

*Страховой рынок в 2015 году может повторить судьбу турбизнеса, который изрядно потрясло этим летом. Представители крупнейших в России страховых компаний ожидают ухода мелких и средних участников из-за роста выплат по ОСАГО и каско, вызванного удорожанием запчастей для иномарок почти на 30% – пропорционально взлету евро. Полисы сроком на год выдавались при одном курсе евро, а теперь действуют при другом. В результате многие компании оказались в западне, «из которой никогда не смогут выбраться», считают страховщики. А пока есть время, они спешно повышают свои тарифы.*

В 2015 году страховые компании будут уходить с рынка из-за проблем в розничном страховании, вызванных ростом стоимости евро и доллара. Как заявил 16 октября на встрече с журналистами заместитель председателя правления ОАО «СОГАЗ» Дамир Аксянов, расчеты возможных выплат по договорам обязательного и добровольного страхования автомобилей (ОСАГО и каско), которые страховые фирмы заключали с автовладельцами в начале и середине 2014 года, производились при одном курсе доллара и евро, а теперь действуют при другом. В результате размеры выплат стали сильно расти.

«Девальвация рубля напрямую влияет на рентабельность в автостраховании. Например, если 7–8 месяцев назад тарифы рассчитывались исходя из курса 32 рубля за доллар, то сейчас курс почти 41. Страховые компании не могут менять условия договоров в период их действия. Поскольку запчасти для иномарок закупаются за границей, той рентабельности в автостраховании, на которую мы рассчитывали, уже не будет. Условно говоря, если запчасть стоила 1000 рублей, то сейчас – 1200. В результате стоимость ремонта увеличивается, растет убыточность. Многие страховщики оказались в западне, из которой уже никогда не смогут выбраться, потому что портфели автострахования у них очень большие. Количество игроков будет уменьшаться», – сказал он.

Кризис в страховании начался в 2013 году. По убеждению Аксянова, отзыв лицензии у страховой компании «Россия» в конце прошлого года – как раз следствие большого объема «моторных» страховок. По этой же причине, по его мнению, закрылась в 2013 году компания «Оранта». Показательно теперь, что одна из самых крупных в мире страховых компаний – немецкая группа Allianz (в России представлена фирмой «Альянс») – в октябре 2014 года объявила о сворачивании своей деятельности на рынке автострахования нашей страны и некоторых других видов розничного бизнеса.

С начала 2014 года стоимость доллара в России, по данным Центробанка, выросла на 25% (с 32,6 до 40,7 рубля), стоимость евро – на 28% (с 40,7 до 52,1 рубля). Как рассказали «Фонтанке» в нескольких автосалонах Петербурга, запчасти для ремонта автомобилей местные станции техобслуживания заказывают в основном в двух российских компаниях – «Экзист» и «Микадо».

«Цены с начала года выросли пропорционально росту курса евро. Предполагаем, что цены на запчасти продолжат расти, – рассказали «Фонтанке» в одном из автосалонов. – Запчасти для всех иномарок возят в основном из Германии. В долларах рассчитываются только с Эмиратами и Китаем, откуда везут или подделки, или неоригинальные запчасти. Что касается страховых компаний, сейчас почти никто деньгами не выплачивает ущерб, кроме «РЕСО», и то лишь в том случае, если ты страхуешься у них больше года или двух. Чаще страховая направляет на ту станцию, с которой у нее заключен договор. Там своя, отдельная кухня, где рука руку моет и есть свои хитрости. Человеку, например, могут лобовое стекло на «Фольксваген» поставить не оригинальное, а точно такое же, но без значка. Оно дешевле. И пока скандал не поднимешь, ничего не исправят».

По данным Федеральной таможенной службы, в сентябре 2011, 2012 и 2013 годов Россия закупала у Германии по 170–190 тыс. тонн запчастей для моторных транспортных средств на сумму \$17–20 млн (при нынешних курсах это около 13–16 млн евро). Однако в сентябре 2014 года импорт упал до 108 тыс. тонн (\$10,6 млн, или 8,3 млн евро). Падение связано с тем, что в составе импорта немецких запчастей немалую долю занимают запчасти для сборки новых автомобилей в России, производство которых с начала года сильно сокращается. Вычленив из этих данных долю импорта, которая приходится на ремонт машин, к сожалению, невозможно. Госорганы также не ведут такой статистики.

В России в первом полугодии 2014 года страховщики выплатили 40,4 млрд рублей по ОСАГО, что на 10% больше, чем за первое полугодие 2013 года (36,6 млрд), следует из данных Центробанка. А по договорам каско – на 18% больше – 84,2 млрд рублей вместо 71,5 млрд.

Крупнейшими автостраховщиками в Петербурге являются компании «Росгосстрах», «Ренессанс Страхование», «РЕСО-Гарантия», «Страховая группа МСК», «Ингосстрах» и «АльфаСтрахование». На их долю приходится более 65% всех выплат по ОСАГО и около 50% выплат по каско (по итогам полугодия).

За первое полугодие 2014 года страховые компании выплатили в счет оплаты ремонта автомобилей жителей Петербурга по полисам ОСАГО 2,5 млрд рублей. За этот же период 2013 года – 2,3 млрд, 2012-го – 1,8 млрд. По каско страховщики выплатили 11,1 млрд в первой половине этого года, 9 млрд в половине 2013-го и 7,3 млрд рублей в половине 2012-го.

В отчете «РЕСО-Гарантии» за второй квартал 2014 года говорится: «Рост курса валют по отношению к рублю может привести к увеличению стоимости ремонтных работ по застрахованным автотранспортным средствам, что приведет, в свою очередь, к увеличению суммы страховых выплат по автострахованию и, соответственно, к уменьшению прибыли».

Кроме того, в компании еще недавно, судя по документу, считали, что «необоснованное отсутствие повышения до надлежащего уровня» тарифов на ОСАГО может привести к «банкротству ряда средних и небольших страховщиков и, как следствие, к увеличению отчислений в фонды Российского союза автостраховщиков и существенному снижению доходности данного рынка страхования в целом».

Для того чтобы помочь страховщикам, Центробанк в октябре 2014 года повысил базовую ставку на ОСАГО для водителей машин категории «В» на 23–30%. Наименьшее значение тарифа составляет 2440 рублей, наибольшее – 2574 (до сих пор базовый тариф составлял 1980 рублей). Кроме того, 1 октября вступил в силу документ, который устанавливает наибольшую сумму выплат за имущественный ущерб по ОСАГО в размере 400 тыс. рублей (до сих пор – 120 тыс. рублей) на одного пострадавшего.

Базовый тариф не отражает реальную стоимость полиса ОСАГО. К нему прикручиваются различные коэффициенты, которые зависят от количества допущенных к управлению водителей, их возраста, стажа, опыта безаварийной езды, территории использования автомобиля. Для каждого конкретного полиса конечная стоимость рассчитывается путем перемножения этих коэффициентов, поэтому стоимость ОСАГО обычно в несколько раз выше базового тарифа.

Теперь водителям придется платить за полис ОСАГО на 23–30% больше, говорит заместитель гендиректора «РЕСО-Гарантии» Игорь Иванов. Стоимость полиса каско с

начала года выросла в компании «минимум на 10%», говорит он.

«С каско сложнее, у нас есть модели автомобилей, на которые мы повысили тарифы. Но есть и те, для которых стоимость каско осталась неизменной, а на ряд моделей тарифы понижаются. Наши тарифы пересматриваются не реже, а то и чаще, чем раз в месяц. И тариф по каско существенно зависит от водителей, которые его приобретают», – сказал он.

Глава дирекции розничного бизнеса «Ингосстраха» Виталий Княгиничев считает, что рост стоимости каско с начала года составил 25–30%. «Наибольший вклад, конечно, дает стоимость запчастей и лакокрасочных материалов, это 60–80%, в зависимости от конкретной марки, – говорит он. – Но есть и другие факторы – рост мошенничества, например, или выплата «утери товарной стоимости», которая раньше в каско никогда не применялась, а сейчас благодаря «самому справедливому в мире» российскому суду получила широкую практику».

Заместитель гендиректора СК «Альянс» и бывший президент Союза страховщиков Санкт-Петербурга и Северо-Запада Евгений Дубенский отметил, что рост выплат наблюдался в последние годы. И главная причина – низкий уровень тарифов, который с 2003 года не менялся. «Кроме того, через суды очень большие суммы взыскиваются. Сейчас лимиты выплат повысили, поэтому суммы будут еще больше. Стоимость запчастей в проблеме ОСАГО и каско – лишь один из факторов», – считает он.

По его словам, многие страховые компании уже не хотят продавать полисы ОСАГО в регионах.

«Поэтому регистрируют филиалы в отдаленных пунктах, чтоб меньше клиентов приехало. Объемы обязательного страхования будут снижаться в 2015 году. Тарифы на каско уже сейчас крайне высоки. Где-то они выросли на 30%, на 50%, в ряде случаев и на 100%. И в 2015 году они продолжат расти», – сказал Дубенский.

В некоторых страховых фирмах начальство ставит своим агентам предел возможной выдачи страховых полисов. Так, например, устроено в компании «СОГАЗ». По словам зампреда правления этой компании Дамира Аксянова, во многих случаях перед агентами

ставят цель, чтобы полисов ОСАГО и каско было не более 20% в портфеле агента, а остальные 80% страховок были распределены между другими видами страхования.

«Если эти требования не соблюдаются и агент начинает создавать нам убыточный портфель, мы с ним расстаемся. С начала года по этим причинам мы уже 600 договоров с агентами расторгли», – отметил он.

**Источник:** [Фонтанка.ру](http://fontanka.ru), 17.10.14

**Автор:** Аликин А.