

УДК 368.86

Кривоносова Наталья Яковлевна

кандидат экономических наук, доцент,
кафедра финансов и управления,
Читинский институт,
Байкальский государственный университет,
г. Чита, Российская Федерация
e-mail: krivonos_nat_ja@mail.ru

Клейманова Вероника Максимовна

студент,
кафедра финансов и управления,
Читинский институт,
Байкальский государственный университет,
г. Чита, Российская Федерация,
e-mail: v.kleimanova120205@mail.ru

ПРАКТИКА ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ И НОВАЦИИ СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКА

Аннотация. В статье рассмотрены ключевые показатели развития обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика в России и Забайкальском крае за 2016–2023 гг. Определены ключевые проблемы развития данного вида страхования. Сделан вывод о необходимости детального исследования страхового рынка данного вида страхования ответственности при прогнозировании и внесении изменений, дополнений в законодательство.

Ключевые слова: обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика, страховая сумма, страховая премия, страховая выплата, убыточность.

Natalia Ya. Krivonosova

PhD in Economics, Associate Professor,
Department of Finance and Management,
Chita Institute, Baikal State University,
Chita, Russian Federation,
e-mail: krivonos_nat_ja@mail.ru

Veronika M. Kleimanova

Student,
Department of Finance and Management,
Chita Institute, Baikal State University,
Chita, Russian Federation,
e-mail: v.kleimanova120205@mail.ru

THE PRACTICE OF FUNCTIONING AND INNOVATIONS OF CIVIL LIABILITY INSURANCE OF THE CARRIER

Abstract. The article considers the key indicators of the development of compulsory civil liability insurance of the carrier in Russia and the Trans-Baikal region for 2016–2023. The key problems of the development of this type of insurance are identified. The need for detailed study of the insurance market of this type of liability insurance when forecasting and making amendments and additions to legislation has been stated.

Keywords: compulsory civil liability insurance of the carrier, sum insured, insurance premium, insurance payment, unprofitability.

Более 10 лет назад, с 01.01.2013 г. на территории России вступил в действие 67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитена» (далее закон №67-ФЗ) [1].

Введение данного закона установило обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров при перевозках любыми видами транспорта (железнодорожного, авиационного, морского, внутреннего водного, автобусного, городского электрического (троллейбусы, трамваи), за исключением перевозок метрополитеном и легковыми такси.

Согласно Федеральному закону от 24 июня 2023 г. № 278-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» в закон №67-ФЗ внесены поправки, обязывающие введение с 01 сентября 2024 г. обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика для легкового такси. Указанные новации законодательства, регулирующие обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика (далее ОСГОП), обусловили выбор темы исследования. В связи с этим рассмотрим общероссийскую практику функционирования ОСГОП, а также ее региональный компонент на примере Забайкальского края.

Страхование гражданской ответственности перевозчика является специфической разновидностью обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств, занимающихся перевозками пассажиров. Согласно законодательству, все лица, занимающиеся перевозками пассажиров, обязаны застраховать свою ответственность перед ними. Несоблюдение перевозчиком требований законодательства РФ об ОСГОП в соответствии с КоАП влечет:

в части осуществления перевозок без страхования – наложение административного штрафа на должностных лиц в размере от 40 тыс. руб. до 50 тыс. руб.; на юридических лиц – от 500 тыс. руб. до 1 млн. руб.;

в части непредоставления информации о страховщике и о договоре ОСГОП – наложение административного штрафа на должностных лиц в размере 1–3 тыс. руб.; на юридических лиц – от 10–30 тыс. руб. [2].

Условия страхования, тарифы и страховые суммы устанавливаются на законодательном уровне. Так страховые суммы по каждому риску гражданской ответственности перевозчика указаны отдельно:

по риску гражданской ответственности за причинение вреда жизни пассажира в размере не менее чем 2 000 025 руб. на одного пассажира;

по риску гражданской ответственности за причинение вреда здоровью пассажира – не менее чем 2 000 000 руб. на одного пассажира;

по риску гражданской ответственности за причинение вреда имуществу пассажира – не менее чем 23 000 рублей на одного пассажира.

Особенностями страхования ответственности перевозчика являются:

1) гражданская ответственность перевозчика наступает независимо от вины водителя, находящегося за рулем;

2) компания-перевозчик обязана обеспечить безопасность пассажиров, т.е. в случае каких-либо происшествий компания несет ответственность за обеспечение помощи и компенсации пассажирам;

3) договор страхования перекладывает финансовую ответственность на страховщика.

Данный вид страхования включает в себя ряд подвидов, которые могут быть подразделены по типам транспортных средств, на которые распространяется страхование (страхование ответственности перевозчиков водного транспорта (обычно оно называется страхованием ответственности судовладельцев); страхование ответственности воздушных перевозчиков (в первую очередь авиационных); страхование ответственности автомобильных перевозчиков; страхование ответственности железнодорожных перевозчиков).

На основании отчетности Центрального банка РФ проведем анализ динамики, структуры премий, выплат, убыточности данного вида страхования.

Следует подчеркнуть, что несмотря на то, что ОСГОП вступило в действие на территории России с 01.01.2013 г., в отчетности Банка России показатели данного вида страхования отражены с 2016 г., вместе с тем объемы выплат и премий представлены по подвидам лишь с 2021 г. В связи с этим рассмотрим тенденции изменения премий, выплат, убыточности ОСГОП в целом по Российской Федерации и Забайкальскому краю в табл. 1.

Анализ табл. 1 показал, что динамика премий и выплат по данному виду страхования гражданской ответственности как в России, так и Забайкалье, носит неустойчивый характер – наблюдаются точки максимума и минимума сбора премий и осуществления выплат.

Вместе с тем анализ убыточности за рассматриваемый период показал, что в целом по России наблюдается увеличение убыточности данного вида страхования гражданской ответственности с 20 до 44 %.

Таблица 1

Динамика премий, выплат, убыточности ОСГОП по страховому рынку Российской Федерации
и Забайкальскому краю за 2016-2023 гг.*

Показатели	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Российская Федерация								
Объем премий, тыс. руб.	3725509	2770203	2949817	2810119	2238715	1819921	1854403	1808502
Объем выплат, тыс. руб.	734624	961117	895514	874446	693896	706295	678720	792143
Убыточность, %	19,72	34,69	30,36	31,12	31,00	38,81	36,60	43,80
Забайкальский край								
Объем премий, тыс. руб.	18235	20441	21300	10772	8453	13832	11930	12006
Объем выплат, тыс. руб.	5445	59466	4240	3947	3035	101	3851	2902
Убыточность, %	29,86	290,92	19,91	36,64	35,90	0,73	32,28	24,17

*Составлено авторами по данным Бана России / Статистические показатели и информация об отдельных субъектах страхового дела [Электронный ресурс] // Официальный сайт Центрального Банка URL: https://www.cbr.ru/finmarket/supervision/sv_insurance/stat_ssd/.

Таблица 2

Структура страховых премий по страховому рынку Российской Федерации в разрезе подвидов ОСГОП
за 2021-2023 гг.*

Показатели	2021		2022		2023	
	тыс. руб.	уд.вес, %	тыс. руб.	уд.вес, %	тыс. руб.	уд.вес, %
ОСГОП, ВСЕГО	1819921	100	1854403	100	1808502	100
при перевозке железнодорожным транспортом	62591	3,44	86426	4,66	76072	4,21
при перевозке воздушным транспортом	41623	2,29	63843	3,44	71809	3,97
при перевозке водным транспортом	42294	2,32	44715	2,41	53174	2,94
при перевозке автомобильным транспортом	1605368	88,21	1579249	85,16	1528256	84,50
при перевозке троллейбусами	43671	2,40	54081	2,92	51563	2,85
при перевозке трамваями	24383	1,34	26046	1,40	27600	1,53
при перевозке внеуличным транспортом	-9,2	0,00	43,1	0,00	27,9	0,00

*Составлено авторами по данным Бана России / Статистические показатели и информация об отдельных субъектах страхового дела [Электронный ресурс] // Официальный сайт Центрального Банка URL: https://www.cbr.ru/finmarket/supervision/sv_insurance/stat_ssd/.

В Забайкальском крае убыточность ОСГОП колеблется от 0,73 до 36 %, однако в 2017 г. убыточность данного вида страхования гражданской ответственности составила практически 300 %, что связано с выплатой страхового возмещения по ДТП с участием автобуса с поломниками, в котором погибло 14 человек и пострадали 34 человека. Выплату осуществило СПАО «Ингосстрах» в соответствии с принятыми по договору обязательствами.

В свою очередь интересным является выявление структуры премий ОСГОП по страховому рынку Российской Федерации. Поскольку в отчетности Банка России представлены данные в разрезе подвидов только начиная с 2021 г., рассмотрим структуру премий ОСГОП за период 2021–2023 гг. в табл. 2.

Анализ показал, что объем премий по всем подвидам страхования гражданской ответственности перевозчика имеет в России тенденцию к росту, за исключением обязательного страхования ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров при перевозке автомобильным транспортом. Доля указанного подвида страхования ответственности перевозчика сократилась за анализируемый период с 88 до 84 %, что связано с сокращением числа заключенных договоров. Как правило, основными причинами снижения премий по ОСГОП при перевозке автомобильным транспортом являются недостаточное осознание и недооценка рисков; высокая стоимость полиса ОСГОП.

Рассмотрев структуру выплат указанного вида страхования ответственности, отметим, что лидирующим подвидом ОСГОП является страхование ответственности перевозчика автомобильным транспортом, однако доля выплат сократилась с 86,75 % до 85,62 % соответственно, что связано с уменьшим числом страховых случаев и постепенным улучшением методов оценки рисков. Так, по данным Национального союза страховщиков ответственности, на снижение выплат повлиял ряд факторов. Во-первых, страховые компании усовершенствуют свои методы оценки рисков и установления тарифов, что позволяет им более точно определить степень риска и предотвратить возможные выплаты. Во-вторых, в среднем после гибели пассажира выгодоприобретатели обращаются в страховую компанию за компенсацией только спустя 5 месяцев, а при получении вреда здоровью человека этот срок еще больше, что может отразиться в отчетности страховщика в следующем финансовом периоде [3].

Таким образом, можно констатировать, что за период 2016–2023 гг. в России сложился рынок обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика. Вместе с тем обозначились и проявились некоторые проблемы функционирования ОСГОП, требующие дальнейшего обсуждения и доработки в законодательстве Российской Федерации.

Среди таких проблем можно выделить:

- неурегулированность методологии и методики расчета «стоимости» человеческой жизни;
- слабая информированность пассажиров о наличии страхования ответственности перевозчиков;

– отсутствие корректировки страховых сумм на индекс роста потребительских цен;

– увеличение аварийности на транспорте, особенно автомобильном;

– нехватка всех видов транспорта, в т.ч. такси.

Последний «пробел» законодательства будет урегулирован с 1 сентября 2024 года. Вместе с тем, по мнению аналитиков, такие новации законодательства, с одной стороны, дадут страховым компаниям около 700 тыс. новых клиентов и толчок для развития рынка страхования ответственности, защитят жизнь, здоровье, имущество пассажиров такси [4]. С другой стороны, введение ОСГОП для такси может вызвать сложность контроля полиса, а также стать негативным фактором увеличения тарифов на проезд в такси.

Таким образом, существующие проблемы обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика накопились за десятилетнюю практику его функционирования. Вместе с тем они стали более актуальными в современной сложной экономической ситуации: постепенный износ транспортных средств, сокращение государственного контроля за их состоянием, удорожание запасных частей и деталей, что в свою очередь, неизбежно приводит к росту трагических случаев при осуществлении перевозок. В связи с этим постоянный контроль и мониторинг рынка обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика с корректировкой законодательства в ответ на современные угрозы и вызовы – необходимое условие развитие всего страхового рынка России.

Список использованной литературы

1. Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитена : Федер. Закон РФ от 14.06.2012 №67-ФЗ: (ред. от 14.07.2022) // СПС «КонсультантПлюс: Информационно-правовой портал. – Режим доступа: <http://www.consultant.ru/>.

2. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях: Федер. Закон РФ от 30.12.2001 №195-ФЗ : (ред. 06.04.2024) // СПС «КонсультантПлюс: Информационно-правовой портал. – URL: <http://www.consultant.ru/>.

3. Гусар С. В. Оценка результатов обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика пассажиров / С. В. Гусар. – Российская академия транспорта. Общероссийская общественная организация. – Москва, 2023. – [https://rosacademtrans.ru/gusar-2/#:~:text=По%20данным%20НССО%20в%20среднем,для%20получения%20возмещения%20\(рис.%206\)](https://rosacademtrans.ru/gusar-2/#:~:text=По%20данным%20НССО%20в%20среднем,для%20получения%20возмещения%20(рис.%206).).

4. Запуск ОСГОП для такси удвоит сборы страховщиков на этом рынке – Национальный союз страховщиков ответственности. – Москва, 2023. – URL : <https://nssso.ru/press-center/news/8557/>.