

Страховые полисы каско существенно подорожали вслед за ростом стоимости ремонтных работ и запчастей в результате девальвации рубля. Тарифная политика страховщиков ставит под сомнение дальнейшую эффективность госпрограммы утилизации автомобилей и отрасль автокредитования.

Действующие уже почти месяц новые тарифы и правила ОСАГО не вызвали отторжения в среде автолюбителей. Во-первых, повышение стоимости обязательной «автогражданки» долго готовилось. А во-вторых, увеличение базового тарифа по ОСАГО, который не менялся с момента запуска этого вида страхования в 2003 году, на 23–30% не особенно сказалось на кошельках большинства дисциплинированных водителей. Тем более что параллельно вступили в силу новые лимиты выплат за имущественный ущерб в ОСАГО в размере 400 тыс. рублей (ранее – 120 тыс.) на одного пострадавшего.

Другое дело каско. Даже если не обращать внимания на страшилки на автофорумах, где со ссылкой на «одного моего знакомого» рассказывается, что за годовой полис каско на кредитный Ford Focus стоимостью чуть больше 500 тыс. страховщики требуют 250 тыс., те, кто сталкивался с необходимостью покупки добровольной «автогражданки» в последний месяц, знают, что цены на эту услугу существенно выросли. В среднем на 30%, утверждает президент Ассоциации защиты страхователей, гендиректор компании «ГлавСтрахКонтроль» Николай Тюрников.

Страховщики объясняют такой скачок цен девальвацией национальной валюты по отношению к американской и европейской, что приводит к увеличению стоимости ремонта автотранспорта, запчастей, лакокрасочных материалов. «Изменение курса валют, несомненно, отразилось на тарифах по каско для автомобилей иностранного производства и тех марок, которые собираются на территории России с малой долей локализации изготовления запасных частей», – рассказал «Эксперт Online» замруководителя департамента автострахования «Росгосстраха» Павел Бородин.

При этом, по его словам, средний тариф по каско в компании после снижения по итогам 2013 года вырос в первом полугодии 2014-го для физических лиц на 6–7%, хотя по отдельным маркам/моделям рост был более ощутимым. «Регулирование страховых тарифов осуществляется периодически в зависимости от ряда факторов в каждом сегменте в зависимости от результатов страховой деятельности: в разрезе марки, а также в разрезе каждой модели производителя автомобилей, изменения влияния

водительского мастерства на рост убытков, изменения средней выплаты, роста частоты обращений, роста угонов, возраста автомобиля и других», – поясняет представитель «Росгосстраха», добавляя, что с 8 октября компания снизила тарифы на каско в ряде регионов для вазовских автомобилей на 25–33% (в зависимости от модели).

По поводу мифического Ford Focus специалист пояснил, что такой ценник по каско сложно представить, даже если параметры стаж/возраст будут наиболее неблагоприятны для страхователя, а в условиях страховки он затребует максимальные опции. «И хотя, безусловно, для начинающего водителя в возрасте 18 лет в любой компании будет выставлен повышающий коэффициент, подобный пример вызывает массу вопросов», – считает Павел Бородин. Онлайн-калькулятор на сайтах нескольких страховых компаний подтвердил эти слова, выдав максимальную стоимость полиса каско для указанной модели не больше 50 тыс. рублей.

На самом деле тарифы по каско начали расти еще летом, когда только заговорили о новой волне девальвации и грядущих преобразованиях в обязательном автостраховании, указывает старший аналитик ГК Forex Club Алена Афанасьева. «В июне уже появились первые сообщения, что запрашиваемые суммы начали расти, а доброжелательность компаний – падать. К примеру, выплата в рассрочку стоимости полиса каско на текущий момент мало практикуется. Причинами такого поведения стало сразу несколько факторов: девальвация рубля, которая ведет к подорожанию запчастей импортных автомобилей, а расходы на них составляют 50% ремонта; новые законодательные нормы, которые все чаще провоцируют клиентов судиться со страховыми компаниями, увеличивая их судебные издержки; компенсация убытков, которые страховые компании терпят от выплат по ОСАГО», – перечисляет она, обращая при этом внимание на то, что страховщики всегда учитывают конкретные критерии страхователя при определении его тарифа: возраст, семейное положение, водительский стаж, историю аварий. «К примеру, замужняя женщина с двумя детьми и десятилетним стажем вождения может рассчитывать на минимальную ставку, так как попадает в категорию самых осторожных водителей», – замечает аналитик ГК Forex Club.

Судебные издержки винит в повышении тарифов на каско и исполнительный директор аналитического агентства «Автостат» Сергей Удалов. «В последние годы появилась целая индустрия выколачивания денег из страховых компаний грамотными юристами, якобы представляющими интересы клиентов по ОСАГО и каско. Страховщикам же остается покрывать эти убытки за счет роста тарифа», – поясняет он.

Произошел очень серьезный рост, наши тарифы по каско существенно выше, чем в Европе и США, говорит президент Ассоциации защиты страхователей, объясняя это низкими технологиями и высокими издержками страховщиков на ведение бизнеса. «Конечно, запчасти и девальвация вносят свою лепту в удорожание каско, но, на мой взгляд, главная проблема в том, что наши страховщики привыкли выезжать на обязательных видах страхования и не настроены на то, чтобы продавать потребителю услугу, работать с риском», – считает Николай Тюников.

По его мнению, это может не только отразиться на госпрограмме утилизации автомобилей, но и привести к сворачиванию рынка автокредитования. «Посчитав стоимость владения кредитным автомобилем, в которую помимо техобслуживания и бензина, обязательно входит страховка, стоимость которой подскочила в среднем с 80 тыс. до 130 тыс. рублей, человек либо откажется от покупки новой машины, либо от кредита вообще. А когда банки увидят, что клиенты отказываются не только от авто, но и от других кредитов, например, ипотеки, только из-за баснословной стоимости страховки, будьте уверены, спасибо страховщикам они не скажут», – резюмирует он.

Источник: [Expert Online](#) , 06.11.14

Автор: [Калиновский И.](#)