

*28 июля вступило в силу постановление правительства, повышающее коэффициенты к тарифам «автогражданки». По мнению участников рынка, изменения помогут на время приостановить растущую убыточность ОСАГО и увеличить сборы до 10%. Автовладельцам же теперь придется платить за обязательный полис на 10–70% больше.*

⋮

В соответствии с постановлением правительства №574 от 13 июля 2011 года с 28 июля в ОСАГО был повышен ряд поправочных коэффициентов. Напомним, механизм расчета тарифа в «автогражданке» следующий: базовая тарифная ставка умножается на поправочные коэффициенты. С момента вступления в силу закона «Об ОСАГО» в 2003 году базовая ставка не менялась и составляет 1980 руб. для легковых автомобилей физлиц и 2375 руб. – для юриц.

Новое постановление повышает четыре коэффициента. Первый из них зависит от возраста и стажа водителя. Законом определены две возрастные рамки: моложе 22 лет и старше 22 лет. Градация по стажу – до и более трех лет. Согласно постановлению правительства, поправочный коэффициент для водителей моложе 22 лет, имеющих стаж менее трех лет, увеличивается с 1,7 до 1,8, для водителей старше 22 лет с тем же стажем – с 1,5 до 1,7, а для водителей моложе 22, но со стажем свыше трех лет – с 1,3 до 1,6. Для автолюбителей старше 22 лет со стажем более трех лет коэффициент по-прежнему составляет 1.

Также был повышен коэффициент по количеству водителей. В случае допуска к управлению автомобилем неограниченного числа лиц этот коэффициент теперь составит 1,8, а не 1,7, как ранее.

Еще один показатель, который затронули изменения законодательства, – коэффициент мощности транспортного средства. Для автомобилей с мощностью двигателя от 70 до 100 л.с. коэффициент вырос с 1 до 1,1, а с мощностью 50–70 л.с. – с 0,9 до 1.

Территориальный коэффициент, определяемый по месту регистрации автомобиля, для

одних населенных пунктов был повышен, для других – понижен, для третьих – остался на прежнем уровне. Например, для таких городов, как Казань, Челябинск, Пермь, Сургут, территориальный коэффициент поднялся до 2 – до московского уровня. «Решение о корректировке зависело от уровня убыточности данного региона по ОСАГО. Для Москвы, например, коэффициент не изменился. Для Тюмени, где за последние годы существенно увеличился и обновился парк автомобилей, что повлекло за собой рост аварийности и увеличение размера средней выплаты, а значит, и убыточности ОСАГО, он вырос с 1,6 до 1,8. А в Калининграде, где аварийность оказалась ниже ожидаемой, был снижен с 1 до 0,8», – рассказывает первый заместитель генерального директора «Росгосстраха» Дмитрий Маркаров.

На конечную стоимость страховки влияет и коэффициент периода использования машины. Для трехмесячной эксплуатации коэффициент был увеличен с 0,4 до 0,5, для четырехмесячной – с 0,5 до 0,6, для пятимесячной – с 0,6 до 0,65. «В зависимости от того, под какие коэффициенты подпадает конкретный страхователь, рост премии может составить от 10% до 70%», – отмечает начальник службы андеррайтинга филиала московской региональной дирекции компании «Россия» Дмитрий Жариков. «К примеру, для московского водителя, которому исполнилось 25 лет и стаж вождения которого составляет 3 года, стоимость ОСАГО для автомобиля Chevrolet Aveo изменится с 5346 до 6665 руб.», – говорит директор по страхованию компании «Интач Страхование» Михаил Ефимов.

Больше всего со вступлением в силу нового постановления возросла стоимость полиса для молодых водителей с небольшим стажем. «Это абсолютно справедливо: во всем мире самые дорогие полисы – это полисы для начинающих водителей, поскольку у них самый высокий уровень аварийности», – комментирует Дмитрий Маркаров. По его словам, это выражается не только в большем количестве ДТП, но и в более высоких затратах на урегулирование убытков от них, поскольку по вине молодых водителей происходит больше крупных аварий с тяжелыми последствиями. «Учитывая, что в последние годы за руль село много молодых водителей, убыточность этой группы самым непосредственным образом повлияла на рост убыточности ОСАГО в целом», – отмечает представитель «Росгосстраха».

### ***Страховщикам не хватает***

Это уже второе повышение поправочных коэффициентов в ОСАГО с момента введения «автогражданки». Первый раз их увеличение произошло в марте 2009 года. По словам замглавы отдела рейтингов страховых компаний «Эксперта РА» Натальи Комлевой,

тогда эти поправки помогли страховщикам сохранить рост взносов. «До введения повышенных коэффициентов в первом квартале 2009 года темпы прироста сборов по ОСАГО упали на 3,1% по сравнению с предыдущим аналогичным периодом, в последующих кварталах взносы росли существенно. Итоговый рост за 2009 год составил 6,9%», – рассказывает она.

Повышение ряда коэффициентов – мера, направленная на корректировку убыточности, которая в ряде регионов достигала критической отметки. «Доходило до того, что некоторые страховщики подумывали о том, чтобы в этих регионах отказаться от страхования ОСАГО. Поэтому, конечно, для рынка очень важно было в первую очередь привести в порядок территориальные коэффициенты, чтобы выровнять ситуацию с убыточностью в целом по всему портфелю компаний», – говорит начальник управления андеррайтинга и методологии страхования наземного транспорта компании «Согласие» Сергей Рябцев.

По данным Российского союза автостраховщиков (РСА), за январь-март 2011 года уровень выплат по ОСАГО составил 74,9%. За этот период автостраховщики собрали 19,3 млрд руб. премии, при этом на выплаты ушло 14,4 млрд руб. «По итогам первого квартала текущего года уровень выплат по обязательной «автогражданке» превышает 77-процентный порог убыточности в 52 регионах, среди них Ульяновская и Мурманская области, Республика Мордовия, Республика Башкортостан, Курганская область, Ивановская область, Чувашская Республика, Тверская область», – рассказывает начальник управления методологии страхования РСА Михаил Порватов. По словам Дмитрия Маркарова, на момент вступления постановления в силу в ряде регионов убыточность превышала 100% при критической норме 77%. «Тенденция опережающего роста выплат по ОСАГО по отношению к собираемым премиям – наглядный математический показатель того, что в отрасли уже не первый год все неблагополучно», – говорит он.

Страховщики уверены, что ряд региональных коэффициентов следовало повысить еще больше. «Однако правительство, учитывая социальную направленность закона, предпочло менять коэффициенты постепенно», – поясняет Маркаров. Директор центра андеррайтинга и управления продуктами для физлиц и малого бизнеса компании «РОСНО» Александр Гурдус уверен, что повышение или понижение коэффициентов должно производиться на основе фактической статистики. «Думаю, было бы правильным корректировать их, например, на ежегодной основе», – предлагает он. По мнению же Михаила Ефимова, в дальнейшем и вовсе необходимо упростить государственное регулирование цен и либерализовать тарифы, позволив, таким образом, рынку самостоятельно определять стоимость страховых услуг.

Как отмечают участники рынка, повышение коэффициентов позволит выровнять убыточность по регионам, группам водителей и транспортным средствам, но без изменения тарифа это даст кратковременный эффект. За восемь лет действия закона существенно обновился российский автопарк, увеличился средний размер выплат по «железу», а в связи с инфляцией увеличились цены на запчасти и стоимость нормочаса на станциях техобслуживания. При этом базовый тариф по ОСАГО пока не менялся. «Накопленная инфляция за этот период составила порядка 240%, то есть потребительские цены увеличились в 2,4 раза. Высокая убыточность привела к уходу с рынка ОСАГО и разорению почти 60 компаний», – подчеркивает Дмитрий Маркаров.

Таким образом, по словам автостраховщиков, изменение поправочных коэффициентов – полумера. «На мой взгляд, необходимо пересматривать базовые ставки. Особенно это касается такси и городского маршрутного транспорта – ставки по этим категориям транспортных средств можно смело увеличивать в три-четыре раза. Причина все та же – огромная убыточность, которая на сегодня в большей степени связана с профессиональными качествами водителей такси, автобусов и троллейбусов», – говорит руководитель управления методологии обязательных видов страхования компании «АльфаСтрахование» Денис Макаров.

Кроме того, уже осенью Госдума готовится рассмотреть законопроект об увеличении лимитов выплат ОСАГО по жизни и здоровью до 500 тыс. руб., а по имуществу – до 400 тыс. руб. В этом случае, по разным оценкам участников рынка, для стабилизации рынка «автогражданки» может потребоваться увеличение базовой ставки на 35–50%.

### ***«Все будет строже, но проще»***

В настоящий момент ОСАГО – один из наиболее развитых и массовых видов обязательного страхования: более 90% транспортных средств в России имеют полис обязательной «автогражданки». Ежегодно более 2 млн человек, пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях, получают страховое возмещение по ОСАГО. Сумма ежегодных выплат превысила 50 млрд руб. При этом одна из главных проблем рынка – недобросовестность страховщиков и клиентов и связанное с этим взаимное недоверие. «Постоянные жалобы со стороны страхователей, скандалы из-за задержек платежей и подтасовок по прямому урегулированию убытков, громкие банкротства страховых компаний, незаконное использование бланков строгой отчетности, страховое мошенничество – все это дестабилизирует рынок ОСАГО», – говорит Наталья Комлева.

Усугубляют и без того непростую ситуацию на рынке незаконные полисы, оставшиеся от разорившихся компаний и пущенные в оборот брокерами-мошенниками. «Были приняты меры по наведению порядка в работе агентов и брокеров, но этот вопрос по-прежнему не решен в полной мере», – говорит исполнительный вице-президент, руководитель блока розничных продаж СГ МСК Сергей Ефремов. По его мнению, для решения данной проблемы необходимо ввести стандартный агентский договор для всех членов РСА.

На рынке ОСАГО до сих пор продолжают работу недобросовестные страховщики, которые демпингуют, безответственно наращивают свои портфели безумными темпами, не задумываясь при этом о будущих выплатах, отмечает вице-президент по автострахованию группы «Ренессанс Страхование» Федор Воронин. «Другой – уже ставшей традиционной – проблемой в теме ОСАГО является отсутствие единой базы данных по водителям, из-за чего не работает и система «бонус-малус», а также отсутствие единых стандартов, подходов к оценке ущерба», – отмечает он.

В 2010 году с рынка обязательной «автогражданки» ушли 15 компаний, в 2011 году были отозваны лицензии еще у 5 страховщиков. «На сегодняшний день действительными членами РСА являются 116 страховых организаций, осуществляющих деятельность по страхованию ОСАГО», – говорит Михаил Порватов. Таким образом, тенденция по концентрации и консолидации рынка в последние годы усиливается. «На сегодняшний день концентрация в ОСАГО выше всех остальных сегментов по рынку: топ-10 лидеров контролируют 74% рынка, а топ-50 – уже 97%», – рассказывает Федор Воронин.

По словам представителя РСА, среди главных позитивных тенденций последнего времени – стабильный рост размера урегулированных убытков в рамках ОСАГО. Так, если в первом полугодии 2010 года количество урегулированных страховых случаев составило 1,11 млн, то в первом полугодии 2011 года – уже 1,24 млн. Таким образом, прирост составил 12%. Впрочем, негатива тоже хватает. «Например, наличие недобросовестной конкуренции, проявляющейся в повышенной комиссии по ОСАГО. Провоцируют это мелкие компании, которые для повышения сборов начинают предлагать фантастическую комиссию по ОСАГО, что, в свою очередь, провоцирует рост комиссии и у других страховщиков, норматив комиссии 10% уже давно многие игнорируют, особенно рыночные брокеры», – рассказывает Сергей Рябцев.

К негативным факторам следует отнести также рост мошеннических, криминальных схем при работе с ОСАГО, добавляет первый заместитель генерального директора компании «Русские страховые традиции» Андрей Кузнецов. Речь идет, в частности, о

фальсификации страхового события, размера ущерба, приписке повреждений кузовных элементов в ДТП к ранее полученным. «Экспертные заключения обычно оформляются в сговоре или с сотрудником подразделения по урегулированию убытков страховой компании, или с так называемым независимым оценщиком. Здесь может применяться тактика временной замены кузовных элементов, когда вместо целых навешиваются ранее поврежденные – при иных, чем указывается в заявлении, страховых событиях. После фиксирования повреждений экспертом эти детали перевешиваются обратно. В одном из городов Волжского региона служба по экономической безопасности выявила отдельный ангар-хранилище комплектов поврежденных деталей для совершения серийных мошенничеств», – рассказывает заместитель генерального директора по экономической безопасности СГ «Генезис» Сергей Лялин.

В ближайшее время с рынка обязательной «автогражданки» ожидается массовый исход компаний, невыполненные обязательства которых окажутся переложены на плечи РСА. «Рынок ОСАГО в ближайшее время покинет порядка трети его игроков в связи с необходимостью увеличения минимального размера уставного капитала страховых компаний. 49 из 116 страховщиков ОСАГО пока не довели свои капиталы до требуемого законом уровня. Хотя в этом случае можно надеяться, что уход большинства компаний будет цивилизованным, то есть их обязательства будут исполнены», – говорит Наталья Комлева.

Для минимизации негативных последствий в связи с уходом с рынка компаний РСА проводит выездные проверки страховщиков, показатели которых отражают негативную динамику. «Кроме того, с 1 июля введен порядок, согласно которому обеспечение страховых компаний бланками полисов ОСАГО осуществляется в соответствии с их финансовой надежностью. Новая система должна повысить ответственность каждого отдельного страховщика ОСАГО, заставить компании взвешивать свои силы и просчитывать бремя потенциальных обязательств. Такой подход направлен на сокращение рисков как для страховых компаний и их клиентов, так и для РСА», – рассказывает Михаил Порватов.

По мнению Дениса Макарова, через 2–3 года на рынке останется не более 40 автостраховщиков, а по прогнозам Сергея Ефремова, число таких компаний может вообще сократиться до 30. «Думаю, будет работать правило итальянского экономиста Парето: 20% компаний будут контролировать 80% рынка. Уровень обслуживания клиентов возрастет. Все будет строже, но проще. Убыточность будет на предельно допустимом уровне», – резюмирует Александр Гурдус.

**Источник: Коммерсантъ-Деньги, № 35, 05.09.11**

**Автор: Кадыкова М.**