

## ПРОБЛЕМНЫЕ ВОПРОСЫ РАЗВИТИЯ АВТОСТРАХОВАНИЯ В РОССИИ

**Натальин А. А.,**

к.э.н., доцент кафедры финансов и кредита экономического факультета,  
Мордовский государственный университет имени Н. П. Огарёва, г. Саранск

**Букина О. Н.,**

студентка 4 курса экономического факультета,  
Мордовский государственный университет имени Н.П. Огарёва, г. Саранск

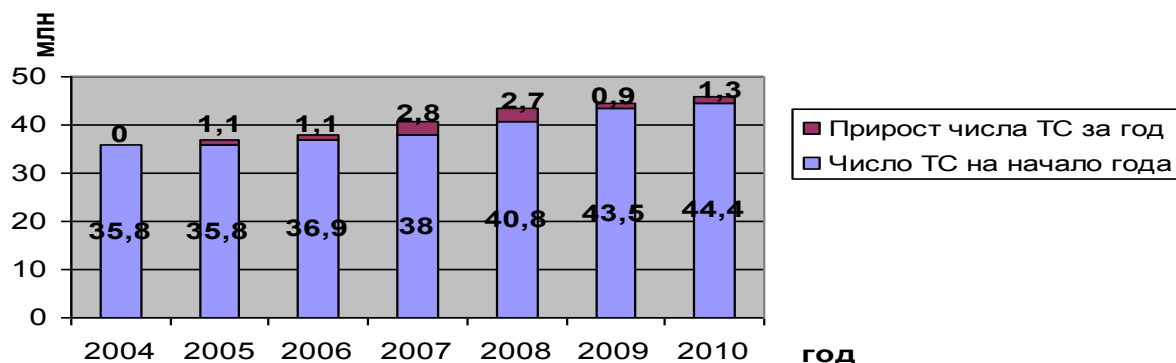
*Статья посвящена вопросам развития автострахования в России. В статье представлены мнения руководства ведущих страховых компаний страны, а также правительства Российской Федерации, касаясь существующей практики и направлений развития автострахования в России.*

**Ключевые слова:** автострахование, ОСАГО, убыточность, страховой случай, возмещение вреда

Можно с уверенностью утверждать, что автострахование является один из самых сложных розничных видов страхования. С другой стороны у многих страховщиков автострахование занимает очень весомую долю в портфеле, поэтому вопрос рентабельности данного вида страхования – один из самых принципиальных, определяющих в принципе успешность бизнеса.

Существенное влияние на состояние рынка автострахования оказывает изменение таких показателей, как численность парка транспортных средств и число дорожно-транспортных происшествий (ДТП).[5]

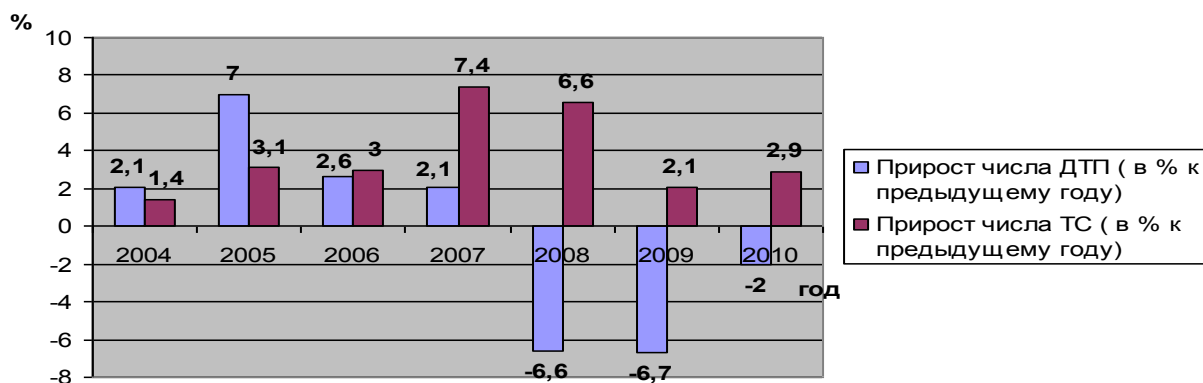
За последние годы в Российской Федерации численность автопарка продолжает расти. Предоставленные МВД России данные об увеличении транспортного парка в РФ с 2004 по 2010 годы приведены на рисунке 1.



Р и с у н о к 1 Рост автопарка в Российской Федерации

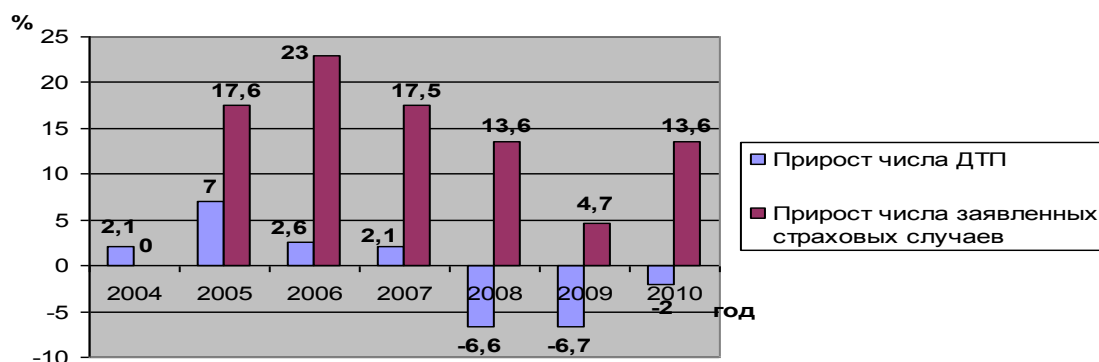
До 2008 года численность автопарка увеличивается, с 2008 по 2010 годы рост продолжается, но снижающимися темпами (прирост данного показателя в 2008 году составил 6,6%, в 2009 году – 2,1%, в 2010 году – 2,9%). В абсолютных единицах в 2010 году прирост составил 1,3 млн. транспортных средств.

В последние году наблюдается снижение показателей аварийности, сокращается число ДТП. В период до 2008 года наблюдалась тенденция повышения аварийности на дорогах Российской Федерации, следовательно, и число нуждающихся в возмещении вреда по ОСАГО. С 2008 по 2010 годы число ДТП на дорогах Российской Федерации снизилось. В 2008 году число ДТП – на 6,6%, в 2009 году – на 6,7 %, в 2010 году – на 2,0%, и составило в 2010 году 199,4 тыс. Благодаря успешной реализации государственных программ, направленных на снижение аварийности в Российской Федерации, в 2010 году продолжается снижение числа ДТП, в которых причинен вред жизни и здоровью. Так, в 2010 году число ДТП сократилось на 2,0% по сравнению с 2009 годом (рисунок 2).



Р и с у н о к 2 Сравнение прироста числа ДТП и ТС

Однако, несмотря на снижение количества дорожно-транспортных происшествий число заявленных страховых случаев по ОСАГО продолжает расти (рисунок 3). Данный факт свидетельствует, в первую очередь, о росте ДТП, в которых вред причинен только имуществу, а также о повышении активности лиц, пострадавших в ДТП, по обращению к страховщикам за возмещением вреда.



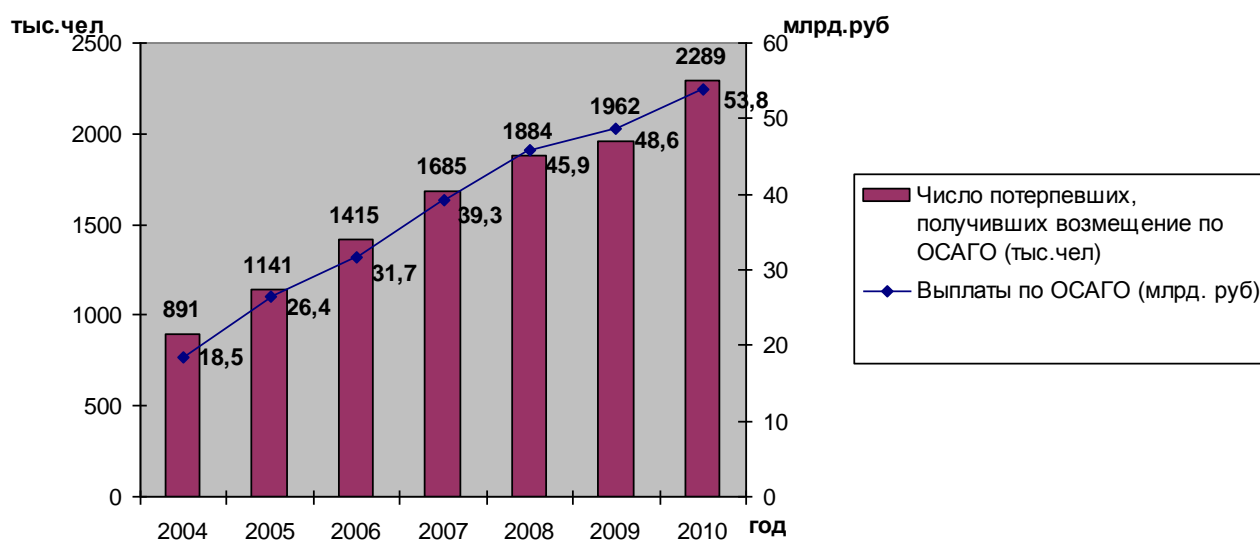
Р и с у н о к 3 Сравнение прироста числа ДТП и заявленных страховых случаев

С увеличением количества страховых случаев происходит увеличение выплат страховых сумм (рисунок 4), что вполне является вполне закономерным в условиях инфляционного роста цен на ремонт поврежденных транспортных средств, медикаменты и медицинские услуги.

То есть, можно сказать, что рост убыточности по ОСАГО – закономерность, так как:

Во-первых, клиенты уже располагают достаточным опытом общения со страховщиками,

Во-вторых – сказывается инфляция: тарифы по ОСАГО были рассчитаны еще в 2003 году и с того момента серьезно не менялись, а между тем цены на запчасти и стоимость нормо-часов ушли далеко вперед"



Р и с у н о к 4 Число потерпевших, получивших возмещение, и объем выплат по ОСАГО

Данные обстоятельства может привести к дефициту денежных средств в страховом фонде сформированному по данному виду страхования и как следствие к затруднениям выполнения обязательств страховщиков по выплатам страховых возмещений.

Еще одним бременем обладания автомобилем становится потенциальная опасность лишиться автомобиля вследствие угона. Согласно обнародованным отчетам МВД количество угонов в 2011 году выросло на 17%. Все эти факты делают автострахование – покупку полиса ОСАГО и КАСКО – просто необходимостью.[3]

В настоящее время полисы автострахования предлагает большинство российских страховых организаций. Среди них особенно популярны РОСНО, Ингосстрах, «Спасские ворота», Страховая группа «УралСиб», Страховой дом ВСК, РЕСО-Гарантия, Группа «Альфа-Страхование» и другие, представленные в регионах своими филиалами. Условия разных страховых компаний отличаются некоторыми нюансами, но все они основаны на базовых понятиях и имеют общие моменты, на которые следует обращать особое внимание при заключении договора страхования.

Однако, рынок автострахования давно перестал быть для российских страховщиков золотым дном, но борьба за него продолжается.

Так, по оценке президента страхового общества «ВЕРНА» Дарюса Балиониса, по итогам 2010 года этот сегмент рынка показал результат, сопоставимый с уровнем 2008 года и даже немного выше. Основная доля сборов приходится на топ-50 страховщиков, что говорит о продолжающейся концентрации рынка.

Весьма скромный прирост сборов эксперты объясняют тем, что на рынке сохраняется устойчивая тенденция к демпингу. «Такое поведение страховых компаний ведет к негативным последствиям на страховом рынке в целом, – сетует Дарюс Балионис. Часть компаний оказалась в ситуации недобора премий по отношению к предыдущим периодам, что создает дополнительные сложности в связи с необходимостью наращивания капитала в соответствии с новыми требованиями регулятора».

Справедливости ради стоит отметить, что демпингу способствовало падение спроса на страховые услуги в период спада. «Кризисные годы вынудили многие компании экономить и руководствоваться только ценой, выбирая страховую защиту», – рассказывает директор департамента страхования автотранспорта РОСНО Ольга Вересова.

Для вице-президента по автострахованию «Группы Ренессанс Страхование» Федора Воронина очевидно, что политика страховщиков, которые откровенно демпингуют, чтобы нарастить портфель корпоративных автофлотов, приведет к несоответствию внутренних ресурсов компаний и объема взятых обязательств. При таком подходе к тарификации компании несут большие убытки, что влечет за собой проблемы при урегулировании страховых случаев, отказы и т.д. В результате это приводит к увеличению убыточности не только в отдельных компаниях, но и во всей отрасли. [1]

Определенную лепту в изменение убыточности данного вида страхования внесло введение в стране порядка прямого возмещения убытков (ПВУ), после чего убытки стали заявлять намного чаще. [2]

Предполагается, что к 2012 году будут приняты законодательные изменения, которые сделают ПВУ безальтернативной системой выплат. При этом Антон Легчилин считает, что ПВУ должно быть либо обязательным для всех убытков и клиентов, либо его нужно отменять. «Сейчас существует дикая анти-селекция на данном рынке, когда клиентов и потерпевших гоняют туда-сюда в зависимости от суммы убытка, – поясняет эксперт. – Закон должен быть строг и прост и не допускать лазейки для недобросовестных страховщиков и клиентов».

По словам Андрея Афонасьева, действительно сейчас еще существуют небольшие методологические проблемы, которые, правда, решаются в рамках Комитета по разработке процедуры прямого урегулирования ОСАГО и Европротоколу РСА. В частности, основное внимание комитета сегодня сосредоточено на популяризации Европротокола среди водителей и подготовке к возможному увеличению лимита выплат по упрощенному оформлению документов без участия сотрудников ГИБДД с 25 тыс. рублей до 50 тыс. рублей. В пла-

нах – перевод взаиморасчетов между страховщиками по суброгации на ту же IT-платформу и те же принципы, что и ПВУ ОСАГО, но эта задача в основном касается страховщиков и практически никак не отразится на обычном страхователе по ОСАГО.

Что касается перспектив корпоративного автострахования в целом, то заместитель генерального директора компании «КИТ Финанс Страхование» Александр Потитов предполагает, что погоня за низкой ценой, к сожалению, продолжится, но, так как количество страховых компаний неуклонно сокращается, эта тенденция будет сходиться на нет. Это, по прогнозам Егора Лысого, может привести в текущем году к небольшому росту рынка корпоративного автострахования, на уровне 3-5%. «Основой роста станет увеличение корпоративного автопарка, ожидаемый запуск «КАМАЗом» собственной программы утилизации и др.», – считает эксперт. Федор Воронин рассчитывает на рост в 15 – 16%. А произойдет это, по его мнению, за счет оживления автокредитования и увеличения продаж новых машин, в том числе легких коммерческих автомобилей, а также среднетоннажных и тяжелых грузовиков. Положительное влияние окажет и система государственных закупок транспортных средств для муниципальных пассажирских перевозок, учреждений здравоохранения, предприятий коммунального хозяйства и т.п.

Вопросом регулирования автострахования, помимо страховых компаний, занимается и правительство Российской Федерации. Попытки приступить к реформе «автогражданки» предпринимаются регулярно. Так, в этом году Минфин дважды был вынужден перекраивать законопроект, включающий ряд существенных поправок в закон «Об ОСАГО». Однако каждый раз документ возвращался на доработку. Сейчас на рассмотрении правительства находится очередной проект закона.

Важных новаций в этом документе несколько. Во-первых, повышаются лимиты по страховым выплатам. Сейчас верхний лимит по ущербу имуществу составляет 120 тыс. руб., здоровью и жизни – 160 тыс. руб. Законопроект Минфина предполагает их повышение до 400 тыс. и 500 тыс. руб. соответственно. «Предложения по расширению покрытия по жизни и здоровью и по «железу» уже достаточно хорошо проработаны. Они, безусловно, пойдут на пользу автовладельцам, реально расширят страховую защиту и существенно сократят не покрытые страховкой ОСАГО потери», – отмечает директор центра андеррайтинга и управления продуктами для физических лиц и малого бизнеса компании РОСНО Александр Гурдус.

Во-вторых, документ предполагает повышение лимита выплат в рамках упрощенной системы оформления страхового случая с 25 тыс. до 50 тыс. руб. К тому же по новому закону, если в ДТП пострадает имущество лишь двух участников дорожного движения, потерпевший будет обращаться за выплатой только к своему страховщику ОСАГО. Это упростит систему взаимодействия клиентов со страховщиками.

В-третьих, в законопроекте прописана ответственность станций техобслуживания. Страховщик сможет взыскать сумму уплаченных возмещений с организации, выдавшей талон техосмотра на автомобиль виновника аварии, ес-

ли докажет, что ДТП произошло в связи с техническим состоянием автомобиля, а не по вине водителя.

Все эти новости имеют следствием существенный рост стоимости полисов ОСАГО. Сейчас в правительстве обсуждают вопрос как именно поднимать базовый страховой тариф, учитывая, что речь идет о 37-миллионном электорате накануне выборов.

На данный момент стоимость полиса ОСАГО формируется на основе базового тарифа, к которому применяется ряд поправочных коэффициентов (регион, возраст, стаж водителя, мощность автомобиля, количество допущенных к управлению лиц). Документ Минфина предполагает введение тарифного коридора, то есть установление минимальной и максимальной цены полиса ОСАГО. Но определять эти тарифы правительство будет уже после того, как поправки к закону «Об ОСАГО» примут. Отметим, что базовый страховой тариф не менялся с момента введения ОСАГО в 2003 году и составляет 1980 руб. на легковые автомобили физических лиц.

Зато в законопроекте закреплены лимиты страховых выплат, которые планируется повысить более чем в три раза. Повышение лимитов теоретически должно привести к пропорциональному росту базового тарифа. Согласно оценкам Российского союза автостраховщиков (РСА), если сейчас для владельца Renault Logan (70-100 л. с.) в Москве «автогражданка» стоит 3960 руб., то после принятия закона она подорожает до 7389,8 руб.

В процессе обсуждения законопроекта рассматривались и другие варианты тарифного коридора. По одному из вариантов стоимость полиса ОСАГО для упомянутого Renault Logan может достигнуть 13 тыс. руб. Для сравнения: сейчас средняя стоимость полиса по России составляет меньше 2,5 тыс. руб. В Москве «автогражданка» стоит в среднем около 4 тыс. руб.[4]

При этом даже действующий тариф вызывает сильное недовольство у автовладельцев. Федерация автовладельцев России (ФАР) неоднократно направляла письма президенту, в правительство и Генеральную прокуратуру с указанием на необоснованность действующего тарифа ОСАГО и требованием разобратся. Попытку объяснить автомобилистам схему подсчета «автогражданки» предпринимал Минфин – в письме за подписью замминистра финансов Алексея Саватюгина. Там, в частности, поясняется, что 20% страховой премии по ОСАГО идет на расходы по ведению дел и 3% – это обязательные взносы страховщиков ОСАГО в фонды РСА. То есть, если и выплаты, и премии находятся на уровне 77%, рентабельность бизнеса страховщиков в ОСАГО стремится к нулю.

В ответ автовладельцы приводят свои расчеты, согласно которым с 2004 по 2010 год выплаты по ОСАГО ни разу не превышали показателя 68% собранных премий, так что они не верят в убыточность «автогражданки» для страховщиков. И логика в таком подходе есть, ведь для страховщиков в отличие от автовладельцев «автогражданка» необязательна. Тем не менее первый заместитель гендиректора компании «Росгосстрах» Дмитрий Маркаров сообщил "Деньгам" такие цифры: «С 2003 года накопленная инфляция составила порядка 240%, то есть потребительские цены увеличились в 3,4 раза. Значительная

часть компаний на рынке ОСАГО уже давно работает себе в убыток, почти 60 компаний за это время были вынуждены покинуть рынок".

Интересно, что инициатором введения тарифного коридора выступает не Минфин, а Федеральная антимонопольная служба (ФАС), которая таким образом предполагает создать ценовую конкуренцию в «автогражданке». Сейчас цена на полис ОСАГО формируется внутри каждого региона одинаково, и единственный способ конкуренции для небольших страховщиков – демпинг, который компании могут осуществлять за счет выплаты повышенных комиссионных вознаграждений. Частичная либерализация стоимости ОСАГО, по мнению ФАС, может повысить конкуренцию среди компаний.

Сами страховщики уверены, что ценовая конкуренция в результате введения тарифного коридора – это иллюзия, которая быстро развеется. Довольно распространенное на страховом рынке мнение приводит директор дирекции страхования ответственности СК МАКС Дмитрий Феськов: «По опыту зарубежных стран ценовой коридор вводился постепенно и спустя довольно долгое время после появления ОСАГО. У нас спустя восемь лет, имея ряд проблемных и неурегулированных вопросов, связанных с отсутствием единой базы данных, нестабильностью, обусловленной уходом слабых компаний с рынка, качеством страховых выплат, ценой полиса и плавающей убыточностью, будут пытаться ввести эту систему, подразумевая, что либерализация цен решит сразу все проблемы. Мы можем не только не решить эти вопросы, но и создать еще большее напряжение на рынке».

Казалось бы, страховые компании должны быть заинтересованы в либерализации цен на ОСАГО. «Застраховать можно практически все, что угодно, и в пределах лимита выплачивать и 500 тыс. и 5 млн руб. Вопрос только в том, чтобы адекватно учесть эти изменения в страховом тарифе», – поясняет позицию страховщиков начальник управления методологии страхования РСА Михаил Порватов.

Так или иначе, страховые компании вполне справедливо опасаются, что, учитывая социальную значимость ОСАГО, правительство просто не решится повысить тарифы так, как этого требует увеличение лимитов. И в целом, как это ни странно звучит, введение новых правил даже с учетом повышения тарифов сейчас невыгодно страховщикам. В июле этого года правительство пошло им навстречу, повысив коэффициенты, которые применяются при расчете стоимости полиса ОСАГО. Были повышены территориальные коэффициенты, коэффициенты для неопытных и молодых водителей и ряд других. При этом действующие лимиты по страховым выплатам были сохранены. По оценкам самих страховых компаний, июльское новшество позволит им увеличить размер собираемых страховых премии на 10-15%, что составляет порядка 9-14 млрд руб. Кроме того, в их ведение передают техосмотр. На сегодня, по данным РСА, из 114 компаний, входящих в состав союза, 43 (более трети участников рынка) не решили, будут ли они продолжать действовать на поле ОСАГО. Кроме того, по оценкам руководителя ФСФР Дмитрия Панкина, концентрация в секторе ОСАГО очень высокая: доля топ-10 – 74% рынка, а топ-50 – 97%. Очевидно, что крупнейшие страховые компании заинтересованы в сохранении

такого положения дел: их сборы по премиям увеличиваются, выплаты сохраняются на прежнем уровне, а количество конкурентов уменьшается.

Однако, скорее всего, правительство все же повысит лимиты по выплатам в рамках ОСАГО. И наиболее заинтересованы в этом не ФАС и не Минфин, а Минздравсоцразвития, которое уже давно хочет сделать выплаты по ущербу здоровью и жизни застрахованных в рамках ОСАГО весомыми. Напомним, с 2013 года Россия полностью перейдет на новую, страховую модель системы обязательного медицинского страхования. И это непосредственно коснется системы страховых выплат по ущербу здоровью и жизни в рамках ОСАГО. Сейчас в случае ДТП медицинскую помощь российские граждане получают "бесплатно" – и это отлично показывает статистика Федеральной службы страхового надзора. По данным ведомства, из общей суммы выплат по страховым случаям в ОСАГО на выплаты по имуществу приходится 99% и лишь 1% – доля выплат по ущербу здоровью и жизни, по утере кормильца и на расходы на погребение.

Таким образом, автострахование весьма важный вид страхования, требующий значительных усилий со стороны страховщиков, связанных, как с оказанием услуг по страхованию автомобилей, так и с урегулированием убытков. Поскольку, автострахование, сегодня – самый распространенный вид страхования, однако, такие сложности рынка, как демпинг, завышение комиссионных, недобросовестное поведение отдельных игроков и неудовлетворенность клиентов качеством выплат, заставляют аналитиков быть осторожными в прогнозах его будущего развития.

#### **БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ**

- 1 Москаленко А. В. С надеждой на прибыль, 2011. – №10.
- 2 Тормозной путь автострахования. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.insinfo.ru> – Загл.с экрана.
- 3 Вопросы по ОСАГО [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.autostrahovanye.ru> – Загл.с экрана.
- 4 Новации российского ОСАГО, 2011, [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://tristar.com.ua> – Загл.с экрана.
- 5 Масленков С.А. Инструменты контроля убыточности в автостраховании // Современные страховые технологии. –2010. –№ 1.

## **THE PROBLEMS OF DEVELOPMENT OF AUTOINSURANCE IN RUSSIA**

**Natalin A. A.,**

PhD, Associate Professor of Chair of Finance and Credit,  
Ogarev Mordovia State University, Saransk

**Bukina O. N.,**

4<sup>th</sup> year student of Department of Economics  
, Ogarev Mordovia State University, saransk

*Article is devoted to questions of autoinsurance development in Russia. In article opinions of a management of the leading insurance companies of the country and al-*



*so the government of the Russian Federation are presented connected with existing practice and directions of development of autoinsurance.*

Keywords: autoinsurance, OSAGO, unprofitableness, insured event, harm compensation.