

Минюст РФ в августе зарегистрировал указание Центробанка о снижении тарифов в обязательном страховании ответственности владельцев опасных объектов (ОСОПО). Весной этого года Банк России выпустил указание о повышении тарифов в ОСАГО. В обязательном страховании ответственности перевозчиков перед пассажирами тарифы пока меняться не будут, регулятор не готовит документов на эту тему. Таким образом, позиция регулятора по вопросам тарификации в трех обязательных видах страхования приобретает определенность. Как показал опрос страховщиков, проведенный агентством «Интерфакс-АФИ», компании строят свои прогнозы в условиях новых цен, изменение тарифов напрямую влияет на интерес страховых компаний к обязательным видам страхования.

Новые тарифы сократят вдвое объем сборов в ОСОПО

Существующий уровень убыточности в ОСОПО позволил Банку России издать указание с новыми тарифами в этом виде бизнеса, несмотря на возражения страховщиков о преждевременности такого пересмотра. Компромиссом можно считать тот факт, что применяться новые сниженные тарифы в ОСОПО начнут с осени следующего года, заявили агентству в Национальном союзе страховщиков ответственности (НССО).

При этом регулятор пошел еще на один компромисс: по трем группам опасных объектов тарифы повышены. Так, согласно указанию, тариф увеличен в 1,1–1,4 раза для опасных объектов пищевой и масложировой промышленности, в 1,6 раза – для шахт, в 2,4 раза – для гидротехнических сооружений.

Для сравнения: в 1,8 раза в указаниях ЦБ РФ уменьшены тарифы на страхование ОПО химической, нефтехимической и нефтеперерабатывающей промышленности, спецхимии и систем водоподготовки, в 1,2 раза снижены тарифы для объектов магистрального трубопроводного транспорта.

По оценке президента НССО Андрея Юрьева, годовые сборы страховых премий в ОСОПО после корректировки тарифов уменьшатся до 3 млрд рублей.

Главный эксперт «Интерфакс-ЦЭА» Анжела Долгополова отметила, что «снижение тарифов в ОСОПО для страхового сообщества не стало неожиданностью, на встречах в начале года представители регулятора заявляли о соответствующих планах Банка России».

Аналитик ЦЭА добавила, что принятие законопроекта Минфина РФ с поправками в закон об ОСОПО до конца этого года (документ внесен правительством на рассмотрение в Госдуму РФ) потребует от Центробанка еще одной корректировки тарифов в ОСОПО, поскольку документ расширяет объем обязательств страховщиков ОСОПО по выплатам.

Как показал опрос страховщиков ОСОПО, снижение тарифов в этом виде страхования заставит многих игроков рынка пересмотреть свое отношение к участию в этом виде страхования.

Генеральный директор ОАО «Росгосстрах» Дмитрий Маркаров напомнил, что при заключении договоров ОСОПО в 2015 году максимальная скидка за безопасность составляла 30% от полного тарифа, а со следующего года она составит 40%. Каким по совокупности окажется понижение цен для некоторых игроков в условиях новых тарифов, он не берется прогнозировать.

«Конечно, договоры ОСОПО по-прежнему будут заключаться, но вместо рынка, который на первых порах считали угрожающе большим, с годовыми премиями в пределах 20 млрд рублей, он превратился в смешной по объему», – констатировал Д.Маркаров. По его прогнозам, в 2015 году объем сборов в ОСОПО «удержится на уровне прошлого года и не достигнет 7 млрд рублей».

«Мы опасаемся, что на рынке ОСОПО может со временем возникнуть такой же кризис, какой случился на рынке ОСАГО из-за несбалансированности тарифов», – отметил Д.Маркаров.

Первый зампред правления СОГАЗа Николай Галушин считает назревшим решение о переходе в ОСОПО на свободные тарифы. Собственно, на ту же тему дискуссию с регулятором ведут страховщики ОСАГО, но Банк России пока не решается «отпустить»

цены в социально значимых видах страхования.

При свободных тарифах «рынок сам установит взвешенный и справедливый тариф для каждого конкретного опасного объекта», считает Н.Галушин.

«Последнее решение о снижении тарифов в ОСОПО, на мой взгляд, во многом объясняется искусственно заниженной статистикой аварийности на опасных объектах», – высказал он предположение.

Н.Галушин обратил внимание на тот факт, что «уровень выплат в ОСОПО в настоящее время меньше, чем он был в рамках предшествующего закона о промышленной безопасности (№116-ФЗ), на основании которого раньше страховались опасные объекты».

«И это при том, что страховые суммы в рамках старого закона о промбезопасности в РФ были в сотни и тысячи раз меньше», – подчеркнул он.

До отдельного закона об ОСОПО в РФ действовали положения закона о промбезопасности, предписывавшие страховать ответственность эксплуатантов опасных объектов на максимальную сумму 7,5 млн рублей. Теперь максимальная сумма выплат по аварии на опасном объекте определена законодателем в 6,5 млрд рублей, максимальная выплата по каждому пострадавшему достигает 2 млн рублей.

«Вряд ли за последние годы реальная ситуация с аварийностью на опасных объектах заметно улучшилась», – сказал Н.Галушин. «Получается, что сейчас в страховые компании заявляют в основном убытки по серьезным, резонансным авариям, скрыть которые невозможно», – предположил он.

Цены в ОСАГО близки к справедливым

Весной этого года Банк России завершил второй этап повышения тарифов в обязательном страховании ответственности. С осени прошлого года применяется тарифный коридор в ОСАГО в пределах 20% от базовой стоимости полиса «автогражданки». Кроме того, применяется в расчетах цены ОСАГО коэффициент за аварийную езду «бонус-малус».

Тарифы в ОСАГО повышались дважды и ощутимо вслед за законодательным изменением показателей страховых выплат за вред жизни, здоровью и имуществу.

По словам гендиректора «Росгосстраха» Д.Маркарова, эффект от повышения тарифов в этом обязательном виде страхования позволил компаниям избежать жесткого кризиса, но действие такой меры временное.

Заместитель генерального директора компании «Ингосстрах» Илья Соломатин считает, что «эффект повышения тарифов в ОСАГО, следовавший за ростом лимитов выплат в ОСАГО, близок к исчерпанию».

«Тарифы в ОСАГО практически приблизились к справедливым значениям. При этом убыточность в ОСАГО будет нарастать от квартала к кварталу с учетом инфляции и двукратного повышения цен на запчасти иномарок в ремонте и стоимость нормочаса», – сказал он.

В двух видах обязательного страхования – ответственности автовладельцев и в страховании ответственности перевозчиков перед пассажирами – применяется ценовой коридор. Большинство серьезных страховщиков ОСАГО в настоящее время при установлении цены придерживаются верхней границы ценового коридора. Так происходит на большинстве территорий РФ, сообщил Д.Маркаров.

«По ощущениям и оценкам итогов конкурсных процедур, доминирующее количество конкурсов по ОСГОП выигрывается на минимальном ценовом значении тарифов, которые применяют все участвующие страховщики», – привел пример работы тарифного коридора в другом обязательном виде страхования первый зампред правления СОГАЗа Н.Галушин.

До 90% договоров страхования ответственности перевозчиков перед пассажирами заключаются по нижней границе ценового коридора, привели агентству экспертные данные в НССО. Но эта ситуация может измениться в 2016 году.

«Если не будет тарифного коридора и значения тарифов будут максимальными, это даст незначительное увеличение объема рынка. Если же оставить тарифный коридор, то в рамках применяемых допущений и возможностей, предусмотренных для страховщиков законом, в том числе и применение франшиз, позволит дифференцированно подходить к применению минимального или максимального значения тарифа, что, собственно, происходит и сейчас, и ничего не поменяется. Считаю, что в настоящих условиях вводить жесткое ограничение по использованию только максимального или минимального значения тарифов по ОСГОП нецелесообразно», – сказал Н.Галушин.

ЦБ не готовит пересмотра цен в страховании пассажиров

Вдохновленные примером понижения тарифов в ОСОПО, активизировались сторонники аналогичного снижения тарифов в обязательном страховании ответственности перед пассажирами (ОСГОП), сообщил агентству источник на страховом рынке.

Впрочем, «предложения понизить тарифы в обязательном страховании ответственности перевозчиков выдвигались еще до вступления закона в силу», отметил А.Юрьев. Но в этом виде страхования, по его словам, «совершенно иная динамика развития убыточности».

Он напомнил, что за 2 летних месяца в автобусных пассажирских перевозках наблюдается всплеск убыточности. По 9 страховым событиям страховщики ОСГОП прогнозируют выплаты более 150 млн рублей за вред жизни и здоровью пассажиров. Доля автобусных перевозок в общем объеме пассажирских перевозок в РФ превышает 80%.

Президент НССО высказал предположение, что рост убыточности заставит

страховщиков со следующего страхового периода заключать договоры ОСГОП с автобусными перевозчиками, используя верхнюю границу ценового коридора.

По данным НССО, в период с 2013 года по 12 августа 2015 года произошло 4 тыс. 95 происшествий на пассажирском транспорте, число потерпевших составило более 6 тыс. человек. Сумма произведенных выплат составила 1,245 млрд рублей, сообщил А.Юрьев.

Рост частоты аварий на пассажирском транспорте доказывает, что перспектива переговоров о снижении тарифов в ОСГОП вряд ли может оказаться успешной, считает заместитель генерального директора «Ингосстраха» И.Соломатин.

Есть еще одна причина, по которой актуарии Банка России не станут спешить с пересчетом тарифов, считает представитель «Ингосстраха». «Если в 2014 году охват в ОСГОП составлял 76%, к середине этого года показатель находится на уровне 58%», – сказал И.Соломатин. «Как можно говорить об адекватности статистики, если 40% пассажирских перевозок вообще не застрахованы?», – добавил он.

Президент НССО А.Юрьев на пресс-конференции, посвященной росту числа страховых событий в ОСГОП, подтвердил, что каждый пятый пассажир автобусов не застрахован.

В беседе с агентством «Интерфакс-АФИ» он высказал идею о целесообразности введения в ОСГОП штрафного коэффициента за аварийную езду – «малуса». В настоящее время коэффициент «бонус-малус» предусмотрен только в законе об ОСАГО.

Со своей стороны Н.Галушин из СОГАЗа не считает целесообразным снижение страховых тарифов в ОСГОП. Более того, по отдельным видам перевозок – по межгородским перевозкам, перевозкам вертолетами – есть необходимость увеличения тарифов. Это показывает статистика убытков НССО.

«Следует учесть, что готовящиеся Минфином поправки к закону об ОСГОП, которые предусматривают распространение страхования на заказные перевозки, перевозки

детей, расширяют сферу ответственности страховщиков, что не располагает актуариев к пересмотру тарифов по данному виду обязательного страхования в сторону понижения», – заключил Н.Галушин.

Источник: [Финмаркет](#) , 19.08.15