

ЛИТЕРАТУРА

1. Закон РК «О страховой деятельности» от 18 декабря 2000г. Алматы, Юрист, 2003.
2. Государственная программа развития страхования в Республике Казахстан на 2007 – 2011 годы.
3. Закон «О фонде гарантирования страховых выплат» от 3 июня 2003 г. «Казахстанская правда» 18.06.2003 г.
4. Закон «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности перевозчика перед пассажирами» от 1 июля 2003 г., « Казахстанская правда», 13.01.2004 г.
5. Закон «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств» от 1 июля 2003 г., « Казахстанская правда» 16.03.2004 г.
6. Томилин В.Н Транспортное страхование в России и странах Балтии. М., 2008, 204 с.
7. www. Insurance. Kz
- 9 . www. AFN. Kz.

ББК 65.271

Ашимова Жанна Рахимовна – к.э.н., и.о.доцента (Алматы, КазАТК)

**СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СТРАХОВАНИЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО
ТРАНСПОРТА В РЕСПУБЛИКЕ КАЗАХСТАН**

Железная дорога является наиболее экономичным видом транспорта для перевозки грузов на большие расстояния, поэтому она нуждается в страховании. Объектом страхования являются имущественные интересы страхователя, связанные с владением, использованием и распоряжением, соответствующим средством железнодорожного транспорта. Страховыми рисками (рисками возникновения материальных убытков) являются события, на случай наступления которых осуществляется страхование, и которые имеют признаки вероятности и случайности наступления. Существуют следующие страховые риски: ошибка при выполнении управления или маневренной работы со стороны машиниста или диспетчера, с использованием определенных договором страхования средств железнодорожного транспорта; пожар на железнодорожном транспорте, в прилегающих ведомственных и технологических помещениях (станциях, вокзалах, депо и т.д.; авария или катастрофа при участии железнодорожного транспорта, в том числе столкновение с техническими средствами или животными, наезд на технические средства, которые находятся под управлением или без управления человеком, наезд на животных; отказ (выход из строя) агрегатов, узлов подвижного железнодорожного транспорта и систем его обеспечения, включая неподвижные стационарно смонтированные и перемещаемые системы контроля, управления, диагностики; стихийные явления (землетрясения, ураганы, тайфуны, попадания молнии, ливня, паводки, восхождения лавин, проседания почвы, затопления грунтовыми водами, падения метеоритов, камней, деревьев), которые непосредственно влияют на определенные средства железнодорожного транспорта (в тому числу отдельных единиц подвижного соединения); падение воздушных судов и аппаратов или их частей и обломков; противоправные действия третьих лиц (хулиганство, кража, ограбление, разбойное нападение); повреждение определенных договором средств железнодорожного транспорта в результате внезапного механического действия на эти средства непредвиденных физических сил.

Страховой суммой является денежная сумма, в пределах которой страховщик в соответствии с условиями страхования обязан осуществить выплату при наступлении страхового случая. Страхование осуществляется в отношении находящихся в собственности, аренде, лизинге средств железнодорожного транспорта.

Объектами страхования могут являться:

- тяговый подвижной состав (локомотивы);
- мотор-вагонный подвижной состав (электропоезда, дизельные поезда, дрезины и т.п.);
- грузовой вагонный состав (крытые вагоны, полувагоны, платформы, специализированные вагоны);
- пассажирский вагонный состав (вагоны пассажирские, багажные, почтовые, другие вагоны специального назначения);
- гражданская ответственность страхователя за вред, причиненный жизни, здоровью и/или имуществу третьих лиц и окружающей среде при эксплуатации железнодорожного транспорта.

Программы страхования средств железнодорожного транспорта покрывают следующие риски: крушение; хищение; авария; пожар, взрыв; противоправные действия третьих лиц; стихийные бедствия.

Страхование гражданской ответственности при эксплуатации железнодорожного транспорта покрывает следующие риски: вред жизни или здоровью третьих лиц; утрата (гибель) или повреждение имущества, принадлежащего третьим лицам; вред окружающей среде (порча, повреждение, уничтожение лесных массивов, иной растительности, сельскохозяйственных угодий, животного мира, вредное воздействие на водные ресурсы).

Проанализируем страхование подвижного состава. Объектами страхования являются: тяговый подвижной состав (локомотивы, электровозы, тепловозы и пр.); грузовые и пассажирские вагоны; специализированную железнодорожную технику для ремонта, обслуживания и инспекции инфраструктуру железнодорожных путей; иной подвижной состав, предназначенный для осуществления перевозок и функционирования инфраструктуры железнодорожного транспорта.

Риски, от которых можно застраховать: повреждений; полной фактической или конструктивной гибели; утраты или невозврата подвижного состава.

Функционируют следующие программы страхования: 1.«С ответственностью за повреждение подвижного состава». Возмещение убытков и расходов по устранению повреждений подвижного состава, его инженерного оборудования. 2.«С ответственностью за полную гибель подвижного состава». Возмещение убытков и расходов, наступивших вследствие полной фактической или конструктивной гибели подвижного состава. Полная фактическая или конструктивная гибель единицы подвижного состава – такая степень повреждения подвижного состава, включая основные элементы конструкции, машины и агрегаты, при которой проведение восстановительного ремонта является невозможным (полная фактическая гибель) или экономически нецелесообразным. 3.«С ответственностью за утрату/невозврат подвижного состава». Возмещение убытков и расходов, наступивших вследствие утраты подвижного состава. Невозврат подвижного состава – это невозвращение застрахованного подвижного состава в течение 6 месяцев (если иной срок не предусмотрен условиями договора страхования) под контроль страхователя (выгодоприобретателя), при отсутствии каких-либо сведений о ее местонахождении и невозможности получить такие сведения. 4. «С ответственностью за все риски». Страховым случаем является утрата (гибель) или повреждение застрахованного средства железнодорожного транспорта в результате любого события, произошедшего в период действия договора страхования и не исключенного правилами или договором страхования. Страховая сумма при страховании подвижного состава не должна превышать его действительной стоимости на дату заключения договора страхования.

Объектами страхования могут являться: 1) универсальные контейнеры; 2) рефрижераторные контейнеры; 3) танк – контейнеры для перевозки жидких и сыпучих грузов; 4) танк – контейнеры для перевозки сжиженного газа и химических грузов;

5) специальное оборудование для перевозки медицинских препаратов; 6) специальное транспортное оборудование для перевозки животных и рыб.

Проанализируем риски, которые можно застраховать:

1.«С ответственностью за все риски» – по этой программе страховыми рисками являются гибель, утрата, повреждение контейнеров, произошедшие по любой причине;

2.«С ответственностью за полную* (конструктивную) гибель – по этой программе страховыми рисками является полная или конструктивная гибель застрахованных контейнеров, произошедшая по любой причине. Полная гибель – состояние контейнера, когда он физически уничтожен или получил повреждения, при которых отсутствует техническая возможность его восстановления. Конструктивная гибель – состояние, когда контейнер получил повреждения, при которых затраты на его восстановление превышают 75% действительной стоимости контейнера на момент наступления страхового случая.

По соглашению сторон контейнеры могут быть застрахованы на случай гибели, утраты или повреждения в результате террористического акта и диверсии при условии уплаты страховой премии с применением повышающих коэффициентов.

Анализ существования и развития страхового рынка на протяжении 5-8 лет показал что, на страховом рынке практически редки примеры банкротства страховых организаций. Во многом это обусловлено постоянным повышением требований уполномоченного органа к уровню капитализации страховой организации, которые не все страховые организации могут своевременно обеспечить и служит причиной их принудительной ликвидации.

Причинами принудительной ликвидации являются: невозможность акционеров оплатить требуемый размер капитала в виду их небольших размеров (большая часть принудительно ликвидируемых страховых организаций являются небольшими с мелкими акционерами); неадекватная тарифная политика, не позволяющая обеспечить достаточно высокий прирост собственного капитала; спекулятивная направленность ряда страховых организаций, открывшихся для получения быстрых прибылей.

Таблица 1

Предельный объем ответственности страховщика по одному страховому случаю (страховая сумма) по железнодорожным, внутренним водным и автомобильным перевозкам составляет

(в месячных расчетных показателях).*

№	за вред, причиненный жизни и здоровью каждого потерпевшего и повлекший:	Предельный объем ответственности страховщика в МРП	Размер ответственности страховщика (в 2010 году 1 МРП=1413 тенге)
1	гибель	1000	1413000 тенге
2	установление инвалидности:		
2.1.	I группа	800	1130400 тенге
2.2.	II группа	600	847800 тенге
2.3.	III группа	400	565200 тенге
3.	увечье, травму или иное повреждение здоровья без установления инвалидности	в размере фактических расходов на амбулаторное и (или) стационарное лечение, но не более 200	не более 282600 тенге

ҚазККА Хабаршысы № 3 (64), 2010

4.	при этом размер страховой выплаты за каждый день стационарного лечения	должен составлять не менее 1,5 месячного расчетного показателя	не менее 21195 тенге
5.	за вред, причиненный имуществу каждого потерпевшего	в размере причиненного вреда, но не более 50	не более 70650 тенге

Примечание* Разработано автором на основании источника [4].

В таблице 2 показан сводный отчет о страховых премиях по страховым (перестраховочным) организациям Республики Казахстан по состоянию на 01.01.2010 года. Из таблицы 2 видно, что на 1 января 2010 года чистая сумма заработанных страховых премий по добровольному страхованию железнодорожного транспорта составили 172 861 тысяч тенге.

В таблице 3 показан сводный отчет о страховых выплатах по страховым (перестраховочным) организациям Республики Казахстан по состоянию на 01.01.2010 года. Из таблицы 3 видно, что на 1 января 2010 года чистые расходы по осуществлению страховых выплат по добровольному страхованию железнодорожного транспорта составили -3 755 тысяч тенге, количество страховых случаев-3, количество страховых выплат-1.

Необходимо усовершенствовать методику расчета тарифов страховой (перестраховочной) организации, что обусловлено объективной необходимостью. Многие страховые организации для привлечения клиентов допускают снижение уровня тарифов по добровольным видам страхования ниже значения, позволяющего обеспечить достаточный уровень доходности и, следовательно, финансовую устойчивость страховой организации [9].

Таблица 2

Сводный отчет о страховых премиях по страховым (перестраховочным) организациям Республики Казахстан по состоянию на 01.01.2010 года

(в тысячах тенге)*

№	Наименование классов страхования	Чистая сумма заработанных страховых премий
1	2	3
1	Обязательное страхование	26 751 675
1.1	Гражданско-правовая ответственность владельцев транспортных средств	14 266 477
1.2	Гражданско-правовая ответственность перевозчика перед пассажирами	590 174
1.3	Страхование в растениеводстве	714 824
1.4	Страхование гражданско-правовой ответственности частных нотариусов	25 518
1.5	Экологическое страхование	528 289
1.6	Гражданско-правовая ответственность аудиторских организаций	13 226
1.7	Гражданско-правовая ответственность туроператора и турагента	33 440

ҚазККА Хабаршысы № 3 (64), 2010

№	Наименование классов страхования	Чистая сумма заработанных страховых премий
1.8	Гражданско-правовая ответственность владельцев объектов, деятельность которых связана с опасностью причинения вреда третьим лицам	1 653 260
1.9	Гражданско-правовая ответственность работодателя за причинение вреда жизни и здоровью работника при исполнении им трудовых (служебных) обязанностей	8 926 467
1.10	Иные виды (классы) страхования	0
2	Добровольное личное страхование	21 300 387
2.1	Страхование жизни	1 494 634
2.2	Аннуитетное страхование	7 997 626
2.3	Страхование к наступлению определенного события в жизни	758
2.4	Страхование жизни с участием страхователя в инвестиционном доходе страховщика	-2 768
2.5	Страхование от несчастных случаев	4 001 457
2.6	Страхование на случай болезни	7 819 161
2.7	Ииные виды (классы) страхования	-10 481
3	Добровольное имущественное страхование	30 571 664
3.1	Страхование автомобильного транспорта	3 867 105
3.2	Страхование железнодорожного транспорта	172 861
3.3	Страхование воздушного транспорта	573 064
3.4	Страхование водного транспорта	125 355
3.5	Страхование грузов	1 191 934
3.6	Страхование имущества, за исключением пунктов 3.1-3.5	12 132 009
3.7	Страхование гражданско-правовой ответственности владельцев автомобильного транспорта	909 774
3.8	Страхование гражданско-правовой ответственности владельцев воздушного транспорта	168 056
3.9	Страхование гражданско-правовой ответственности владельцев водного транспорта	13 849
3.10	Страхование гражданско-правовой ответственности, за исключением классов, указанных в пунктах 3.7-3.9	7 940 285
3.11	Страхование займов	500 699
3.12	Ипотечное страхование	1
3.13	Страхование гарантий и поручительств	37 562
3.14	Страхование от прочих финансовых убытков	2 938 153
3.15	Страхование судебных расходов	2 007
3.16	Иные виды (классы) страхования	-1 050
4	Всего	78 623 726

Примечание*Разработано автором на основании источника [9].

Таблица 3

Сводный отчет о страховых выплатах по страховым (перестраховочным) организациям Республики Казахстан по состоянию на 01.01.2010 года [9]

(в тысячах тенге)

№	Наименование классов страхования	Количество страховых случаев	Количество страховых выплат	Чистые расходы по осуществлению страховых выплат
1	Обязательное страхование	22 931	21 121	6 083 195
1.1	Гражданско-правовая ответственность владельцев транспортных средств	18 520	16 863	2 809 305
1.2	Гражданско-правовая ответственность перевозчика перед пассажирами	181	417	29 209
1.3	Страхование в растениеводстве	271	630	196 676
1.4	Страхование гражданско-правовой ответственности частных нотариусов	2	2	551
1.5	Экологическое страхование	4	4	20 554
1.6	Гражданско-правовая ответственность аудиторских организаций	1	1	395
1.7	Гражданско-правовая ответственность туроператора и турагента	11	9	3 484
1.8	Гражданско-правовая ответственность владельцев объектов, деятельность которых связана с опасностью причинения вреда третьим лицам	63	50	2 120
1.9	Гражданско-правовая ответственность работодателя за причинение вреда жизни и здоровью работника при исполнении им трудовых (служебных) обязанностей	3 878	3 145	3 020 901
1.10	Иные виды (классы) страхования			
2	Добровольное личное страхование	165 711	99 857	8 771 511
2.1	Страхование жизни	681	560	195 301
2.2	Аннуитетное страхование	1 765	5 780	1 886 801
2.3	Страхование к наступлению определенного события в жизни			
2.4	Страхование жизни с участием страхователя в инвестиционном доходе страховщика			
2.5	Страхование от несчастных случаев	2 280	2 238	513 730
2.6	Страхование на случай болезни	157 454	89 299	6 175 679
2.7	Иные виды (классы) страхования	3 531	1 980	
3	Добровольное имущественное страхование	22 654	21 408	2 284 422
3.1	Страхование автомобильного транспорта	5 914	5 168	1 307 602
3.2	Страхование железнодорожного транспорта	3	1	-3 755

№	Наименование классов страхования	Количество страховых случаев	Количество страховых выплат	Чистые расходы по осуществлению страховых выплат
3.3	Страхование воздушного транспорта	30	16	341 650
3.4	Страхование водного транспорта	6	5	53 154
3.5	Страхование грузов	504	277	74 174
3.6	Страхование имущества, за исключением пунктов 3.1-3.5	892	674	681 545
3.7	Страхование гражданско-правовой ответственности владельцев автомобильного транспорта	138	128	15 678
3.8	Страхование гражданско-правовой ответственности владельцев воздушного транспорта	3	10	64 862
3.9	Страхование гражданско-правовой ответственности владельцев водного транспорта	1		
3.10	Страхование гражданско-правовой ответственности, за исключением классов, указанных в пунктах 3.7-3.9	253	186	161 999
3.11	Страхование займов	14	14	35 480
3.12	Ипотечное страхование			
3.13	Страхование гарантий и поручительств	3	4	19 641
3.14	Страхование от прочих финансовых убытков	14 890	14 925	-467 608
3.15	Страхование судебных расходов			
3.16	Иные виды (классы) страхования	3		
4	Всего	211 296	142 386	17 139 128

Необходимо обязать страховые компании устанавливать оптимальный уровень тарифов по добровольным видам страхования, который обеспечит достаточные уровни доходности и финансовой устойчивости страховых организаций, в противном случае - установить штрафные санкции.

Страхование железнодорожного транспорта основывается на неопределенности. Страховым организациям необходимо учитывать весь спектр возможных обстоятельств, которые могут затронуть его текущее и ожидаемое будущее финансовое положение. Актуальным является вопрос построения системы управления рисками страховых организаций, которая включает в себя развитие соответствующей корпоративной политики и процедур, использование количественных методов измерения рисков, оценку продуктов и услуг согласно их рискам, установление пределов рисков, управление рисками посредством диверсификации и хеджирования, создание «подушки безопасности» (соотношение обязательств и капитала) для поглощения убытков.

Выводы:

Для совершенствования страхования железнодорожного транспорта в Казахстане необходимо принять следующие меры: повысить уровень прозрачности деятельности страховых организаций; повысить эффективность системы обязательного страхования;

создать внесудебные механизмы разрешения споров при осуществлении обязательных видов страхования; развивать инфраструктуру страхового рынка; продолжить капитализацию страховых организаций; совершенствовать пруденциальное регулирование страховых организаций и страховых тарифов; развивать новые технологии в продаже страховых услуг и системы риск-менеджмента страховых организаций [2].

ЛИТЕРАТУРА

1. Закон РК «О страховой деятельности» от 18 декабря 2000г. Алматы: Юрист, 2006. -68 с.
2. Государственная программа развития страхования в Республике Казахстан на 2007 – 2011 годы. 2004 .
3. Закон «О фонде гарантирования страховых выплат» от 3 июня 2003 г.- « Казахстанская правда» 18.06.2003 .
4. Закон «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности перевозчика перед пассажирами» от 1 июля 2003 г., « Казахстанская правда» 13.01.2004 .
5. Закон «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств» от 1 июля 2003 г., «Казахстанская правда» 16.03.2004.
6. Транспортное страхование в России и странах Балтии. Томилин В.Н Москва 2009.
7. www. Insurance. Kz
- 9 . www. AFN. Kz.

УДК 330.101.541

**Булекбаев Виктор Ертасович – докторант программы PhD
(Алматы, КазЭУ им.Т.Рыскулова)**

АНТИКРИЗИСНАЯ ПРОГРАММА ПРАВИТЕЛЬСТВА РК КАК ФАКТОР УМЕНЬШЕНИЯ СИСТЕМНЫХ МАКРОРИСКОВ

Мировой финансово-экономический кризис затронул практически все сегменты казахстанской экономики. Банковский сектор стал отправной точкой. Уже с начала прошлого года отечественные экономические агенты ощутили на себе сокращение ликвидности банковской системы в ведущих экономиках мира. Это выразилось в сокращении объемов кредитования казахстанских компаний как напрямую, так и косвенно за счет сокращения ликвидности казахстанских банков, также лишившихся возможности привлекать займы. Все эти явления в полной мере коснулись строительных компаний, для которых доступ к заемным ресурсам практически был закрыт.

С целью ограничения распространения кризиса Правительство и НБРК предприняли различные антикризисные меры. События, развернувшиеся осенью 2007 года, привели к беспрецедентному принятию значительных скоординированных и экстренных антикризисных мер и стабилизирующих программ. В основном пакет антикризисных мер осуществлялся в таких направлениях как: 1) насыщение рынков ликвидностью; 2) прямое фондирование финансовых институтов; 3) увеличение капитала; 4) объявление прямых и скрытых гарантий по всем обязательствам финансовых институтов с целью сохранения доверия к финансовым системам.

Приоритетными отраслями, которым оказывается поддержка, являются агропромышленный комплекс, строительный сектор и малый и средний бизнес. Поддержка данных отраслей способна решить проблему стабилизации экономики страны в краткосрочном и среднесрочном периоде, однако она не направлена на структурную