

30 → Ожидания относительно ОПО также не оправдались: переоцененный потенциал этого рынка привел к тому, что сначала прогнозы по сборам снизились с 30 до 15 млрд рублей, а потом фактически оказались меньше 10 млрд рублей, отмечает господин Черкасов.

Наиболее интенсивно в прошлом году росли линии, тесно связанные со страхованием банковских заемщиков, прежде всего, страхование от несчастных случаев и страхование жизни. Этому способствовал рост розничного кредитования, а также взаимная заинтересованность банков и страховых компаний, отмечает аналитик департамента аналитики и стратегического развития бизнеса СК «Альянс» Юлия Жигарева. В этом году рост кредитования замедлится, но в отдельных сегментах, следующих за развитием банковского канала (в credit life, в инвестиционных продуктах и в страховании от несчастного случая) высокие темпы сохранятся.

Дмитрий Большаков к наиболее динамично растущим продуктам относит страхование недвижимости физических лиц и розничное ДМС. Страхование частного имущества будет перспективным, учитывая что темп роста по этому виду выше, чем общий по рынку, а охват пока крайне низок. Он полагает, что рост всего страхового рынка в 2014 году составит 7–8%.

По оценкам экспертов СГ «Уралсиб», темпы прироста каско по итогам 2014 года будут в пределах 1–3%, страхования имущества при благоприятной экономической ситуации — 3%, ДМС — также в пределах 3%. Страхование жизни продолжит расти опережающими темпами, но динамика снизится в разы — при консервативном сценарии с 60% до почти 17%. Рост будет поддерживаться за счет страхования заемщиков и инвестиционного страхования жизни. В целом же, по пессимистичному сценарию, рынок будет фактически на грани стагнации и вырастет только на 2%, по консервативной оценке рост составит 4%, а по оптимистичной — около 6%.

СК «Альянс» также ожидает дальнейшего замедления темпов роста рынка до 30% в страховании жизни и до 6% в других сегментах. А компания «РРФ Страхование жизни» ориентируется на показатель в 10% в целом по рынку. Однако это будет возможно только при условии стимулирования добровольного страхования физических лиц, повышения тарифов ОСАГО и развития страхования жизни, оговаривается Сергей Перелыгин.

О перспективах работы на крымском рынке страховые компании пока говорят очень осторожно, невысоко оценивая его потенциал. Для некоторых ведущих российских страховщиков выход в Крым будет осложнен тем, что там уже функционируют их дочерние компании, зарегистрированные на территории Украины. В данный момент ключевой задачей по развитию страхования в Крыму является приведение стандартов и норм, действующих на полуострове, в соответствие с российским страховым законодательством, особенно в части обязательного страхования, говорит Юлия Жигарева.

«В целом, конечно, крупные страховые компании будут с опаской смотреть на вхождение на этот рынок. Однако небольшие компании смогут удовлетворить первичный спрос на основные страховые услуги. Дальнейшая ситуация в регионе будет во многом зависеть от геополитики», — полагает аналитик «Инвесткафе» Михаил Кузьмин. ■

ЧАСТНЫЕ СРЕДСТВА УКАТАЮТ В АСФАЛТ

ТРАНСПОРТНАЯ ИНФРАСТРУКТУРА ЯВЛЯЕТСЯ ОДНИМ ИЗ КЛЮЧЕВЫХ ПОКАЗАТЕЛЕЙ, ОПРЕДЕЛЯЮЩИХ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ И РОСТ ЭКОНОМИКИ. ПРИ ЭТОМ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ДОРОГИ РОССИИ ДО СИХ ПОР ОСТАЮТСЯ СЕГМЕНТОМ ТРАНСПОРТНОЙ ОТРАСЛИ, КОТОРЫЙ С ПОСТСОВЕТСКОГО ПЕРИОДА НЕ ПОЛУЧИЛ ДОСТАТОЧНОГО РАЗВИТИЯ. ДЛЯ ПОВЫШЕНИЯ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТИ СТРАНЫ В ЭТОМ СЕГМЕНТЕ В ПОСЛЕДНИЕ ГОДЫ ВЛАСТИ ВСЕ ЧАЩЕ ПЫТАЮТСЯ ПРИВЛЕКАТЬ ЧАСТНЫХ ИНВЕСТОРОВ. ТАТЬЯНА ДЯТЕЛ

Высокое качество и доступность транспортной инфраструктуры для населения являются одними из главных критериев в определении конкурентоспособности страны на международном уровне, также этот показатель напрямую влияет на экономику страны. Без развития дорог не будет расти и инвестиционная активность и, как следствие, замедлится и экономический рост. Поэтому так важно при строительстве дорог оценивать не только прибыльность или срок окупаемости проектов, но и прогнозировать внешние эффекты.

Например, вслед за инвестициями в транспортную инфраструктуру может вырасти объем грузовых перевозок, а следовательно, и доходы от них. Параллельно с этим растет производство продукции в отраслях, работающих на устранение узких мест, снижаются транспортные издержки.

Однако на сегодняшний день экономическая ситуация в мире, скорее всего, не позволит развиваться транспортной отрасли в соответствии с существующими потребностями. По оценке экспертов Организации экономического сотрудничества и развития (ОЭСР), опубликованной в докладе «На пути к росту», к 2030 году должен вдвое увеличиться мировой ВВП, за ним возрастет и оборот международной торговли, что, в свою очередь, приведет к росту спроса на транспортные услуги.

По мнению международной организации, мировое сообщество сейчас просто не способно справиться с требуемой транспортной нагрузкой, поскольку пропускная способность существующих коридоров и нехватка бюджетного финансирования не позволят нарастить перевозки даже на 50%. Именно поэтому многие страны делают ставку на частные инвестиции в инфраструктуру, позволяющие быстрыми темпами восстановить экономические пробелы.

ПРАВИЛА ФИНАНСИРОВАНИЯ Эксперты сходятся во мнении, что все успешные проекты по развитию транспортной инфраструктуры с привлечением частного капитала имеют несколько основных характеристик.

В частности, любая планируемая к реализации схема с участием инвесторов должна иметь серьезный бизнес-кейс. Иными словами, проект должен



К 2030 ГОДУ ДОЛЖЕН ВДВОЕ УВЕЛИЧИТЬСЯ МИРОВОЙ ВВП, ЗА НИМ ВОЗРАСТЕТ И ОБОРОТ МЕЖДУНАРОДНОЙ ТОРГОВЛИ, ЧТО, В СВОЮ ОЧЕРЕДЬ, ПРИВЕДЕТ К РОСТУ СПРОСА НА ТРАНСПОРТНЫЕ УСЛУГИ. НО НЕХВАТКА БЮДЖЕТНОГО ФИНАНСИРОВАНИЯ НЕ ПОЗВОЛИТ НАРАСТИТЬ ПЕРЕВОЗКИ ДАЖЕ НА 50%. ИМЕННО ПОЭТОМУ МНОГИЕ СТРАНЫ ДЕЛАЮТ СТАВКУ НА ЧАСТНЫЕ ИНВЕСТИЦИИ В ИНФРАСТРУКТУРУ

быть действительно востребован у населения и в перспективе приносить экономическую и финансовую прибыль.

Также для всех успешных проектов обязательна поддержка стабильной

финансовой структуры, которая осуществляется на проверенных механизмах проектного финансирования. При этом само финансирование может осуществляться как на средства пользователей, так и за счет средств государства.

Сейчас финансовую поддержку инфраструктурным проектам в России оказывает довольно узкий пул финансовых организаций, например, Внешэкономбанк, Сбербанк, Газпромбанк, ВТБ, ЕБРР, ЕАБР.

По мнению директора группы проектного финансирования и инфраструктуры ЕУ Алины Заборовской, наиболее перспективной схемой привлечения инвестиций в инфраструктуру в настоящий момент является модель концессий. «На сегодняшний день она наиболее проработана с точки зрения существующего законодательства. До принятия закона о государственно-частном партнерстве (ГЧП) на федеральном уровне механизм реализации проектов на основе концессионного законодательства будет пользоваться наибольшей популярностью у инвесторов, так как в противном случае существует риск перекалфикации проектов. Помимо концессий, также будут заключаться соглашения в рамках других форм ГЧП и в форме инвестиционных соглашений по комплексным инвестпроектам», — пояснила она.

Для того чтобы способствовать дальнейшему развитию инфраструктурных проектов на основе ГЧП в России, государству, по мнению госпожи Заборовской, необходимо совместно с инвестиционным сообществом разрабатывать новое законодательство, расширять пул проектов, развивать рынок финансирования проектов.

Основным преимуществом государственно-частного партнерства является высокая, по сравнению с государственным финансированием, эффективность частных средств. Например, из-за высоких рисков, которые берет на себя бизнес, частные инвесторы пытаются не срывать сроки реализации проектов. К тому же привлечение инвесторов дает государству право взимать с водителей плату за использование дорожной инфраструктуры, в то время как без частного капитала такой подход был бы политически неприемлем. → 36