



Плачевное положение в ОСАГО — по оценкам KPMG, убыточность достигла пятилетнего максимума — заставило всех участников рынка, а также Минфин и ЦБ признать необходимость либерализации тарифов. Но что такое «либерализация», каждый понимает по-своему. Поисками консенсуса заинтересованные стороны занимались 20 июля на совещании в Банке России с участием страховщиков и представителей Минфина.

Зачем нам либерализация?

На старте обязательной «автогражданки» подразумевалось, что именно она станет драйвером рынка и точкой входа для страховщиков. Отчасти ОСАГО эту роль выполнило, но в результате стало самым убыточным и проблемным сегментом рынка. Коэффициент убыточности в ОСАГО, по данным KPMG, в 2016 году превысил 80% и, по прогнозам, достигнет 84% в 2017-м — это будет самый высокий показатель за пять лет. По оценке Российского союза страховщиков (РСА), комбинированный коэффициент убыточности в ОСАГО в 2017 году уже превысил 108% (с учетом РВД, который KPMG не учитывало). Согласно закону об ОСАГО, чтобы деятельность страховой компании по ОСАГО была безубыточной, коэффициент убыточности в рамках действующих тарифов не должен превышать 77%. Убыточность выше 100% является критической.

Ситуация продолжает ухудшаться, несмотря на принятые меры: введение обязательности продаж электронных полисов, приоритет натурального возмещения и др.

«Сейчас мы понимаем, что остаемся заложниками не только автоюристов, но также инфляции цен на запчасти и стоимости работ. Ведь, по признанию самих автосервисов, многие запчасти за последние три года выросли в цене на десятки процентов, а тарифы остались неизменными — образца 2014-2015 годов, — отмечает руководитель управления андеррайтинга обязательных видов СК «АльфаСтрахование» Денис Макаров. — Если ситуация не изменится, вряд ли многим участникам рынка хватит запаса капитала, ликвидности и резервов продолжать подобную борьбу за ОСАГО».

«АльфаСтрахование»: почти две трети регионов убыточны по ОСАГО

Бизнес по ОСАГО на конец I квартала 2017 года приносил убытки в 49 регионах России (против 36 за аналогичный период прошлого года) из 85, свидетельствует статистика «АльфаСтрахования». Лидером стала Бурятия, за ней с заметным отрывом следуют Еврейская автономная область и Ингушетия.

Результат — резкое сокращение количества участников рынка: крупнейшие игроки либо сдают лицензии на ОСАГО, либо резко сокращают продажи полисов (как, например, прежний лидер рынка «Росгосстрах»). За год отказались от лицензий на ОСАГО «ВТБ Страхование», «Уралсиб» и «Альянс», намекнула на подобную возможность и «РЕСО-Гарантия», на долю которой приходится около 15% продаж ОСАГО и которую участники рынка прочат в новые лидеры первого полугодия по продажам.

Показательно, что из 150 компаний, которые входили в соглашение о прямом возмещении убытков (ПВУ), сейчас осталось только 68 (согласно реестру РСА). Даже вполне успешно развивающееся этот вид страхования «АльфаСтрахование» в двух третях российских регионов терпит убытки: на конец I квартала 2017 года бизнес по ОСАГО в 49 регионах Российской Федерации из 85 приносил убытки. На конец I квартала 2016-го таких регионов было лишь 36.

Предлагаемый страховщиками выход — отпустить тарифы, чтобы рынок сам отрегулировал цены, — до недавнего времени вызывал серьезное сопротивление регулятора из-за социальной значимости этого вида страхования. Однако к настоящему моменту уже и Центробанк, и Минфин согласились с необходимостью либерализации. Как отметил президент Всероссийского союза страховщиков и РСА Игорь Юргенс на XV Международной конференции страховщиков, «стало уже общим местом говорить, что ОСАГО — это политический вопрос». «Однако на самом высоком уровне существует договоренность, что из критического цикла по ОСАГО мы должны выйти той самой либерализацией», — подчеркнул он.

Свободное плавание

Обычно под «либерализацией» понимают полное снятие ограничений для деятельности компаний, то есть свободу в полном смысле этого слова. Собственно, о такой либерализации и говорят сами страховщики: освобождение тарифа, максимально быстрое, а дальше все отрегулирует рынок.

В частности, генеральный директор «АльфаСтрахования» Владимир Скворцов выступает за свободный тариф, безо всяких коэффициентов и формул. «Освобождение тарифа — это право страховщика устанавливать тариф. Понятно, что сразу это сделать невозможно, нужно сначала расширять тарифный коридор, но в целом нужно идти к этому, — говорит он. — Мы говорим про использование big data, про внешние источники информации, про тарификацию по клиенту — это ни в какие формулы невозможно записать. Если делать либерализацию, то в прямом смысле этого слова. Коэффициенты нужно просто убрать». Скворцов уверен, что свободная конкуренция на рынке сделает свое дело, как это происходит, к примеру, в каско и ДМС.

В принципе, опыт стран, где недавно проводилась либерализация тарифов в страховании гражданской ответственности автовладельцев, говорит о том, что за «отпуском цен» сначала следует их взлет, а затем в течение нескольких месяцев рынок стабилизируется на гораздо более низком уровне, чем до отказа от жесткого регулирования — за счет рыночных механизмов.

«Двигаться в этом направлении нужно очень быстро, потому что, с одной стороны, мы боимся роста цен на ОСАГО, а с другой — никто не задумывается о том, как быстро компании будут покидать этот рынок», — считает генеральный директор «РЕСО-Гарантии» Дмитрий Раковщик. Альтернативой либерализации многие участники рынка называют создание единого государственного страховщика ОСАГО, что, во-первых, поставит крест на конкурентном рынке и, во-вторых, при растущей убыточности явно потребует бюджетных затрат.

Формула любви

Однако Минфин видит этот процесс несколько иначе — ведомство выступает за поэтапную либерализацию ОСАГО с сохранением довольно сложной формулы расчета тарифа, в котором сохранится привязка и к транспортному средству, и к самому водителю. «Мне казалось, что в России совершенно правильно была выстроена система,

когда существовала привязка и к тому и к другому, ее разрушать не нужно, но нужно сбалансировать, это очевидно», — говорит заместитель директора департамента финансовой политики Минфина Вера Балакирева.

Минфину видятся два варианта развития событий. Либо базовая ставка устанавливается в привязке к автомобилю — такие данные проще отслеживать и обмениваться ими, а коэффициенты привязываются к возрасту, опыту, стажу, стилю вождения автовладельца, который страховщик сам оценивает на основе истории страхования человека или с привлечением средств телематики. Либо наоборот: базовая ставка ориентируется на водителя, коэффициенты — на автомобиль. Причем сейчас у ведомства наиболее проработан первый вариант.

В любом случае тариф должен больше учитывать возможности управления ТС непосредственно конкретным водителем, уверена Вера Балакирева, а либерализация цен должна подразумевать одновременно и большую вариативность для страхователя — он должен иметь возможность выбирать страховые суммы, покрытие, сроки договора. «Если мы начинаем ограничивать одну сторону, совершенно естественно, что есть ограничения и для другой стороны, — считает представитель Минфина. — Смысл либерализации в том, что мы поэтапно отпускаем все условия и, предоставляя возможность свободной работы страховщикам, мы эти же свободы по выбору условий должны предоставить и страхователю».

Минфин готов даже расширить коридор базовой ставки и «отдать на откуп страховщикам» большинство коэффициентов, привязанных к водителю, оставив лишь некоторые в рамках регулирования в целом по России. Также Минфин предлагает отказаться от некоторых коэффициентов, в частности от региональных, но ввести новые — например, для злостных нарушителей ПДД, «отмороженных» водителей, которые регулярно совершают нарушения, влекущие вред или способные привести к жертвам.

По мнению Минфина, в расчет коэффициента «бонус-малус» (КБМ) также нужно вносить изменения — должно быть больше градаций, как в сторону бонуса, так и в сторону малуса. Расчет КБМ для юридических лиц должен ориентироваться на объем парка и частоту страховых случаев. Ведомство не настаивает на том, чтобы устанавливать этот тариф на федеральном уровне. Минфин готов также отдать это право страховщикам, определив требования к его установлению.

На полный отпуск тарифа ОСАГО ведомство пока не соглашается, мотивируя отказ тем, что это обязательный вид страхования, имеющий большую социальную значимость.

Чиновники предлагают установить потолок для тарифа в 3-5-кратном размере.

Отпуску тарифа, по словам Веры Балакиревой, неожиданно воспротивилась Федеральная антимонопольная служба, которая раньше всегда выступала за либерализацию.

Революцию отложили на октябрь

Банк России в конечном итоге согласился с доводами сторон, что либерализация необходима, но пока не выбрал, с кем он — со сторонниками полной свободы или с любителями сложных формул. Первый заместитель председателя Банка России Сергей Швецов сообщил на конференции страховщиков в середине июля, что регулятор в среднесрочной перспективе выступает за свободное тарифообразование в ОСАГО.

«Для этого созданы все перспективы, и, как показал анализ ЦБ, уровень конкуренции на рынке ОСАГО самый высокий на всем финансовом рынке», — пояснил Швецов. Зампред

ЦБ РФ Владимир Чистюхин полагает, что первые шаги по либерализации ОСАГО начнутся уже в 2018 году, но к этому моменту нужно решить проблему с доступностью ОСАГО и создать дополнительные рыночные стимулы для того, чтобы формировать справедливую цену. Кроме того, нужно дождаться результатов от введения натуральной формы возмещения ущерба, после чего провести актуарную оценку, отметил он.

«Дорожную карту» по либерализации тарифов в ОСАГО подготовят к октябрю 20 июля Центробанк провел совещание с Минфином и участниками рынка ОСАГО, на котором рассматривались подходы к либерализации тарифов в этом виде страхования. Насущную необходимость постепенного ослабления госрегулирования в этой сфере признают уже все заинтересованные стороны.

На совещании в Центробанке 20 июля с Минфином и участниками рынка ОСАГО выбрать единый подход пока не удалось. Вопрос перенесен на середину октября: к этому моменту ЦБ, РСА и Минфин подготовят свои версии «дорожной карты» (у Минфина она уже, по сути, есть, а РСА представлял ранее «малую дорожную карту» — предложения по корректировке коэффициентов).

На решение вопроса с тарифами могут повлиять и результаты применения новых правил возмещения — приоритет ремонта перед выплатой возмещения (как раз пройдет около полугода с момента принятия закона, и можно будет подводить первые итоги), и бурный рост электронных продаж, и новые правила прямого возмещения убытков (ЦБ подготовил проект указания, согласно которому с сентября 2017 года ПВУ будет применяться и при множественных ДТП), и расширение границ применения европротокола. «Нас очень пугают последние изменения, принятые в отношении прямого возмещения убытков, в связи с тем, что теперь может быть множественность транспортных средств, — говорит Вера Балакирева. — Рынок пока не очень осознал последствия этого решения, так как был занят электронными полисами и базами данных, тем более что первые страховые случаи, которые нужно урегулировать, пока не произошли. Это потребует дополнительного регулирования».

Замкнутый круг?

Эксперты между тем неоднозначно относятся к идее либерализации тарифа, опасаясь роста количества «отказников», вообще не покупающих полис ОСАГО (а таких по всей стране уже сейчас около 3 млн человек). «С одной стороны, либерализация в виде свободного ценообразования на стороне страховщиков точно снимет проблемы с доступностью услуги с точки зрения возможности физической покупки, — размышляет руководитель направления «Страхование» Банка.ру Дмитрий Жуков. — С другой стороны, опасаясь, что все имеющиеся проблемы в ОСАГО, напрямую не связанные с убыточностью (штрафы, юридические услуги, мошенничество, завышенное РВД), страховщики банально переложат в тариф, который для какой-то части населения, никак не связанной с какими-то мошенническими схемами и не попадавших в ДТП, окажется просто неподъемным». Автовладельцы, особенно считающие себя безаварийными, будут банально отказываться от покупки ОСАГО несмотря на то, что такая обязанность возложена на них законодательно, отмечает Жуков. «Это в том числе может привести к антиселекции по всему виду и, как результат, дополнительному росту тарифов, — предостерегает эксперт. — Если сейчас количество водителей без договоров оценивается в несколько миллионов (для примера: в 2016 году заключено почти на 4,2 миллиона договоров ОСАГО меньше, чем в 2013-м), то в случае

либерализации это число может существенно вырасти».

Либерализация за счет «игры с коэффициентами», по мнению Дмитрия Жукова, является очень спорным методом, при реализации которого однозначно возникнут различные проблемы, в том числе чисто технические. Всем вовлеченным в процесс придется вносить существенные изменения в информационные системы, причем высока вероятность, что через относительно короткий промежуток времени потребуется корректировка.

«Мне давно нравится идея привязки полиса исключительно к водителю, которая периодически озвучивается. Такой подход позволит более точно оценивать каждого водителя, применять коэффициенты, в том числе зависящие от профессиональной деятельности. Единственная существенная проблема — контроль заключения договора», — указывает эксперт. Правда, фиксация отсутствия полиса по камерам при таком подходе станет фактически невозможной, но к этому никак не могут прийти и в текущей ситуации, добавляет Жуков.

Источник: Банки.ру, 24.07.2017