



Проблемы, с которыми сталкивается сегодня ОСАГО, копились долгие годы. Эксперты утверждают, что из-за различных популистских подходов всех предшествующих регуляторов они так и не находили решений. О последнем повышении тарифов на ОСАГО и других тяготах страховщиков и автовладельцев состоялся разговор с президентом Всероссийского союза страховщиков и Российского союза автостраховщиков Игорем Юргенсом.

– Как вы оцениваете тарифное решение ЦБ, сможет ли оно стабилизировать рынок ОСАГО?

– Повышение тарифа – мера непопулярная, а потому тем больше уважения она вызывает. Так что мой ответ: безусловно, она позволит стабилизировать рынок.

Ведь, по сути, с чем мы столкнулись? Причина негативных явлений, начавшихся два-три года назад, – навязывания допусслуг, занижения размеров выплат, – в том, что тариф был недооценен, и страховщикам его просто не хватало, чтобы честно оплачивать убытки. В результате мы чуть не вернулись в начало 90-х с его разборками на дорогах и бейсбольными битами под сиденьем. Бизнес стал прятать продукт под прилавок, в РСА стали поступать жалобы на невозможность купить полис, на навязывание допусслуг. С повышением тарифов все эти негативные явления должны уйти в прошлое.

– На что направлено расширение границ тарифного коридора, что это дает страховщикам и будет ли от этого польза автовладельцам?

– Безусловно, польза будет всем. Решение ЦБ увеличить тарифный коридор совершенно разумное, потому что оно означает усиление конкуренции между страховыми компаниями. Сейчас тарифный коридор составляет 5%, величина совершенно незначительная, и автовладельцы эту разницу не чувствуют. Будет 20%. Когда установится равновесная цена ОСАГО, страховщики вновь вступят в борьбу за клиента – будут не только стараться «прижиматься» к нижней границе коридора, но и также гораздо ответственнее станут подходить к процессу урегулирования убытков.

– Некоторые автоправозащитники говорят, что страховщики, несмотря ни на что, имеют сверхприбыли...

– Давайте будем говорить не лозунгами, а ориентироваться на позицию профессионалов. Расчеты тарифа производили независимые актуарии, математики. Они были направлены в ЦБ, который, в свою очередь, заказал профессионалам производство расчетов и на основе их данных принял решение о корректировке тарифа.

Те же «специалисты», которые широко выступают в СМИ, сравнивают сборы с выплатами и говорят, что разница – это прибыль страховщиков. Это не так: даже в торговле баранками все сложнее – есть плата за аренду точки, зарплата продавцу и т.д. Но страхование – это гораздо более сложный механизм, тут и формирование резервов, и не ограниченное сроками действия право обращения по рискам вреда жизни и здоровью, и риски мошенничества, и пресловутые «автоюристы». Реальность такова, что как минимум в трети регионов убыточность ОСАГО сейчас превышает 100%. Убежден, что от повышения тарифов ОСАГО никто не пострадает, а все останутся только в выигрыше. Опять же, если говорить об «экспертах», то чем подтверждаются их слова? Я вот тоже люблю смотреть кино, но не берусь никого учить его снимать...

– Но ваши оппоненты приводят пугающие цифры о стоимости ОСАГО в размере десятков тысяч рублей...

– Постойте, мы ведь говорим о базовом тарифе – он сейчас немногим более 2 тыс. рублей. Прибавьте сюда еще половину – получится доплата в одну тысячу рублей, максимум – полторы тысячи рублей. На это и бак бензином не заправишь... Кроме того, все эти годы действует коэффициент «бонус-малус», многие автовладельцы смогли накопить существенные скидки за безаварийную езду – до половины стоимости полиса.

Но и после повышения даже в самом «дорогом» регионе, таком как Москва, стоимость полиса в среднем не превысит 10 тыс. рублей. Давайте не будем голословными – только факты: например, возьмем среднего автомобилиста старше 22 лет, управляющего автомобилем «Форд Фокус» (120 л.с.), с опытом вождения более трех лет (КБМ 3). Это самый типичный покупатель ОСАГО. Сейчас стоимость страховки для него со всеми коэффициентами составляет в Москве 5,8–6,1 тыс. рублей, а будет 8,2–9,8 тыс. рублей – это чуть ли не самый высокий показатель. В Санкт-Петербурге такой же автомобилист заплатит 7,3–8,8 тыс. рублей; в Липецке – 6,1–7,3 тыс. рублей; на Чукотке – 2,8–3,4 тыс. рублей; в Крыму – 2,4–2,9 тыс. рублей. Вспомните, сколько раз за время действия ОСАГО повышалась цена топлива, стоимость коммунальных услуг, продуктов и т.д., тарифы же ОСАГО – только дважды, причем на фоне многократного роста лимитов.

А потом, давайте говорить комплексно. Нет тупого повышения тарифа, есть полнейшая модернизация ОСАГО – многократное расширение размера лимита, принципиально иной подход к выплатам. Мы пришли к цивилизованным подходам в выплате компенсаций. Раньше не более 1–2% в структуре возмещений приходилось на выплаты за ущерб жизни и здоровью, теперь же речь будет идти совершенно о других параметрах, на порядок превышающих действующие.

– Сколько люди будут получать за эти риски? Каковы ваши прогнозы?

– Мы ориентируемся на практику «братского» союза – Национального союза страховщиков ответственности (НССО), где так называемая «таблица выплат» (в ней за каждую травму установлена компенсация), действует несколько лет. С 1 апреля она начинает действовать и в ОСАГО. Так вот показатели НССО говорят о том, что средняя величина выплаты за травмы год от года только растет и уже приближается к 1 млн рублей. Причем подавляющая доля возмещений приходится именно на такие выплаты, а не на компенсации по «железу» и прочему имущественному вреду. Сейчас в ОСАГО по жизни и здоровью средняя выплата составляет около 30 тыс. рублей. Полагаю, что, когда практика применения нового порядка компенсаций укоренится, этот показатель возрастет многократно и, по экспертным оценкам, превысит 150–200 тыс. рублей. Кроме того, поскольку закон существенно расширяет круг выгодоприобретателей по убыткам, связанным со смертью потерпевшего, а также учитывая осуществление фиксированных выплат при причинении вреда здоровью, резко возрастет количество обращений к страховщикам.

– Каким должен быть следующий шаг в процессе модернизации ОСАГО?

– На ближайшую перспективу стоит вопрос о продолжении политики регулятора по корректировке территориальных коэффициентов, а также донастройки факторов, которые влияют на конечную цену продукта – таких как опыт вождения, возраст, особенности использования транспортного средства.

Если же говорить о долгосрочных планах, то, на мой взгляд, нужно ориентироваться на постепенный переход от жесткого тарифного регулирования к свободному ценообразованию. Первым шагом на этом пути было введение и последующее расширение границ тарифного коридора. Но на этом не стоит останавливаться, надо двигаться вперед. Отмечу, что это задача не одного года.

Источник: [Российская газета](#) , № 61, 25.03.15

Автор: Мансурова И.