

6 июня в рамках XVI Международной Конференции Всероссийского Союза Страховщиков «В поисках точек роста. Стратегия развития» были представлены результаты исследования «Влияние тарифов ОСАГО на развитие рынка автострахования», проведенного РАНХиГС. Единственным выходом из сложившегося в отрасли кризиса является либерализация, следует из них.

Такой вывод был сделан автором исследования, доктором экономических наук, профессором, заведующим кафедрой факультета финансового и банковского дела РАНХиГС Константином Корищенко, в результате анализа текущей ситуации на рынке ОСАГО. В условиях возникшего в отрасли кризиса, когда ОСАГО убыточно для страховых компаний, дальнейшее функционирование рынка под вопросом. Необходимо экстренное решение проблемы. Единственной альтернативой повышению тарифов для всех автовладельцев, которое неизбежно произойдет, если ситуация будет развиваться по текущему сценарию, является постепенное введение свободных тарифов, позволяющее повысить премию для реально убыточных сегментов и сохранить ее для остальных водителей. Такой вариант не только правильней с социальной точки зрения (поскольку неправильно «наказывать» всех автовладельцев за действия менее 20%), но и более эффективный экономически (потому что создает реальную заинтересованность участников дорожного движения в снижении аварийности).

Кризис отрасли, вызванный убыточностью ОСАГО, подтверждают результаты исследования. Причин его возникновения несколько. Распространение на ОСАГО Закона о защите прав потребителей привело к активизации мошенников, недобросовестных автоюристов и потребительского экстремизма. Суды взыскивают со страховщиков судебные расходы, зачастую превышающие сумму ущерба, за счет штрафов, пени, завышенной стоимости экспертизы и т.д. Причем по различным оценкам, от 70% до 90% всех судебных расходов, понесенных страховщиками в рамках ОСАГО, получают именно «автоюристы». Развитие электронного страхования привело к существенному недобору премии за счет предоставления страхователем возможности указывать при заключении договора недостоверную информацию и из-за отсутствия у страховщика технической возможности проверки этой информации.

«Но главной причиной системного кризиса стало отсутствие у страховщиков рыночного механизма компенсации роста убыточности – возможности изменения тарифов для наиболее убыточных категорий клиентов. Из-за несовершенства тарифной системы большая часть «хороших» водителей вынуждена платить за небольшую часть сильно убыточных водителей», — пояснил Константин Корищенко.

Поэтому повышение тарифов для всех автовладельцев по мнению эксперта является тупиковым вариантом. Он приведет к тому, что все страхователи будут расплачиваться за небольшую группу убыточных клиентов, тогда как согласно данным Российского союза автостраховщиков около 83% водителей имеют положительную историю страхования. Альтернативное решение – постепенно двигаться к либерализации тарифов. Это позволит устанавливать стоимость полиса в зависимости от реального уровня риска для конкретного человека и справедливо распределить нагрузку между «хорошими» и «плохими» водителями. Тогда тариф будет справедливым. Каждый водитель будет платить за ОСАГО исходя из того, насколько велика вероятность причинения вреда именно по его вине.

«Сейчас водители дифференцируются только по двум параметрам – КБМ и КВС, соответственно, разница в премии между «хорошими» и «плохими» водителями не очень велика. К тому же есть ограничения по максимальной премии, которые также не позволяют установить справедливый тариф. В случае, если тарифы будут либерализованы, страховщики смогут использовать дополнительные параметры для оценки потенциальной аварийности водителя, включая манеру вождения, характер использования ТС и т.д., что должно привести к большей дифференциации. Тогда «хорошие» водители будут платить меньше, чем сейчас, «плохие» — больше, при этом средняя премия не изменится», — рассказал Константин Корищенко.

Изучение опыта других стран, где уже установлены свободные тарифы, позволяет осуществить максимально комфортный переход к ним, избежав ошибок, в том числе резких движений, которые могли бы привести к непредсказуемым последствиям. Например, международный опыт показывает, что опасения насчет того, что либерализация тарифов может привести к росту средней страховой премии, не обоснованы. Освобождение тарифов может вызвать рост премии только в краткосрочной перспективе с последующим ее уменьшением. Высокая конкуренция напротив приводит к стабилизации средней премии. В условиях свободного тарифа страховщики заинтересованы в развитии тарифной системы и предоставлении более гибких условий, учитывающих реальный уровень «рисковости» автовладельца. Автор исследования представил рекомендуемый план выхода из кризиса. На первом этапе предполагается отмена фиксированных значений некоторых коэффициентов. Это изменение уже запланировано Банком России и должно произойти в июле 2018 года. Страховщики смогут определять ряд коэффициентов, что уже существенно повысит точность тарификации и выведет отрасль из кризиса, исчезнут проблемы с доступностью ОСАГО в отдельных регионах. Однако важно понимать, что на начальном этапе возможен незначительный рост средней премии. На втором этапе в рамках коридора должен начать устанавливаться индивидуальный тариф. Тогда средняя премия начнет снижаться, при этом заметно возрастет разрыв между ее размером для аккуратных водителей с большим стажем и для неопытных, молодых и «лихачей». На третьем этапе должна произойти полная либерализация тарифов, она ожидается к 2020 году. Страховщики смогут разрабатывать более совершенные системы тарификации, позволяющие установить справедливый тариф для каждого клиента. Благодаря высокому уровню конкуренции размер средней премии не будет расти, при этом низкорисковые водители будут платить существенно меньше, чем водители с высоким уровнем риска (то есть, увеличится разница между минимальной и максимальной премией).

«Проведенные в настоящей работе исследования показали, что страховщики смогут сделать тарифную систему более гибкой за счет применения цифровых технологий и современного оборудования. Прежде всего, речь идет о возможности более объективно тарифицировать риски конкретного водителя с помощью оценки его манеры (стиля) вождения, которая напрямую влияет на вероятность убытка», — пояснил Константин Корищенко.

В качестве дополнительной меры по нормализации ситуации на рынке ОСАГО рекомендуется внести в законодательство еще ряд изменений, направленных на ограничение деятельности недобросовестных «автоюристов» и установление утраченного баланса между интересами страхователей и страховщиков. Наряду с

развитием страховых технологий и законодательными изменениями нужно обеспечить и рост страховой культуры граждан России, чтобы подобная защита из навязанной услуги превращалась в осознанную потребность.

«На наш взгляд, предложенные меры помогут стабилизировать ситуацию в ОСАГО и дать толчок развитию всего страхового рынка, как это было сделано в 2003

Источник: Википедия страхования, 06.06.2018