрахован?

– Около трех-шести процентов в зависимости от региона. И это в основном договоры ипотечного страхования: когда граждане берут кредит на покупку квартиры или дома, а банки обязывают их страховать это жилье.

– Почему люди сейчас не стремятся добровольно страховать жилье?

– Основных причин – две. Во многом у нас преобладает иждивенческий подход – все привыкли, что если произойдет глобальная катастрофа, то государство поможет, восстановит жилье, причем еще и лучше прежнего. Большинство живет по принципу: вот приедет барин – барин нам поможет.

Вторая причина – надежда на авось. Например, когда в Челябинске упал метеорит, в этот год был зафиксирован 40-процентный охват жилья страхованием в этом регионе. Но еще через год, когда все забылось, осталось всего 4 процента. То есть охват стал меньше в 10 раз. Надежда на авось – очень сильное подсознательное чувство.

Но ситуация меняется, все видят, что происходит с ценами на нефть, бюджет может просто не выдержать внезапную нагрузку в виде необходимости компенсировать последствия потопов или пожара. Поэтому гражданам самим нужно задуматься о необходимости страхования. При этом важно понимать такой факт: чем больше охват страхованием, тем дешевле стоит страховка. Это подтверждает статистика: к примеру, в Москве, где охват жилья страхованием составляет значительную величину – 55 процентов – стоимость страховки на 45 процентов ниже, чем в среднем по стране.

– Как добиться этого по всей стране?

– Менять систему, менять мировоззрение. Мировой опыт показывает, что руководство разных стран со временем отходило от принципа социальности. В США, к примеру, в 1994 году был даже издан специальный федеральный закон о запрете властям штатов оказывать помощь пострадавшим от ЧС, если у них не было договора страхования

имущества.

У нас государство социальное. Но постепенно приходит понимание, что ситуация, при которой каждая ЧС сильным бременем ложится на бюджет, отнимая средства, необходимые для развития государства, это не правильная ситуация, а в текущих условиях – просто непозволительная. Кроме того, это культивирует потребительское поведение граждан, в то время как гораздо важнее воспитывать чувство персональной ответственности. И институт страхования в этом смысле – один из самых удобных для этого инструментов. И тогда, чтобы ни случилось, в первую очередь приходит страховая компания и платит. Только если не хватает страхового возмещения, в этом случае государство, выполняя свою социальную функцию, может что-то доплатить.

Для граждан нужны простые и понятные, так называемые коробочные страховые продукты. Если одним потерпевшим выплачивают за 20 дней, а другим за 60 – это ненормально. На всей территории России должны быть одинаковые, четко прописанные риски, суммы выплат, единые сроки возмещения, законодательно оговоренная возможность получить от государства в случае ЧП не дом, а, к примеру, деньги.

– Три года назад в России вступил в силу закон об обязательном страховании ответственности перевозчиков перед пассажирами. Все ли пассажиры сейчас застрахованы?

– В настоящее время застрахованы более 80 процентов перевозчиков, а следовательно, и перевозимых ими пассажиров. Это реально работающий вид страхования, в рамках которого произведено более шести тысяч выплат почти на два миллиарда рублей. При этом со всей ответственностью могу заявить, что в цене билета стоимость страховки занимает доли процентов и исчисляется несколькими копейками, в то время как выплаты значительны – два миллиона рублей за гибель, а за вред здоровью средняя компенсация составляет 200–600 тысяч рублей.

– А что с остальными пассажирами?

– Все крупные компании, работающие в сфере пассажирских перевозок, известны и у них с исполнением обязательств по страхованию все в порядке. Поэтому варианта

может быть два: либо какие-то мелкие и средние перевозчики не заключают договоры, либо перевозчики показывают некорректные цифры перевозимых пассажиров.

– А что грозит таким недобросовестным перевозчикам? Санкции за такие нарушения есть?

– Сейчас инспектор Ространснадзора приходит к перевозчику и начинает проверять не только техническое состояние транспорта, но также еще и факт заключения договора страхования ответственности. Если договора нет – то перевозчику запрещают далее осуществлять свою деятельность, а на должностное лицо перевозчика накладывается штраф от 40 до 50 тысяч рублей. А если речь идет о штрафе для организации, то это уже сумма от 500 тысяч до одного миллиона рублей.

– А если инспектор Ространснадзора не пришел и не проверил?

– Качественный государственный учет перевозчиков всегда должен давать адекватную картину по количеству перевозимых пассажиров. Вместе с тем инспекторы выявляют много случаев, когда перевозчики, заключившие договоры страхования, имели в своих автопарках автобусы, которые ходили не по стандартным маршрутам, а занимались иным коммерческим извозом – так называемые заказные автобусы. Сколько в этом бизнесе заказных автобусов и сколько с их помощью перевозится пассажиров, никто толком не знает: перевозчик вешает надпись «заказной», и автобус идет. Самое внимательное отношение к этой ситуации и построение автоматизированного учета – вопрос более скрупулезной и четкой работы: нас, как страховщиков, и Ространснадзора, как надзорного органа. Думаю, мы будем продвигаться в этом направлении и выстраивать более прозрачную систему контроля.

Что заставляет россиян страховать имущество, %

НЕСПОСОБНОСТЬ
КУПИТЬ НОВОЕ

34

ЧУВСТВО
ЗАЩИЩЁННОСТИ

25

ЗАТРУДНЯЮСЬ
ОТВЕТИТЬ

13

ДРУГОЕ 2

ПРИВЫЧКА 3

4

6

ЧУЖОЙ
НЕГАТИВНЫЙ
ОПЫТ

13

ОБЯЗАТЕЛЬНАЯ СТРАХОВКА

ЛИЧНЫЙ НЕГАТИВНЫЙ ОПЫТ

