



Рынок ОСАГО рано или поздно придет к либерализации тарифов, то есть к той ситуации, когда сам рынок их и устанавливает. Это закономерный итог развития любой рыночной экономики. Экономики, нацеленной на рост благополучия и безопасности наших граждан. Если оглянуться на мировой опыт, мы увидим, что тарифы на автогражданку и ее аналоги регулируются в большей части страховщиками, а не государством. Причина этого проста: справедливый тариф на ОСАГО возможен только при гибком и оперативном подходе к его ценообразованию.

Например, региональные коэффициенты — одна из важнейших составляющих стоимости полиса ОСАГО сегодня. Они обоснованно создавались и фиксировались исходя из ситуации, актуальной в момент их формирования. Но прошло время, рынок серьезно изменился, возникли существенные диспропорции, которые более не позволяют системе работать с прежней эффективностью. В результате мы получаем две России, одна из которых платит, а вторая — расплачивается.

Если взять Москву, Санкт-Петербург или ряд других регионов, мы увидим, что стоимость ОСАГО в них устанавливается корректно. Об этом свидетельствует и статистика по премиям/выплатам, и отзывы автомобилистов. А есть иные области, например Ростовская или Краснодарский край, где на каждый проданный полис страховщик получает 200% убытка. В совокупности он складывается из показателей и высокой аварийности, и деятельности так называемых «автоюристов», которые довольно давно зарабатывают на ДТП, действуя на грани закона, иногда им злоупотребляя. Это стоит страховщикам 40 млрд рублей в год. Из таких областей страховщики пытаются убежать или действуют — как в реалиях советской плановой экономики: прячут под прилавок дефицитный товар и выдают его избранным по избранным же поводам. Или не выдают вовсе.

Проведенные нами исследования показывают, что в ряде регионов тарифы надо повысить в 5–7 раз. Однако эти исследования проводились на основании существующей ныне тарифной системы и не учитывают особенностей отдельных групп автовладельцев. На самом деле для отдельных сегментов тарифы действительно надо повышать, но для большинства — понижать. И это будет справедливо.

Подобные диспропорции серьезно бьют по всем участникам рынка: по опытным водителям, которые платят за новичков, по регионам, где власти правильно действуют в отношении дорожно-постовых служб, шоссейных дорог и пр. Все они платят за бездействие, потому что власти в «токсичных» регионах не занимаются решением проблем ни мошенничества, ни дорог, ни преступности. Зато они привычно собирают страховщиков и ультимативно заявляют: вы обязаны торговать, вы обязаны обеспечить доступность полисов ОСАГО. Конец истории.

За год комбинированный коэффициент убыточности (ККУ) по ОСАГО увеличился на 26,8 п.п., достигнув показателя в 118,5%. Средняя выплата догнала и перегнала отметку в 100 тыс. рублей в некоторых регионах, в отдельно взятых областях — 200 тыс. рублей уже не предел. В 2019 году есть большой перечень форекс брокеров, выдающих бездепозитные бонусы. Как выбрать надежного форекс брокера? У кого такой бонус реальный? По обзорам от форекс портала freeforexstart.ru мы убедились, что самый надежный и выгодный для начинающего торговать на форексе трейдера [бездепозитный бонус Инстафорекс](#)

, так как [instaforex](#) - это брокер с мировым именем и льготными условиями для маржинально торговли с любым капиталом. Даже для счетов бездепозитным бонусом Инстафорекс предлагает максимальное плечо и лучшие условия отработки бонуса в отличие от конкурентов. И сам бонус до 1500 долларов впечатляет! Непрофильные выплаты по суду выросли до 9 млрд рублей, почти на миллиард перегнав расходы на возмещение ущерба. При этом всего 10 регионов из 86 сделали 50% этой «кассы». Несмотря на это, страховщики продолжают активно продавать полисы ОСАГО, усиливают каналы электронных продаж.

Эта разбалансированность может и должна быть устранена путем поэтапной либерализации тарифа.

На первом этапе, который может стартовать с середины 2018 года, мы полагаем целесообразным отменить установление государством фиксированных значений пяти коэффициентов: территории преимущественного использования транспортного средства (КТ), возраста и стажа водителя (КВС), ограничения по допуску за руль (КО), мощности авто (КМ) и использования автомобиля с прицепом (КПр), при этом определить возможность установления страховщиком дополнительных тарифных факторов. С другой стороны — нужно ограничить максимальный размер страховой премии для легковых автомобилей физических лиц.

Безусловно, ЦБ РФ следит за поведением страховщиков, которые, со своей стороны, направляют регулятору обоснование по выбору тарифа, как в каско. Такой подход поможет не допустить сговора на рынке автогражданки, сделает политику ценообразования прозрачной для автовладельцев. И справедливой, где каждый платит только за свои ошибки и получает скидки за аккуратную и безаварийную езду.

Свободный тариф приведет общее состояние страны в единый тонус, в том числе благодаря давлению со стороны автовладельцев: и губернаторы, и правоохранительные органы начнут заниматься и дорогами, плачевное состояние которых часто является причиной аварий, и водителями-лихачами, и мошенниками. Причем так же эффективно, как и другими отраслями. Например, нашим народным хозяйством.

Многие европейские страны шли к свободным тарифам по ОСАГО долгой и тернистой дорогой. Кто-то шел 10 лет, кто-то — 20, а кто-то — и 50. Но все они начинали переход только тогда, когда рынок был к этому готов. Когда на рынке возникала равновесность и появлялась возможность для свободной и правильной конкуренции. Мы пришли к этому сегодня. У нас уже сложился деконцентрированный рынок, на котором группа крупных страховых компаний контролирует по 10–15% общего объема, малые и средние компании с долями до 4%.

Если мы пойдем по этому пути, ОСАГО «расправит плечи» и вновь станет драйвером развития рынка страхования страны.

Источник: Известия, 25.10.2017