

ПРОБЛЕМА ТАРИФНОЙ ПОЛИТИКИ ПО СТРАХОВАНИЮ АВТОГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Хлынкova Ирина Александровна,

студентка 4 курса экономического факультета,

e-mail: hlynkova@yandex.ru

Мордовский государственный университет имени Н. П. Огарёва,

г. Саранск

Макейкина Светлана Михайловна,

кандидат экономических наук, доцент кафедры финансов и кредита,

e-mail: makeikinasm@yandex.ru

Мордовский государственный университет имени Н. П. Огарёва,

г. Саранск

В статье отражены проблемы тарифной политики по страхованию автогражданской ответственности. Рассмотрены предложения по изменению коэффициентов страховых тарифов ОСАГО в зависимости от возраста/стажа водителя, от территории преимущественного использования транспортного средства и в зависимости от наличия или отсутствия страховых выплат. А так же проведен расчет необходимого увеличения тарифов по ОСАГО.

Ключевые слова: автогражданская ответственность, страховые тарифы, водительский стаж, полис ОСАГО, страховые истории.

История обязательного страхования автогражданской ответственности показывает, как год от года развивался рынок, увеличивалось количество автомобилей, возрастали страховые премии и выплаты. Однако на российском страховом рынке существует проблема убыточности данного вида страхования. Суть проблемы состоит в том, что действующие на данный момент страховые тарифы не способны покрыть в полном объеме те риски и убытки, которые возникают при реализации данного вида страхования.

Сейчас, когда на повестке дня стоит обсуждение принятых поправок в закон по ОСАГО, рынок в первую очередь осознает важность увеличения страховых сумм. За 10 лет существования ОСАГО, лимит в 120 тысяч рублей, который на первом этапе введения закона казался неким наиболее разумным компромиссом, стал явно недостаточным [1].

Существующая практика выплат при причинении вреда здоровью потерпевшего действительно несовершенна. Введение фиксированных выплат, серьезно упрощающих получение страхового возмещения, - это объективная необходимость, рынок это приветствует.

Однако необходимо разобраться, как при этих изменениях должны быть скорректированы тарифы, что нам по этому поводу говорит статистика. Иссле-

дование Независимого актуарного информационно-аналитического центра, результаты которого были озвучены на VI международной конференции «Обязательное страхование ответственности: системные подходы в реализации гарантированного возмещения вреда», проходившей в конце сентября в Москве, подробно ответило на этот вопрос. Исследование показывает, что при увеличении страховой суммы по ущербу имуществу до 400 тысяч рублей (а это наиболее обсуждаемый вариант изменений), требуется увеличение тарифа почти на 30 %. Увеличение страховой суммы по жизни и здоровью до 500 тысяч рублей требует увеличения на 9,4 %, а ведь это только промежуточный шаг, концептуально обозначено намерение довести ее до 2 миллионов, как сейчас по страхованию ОПО, и правильно, чтобы так же было и в ОСАГО. Учитывая социальное значение ОСАГО, принципиально необходимо и введение фиксированных выплат по здоровью, чтобы процесс выплат потерпевшим был оптимизирован и перестал быть непонятным для граждан, но это потребует увеличения тарифа еще более чем на 30 %. Итого суммарно получаем общее необходимое увеличение тарифа на 70,8 %. Игнорировать исследования, показывающие необходимость и обоснованность существенного увеличения тарифов, нерационально [3].

Т а б л и ц а 1

Расчет необходимого увеличения тарифов по ОСАГО*

Увеличение лимитов и порядка осуществления выплат	Увеличение тарифов
Увеличение страховой суммы по имуществу до 400 тыс. руб.	+29,7%
Увеличение страховой суммы по жизни и здоровью до 500 тыс. руб.	+9,4%
Введение фиксированных выплат по здоровью (по таблице выплат)	+31,7%
Итого:	+70,8%

* Таблица составлена по данным РСА и Независимого актуарного информационно-аналитического центра

При этом считается, что ОСАГО – это комбинированная система, которая является, с одной стороны, бизнес-системой, с другой стороны, социальной системой. Поэтому возникает ограничение в возможности повышения тарифа. Представляется, что верхняя планка единовременного поднятия тарифа не может превышать 30 %. Даже если расчеты покажут, что нужно большее повышение, то нормы о досудебном порядке урегулирования и применении единой методики определения ущерба, которые к тому времени вступят в силу, позволят страховщикам нести меньшие убытки. А значит, даже меньшее повышение тарифа сделает бизнес-модель работоспособной.

Поскольку законодатель от определения конкретного размера тарифа перешел теперь к тарифному коридору, возможно, нижняя граница повышения базового тарифа будет в районе 24-25 %. Верхняя граница пока точно не понятна, но с учетом социального фактора, вряд ли коридор будет достаточно широким.

Рассматривая необходимость увеличения тарифов по ОСАГО, следует остановиться на коэффициентах страховых тарифов. В расчете стоимости

тарифа ОСАГО для автовладельцев используется коэффициент, который зависит от возраста и стажа водителей. Сегодня предусмотрено четыре градации данного коэффициента в зависимости от двух ключевых точек: возраст водителя 22 года (моложе и старше), а также трехлетний стаж (меньше или больше). В зависимости от их сочетания коэффициент меняется от 1 до 1,8. Минимальный (1) – для водителей старше 22 лет и со стажем более трех лет, максимальный (1,8) – для молодых (моложе 22 лет) водителей-новичков со стажем вождения менее трех лет [2].

Т а б л и ц а 2

Градации коэффициента тарифа ОСАГО в зависимости от «возраста/стажа» водителя *

Водительский стаж, лет	Возраст – менее 22 лет	Возраст – старше 22 лет
Менее 3	1,8	1,7
Более 3	1,6	1

* Таблица составлена по данным Постановления Правительства РФ от 8 декабря 2005 г. N 739

Российский союз автомобилистов предложил существенно скорректировать ныне действующий коэффициент «возраст/стаж» водителя. По мнению экспертов РСА, необходимо предусмотреть больше градаций по стажу и возрасту, то есть сделать тарифную сетку по данному коэффициенту более детальной, что позволит выровнять убыточность по данному тарифному фактору и сделать тариф ОСАГО более справедливым для опытных автовладельцев.

«Более дифференцированный подход к категориям возраста и стажа полностью соответствует мировой практике. Кроме того, страховщики пользуются подобными градациями, например, при расчете тарифов по добровольным видам автострахования», – подчеркивают в РСА. Результаты проведенного исследования уже направлены в Банк России.

«Инициатива, с которой выступил РСА, имеет право на существование, так как опирается на статистику, – считает начальник отдела методологии ОАО «СОГАЗ» Юрий Горцакалян. – А она такова, что риск малоопытных водителей недооценен. В результате получается, что сегодня более опытные водители, покупая страховой полис, платят за менее опытных».

Т а б л и ц а 3

Рекомендуемая градация коэффициента в зависимости от «возраста/стажа» *

Водительский стаж, лет	Возраст– менее 25 лет	Возраст– 25–32 года	Возраст– 32–45 лет	Возраст – старше 45 лет
Менее 1	2,52	2,19	2,04	1,82
1–2	2,3	1,98	1,81	1,66
2–4	2,01	1,92	1,53	1,35
4–7	1,81	1,61	1,3	1,08
7–11	1,65	1,38	1,17	0,9
Более 11	-	1,18	1	0,77

* Таблица составлена по данным РСА

Если инициатива РСА будет одобрена, тогда стоимость полиса для

опытных водителей заметно подешевеет (на 23%), а для новичков, напротив, ощутимо вырастет (на 40%). Dengi.Ufa1.ru. посчитал на сколько может измениться цена автогражданки для уфимцев (таблица 4) [4].

Т а б л и ц а 4

Стоимость полиса ОСАГО по предлагаемым коэффициентам, руб.

Водительский стаж, лет	Возраст – менее 25 лет	Возраст – 25–32 года	Возраст – 32–45 лет	Возраст – старше 45 лет
Менее 1	9879,41	8585,68	7997,62	7135,13
1–2	9016,92	7762,39	7095,92	6507,86
2–4	7880	7527,17	5998,21	5292,54
4–7	7095,92	6311,84	5096,52	4234,03
7–11	6468,66	5410,15	4586,87	3528,36
Более 11	-	4626,07	3920,4	3018,71

Расчеты: Dengi.Ufa1.ru

Согласно данным, приведенным в таблице 4: рассчитан страховой тариф, исходя из действующего базового тарифа на легковые автомобили мощностью от 70 до 100 лошадиных сил, с ограничением количества лиц, допущенных к управлению ТС, а также при условии безаварийной езды.

Для сравнения, на сегодняшний день стоимость полиса для водителей старше 22 лет и со стажем более трех лет при условии безаварийной езды и периодом использования ТС больше 10 месяцев составляет 3920,4 рубля. Для водителя моложе 22 лет с меньшим стажем его цена равна 7056,72 рубля.

Кроме того возникают проблемы с использованием коэффициентов страховых тарифов в зависимости от наличия или отсутствия страховых выплат при наступлении страховых случаев. Например, в ЗАСО «ЭРГО Русь» используются тарифы, рассчитанные актуарным способом, и жестко следуют условно принятому правилу: для людей, которым было урегулировано определенное число убытков в год, применяется определенное повышение тарифов и/или обязательная франшиза по каско. Причем, это не значит, что они мошенники или плохо водят машину. Просто у автовладельцев на этой территории по каким-то причинам сложился такой стиль владения своим имуществом – транспортным средством, и по статистике они имеют повышенную степень риска. И если какая-то иная страховая компания застрахует такого клиента по более дешевому тарифу, это будет означать, что она примет одно неправильное решение и накажет себя на сумму разницы в премии. Но если таких застрахованных будет тысяча, то это уже стратегическая ошибка.

В свете сложившейся ситуации самое время начать создавать базу страховых историй. А каждый страховщик должен самостоятельно принимать решение относительно способов использования представленной информации – как он будет повышать тариф для клиентов с большим количеством убытков в прошлом, или, наоборот, какую скидку он будет предоставлять клиентам, которые не заявляли страховых случаев. Тот, кто не сможет пользоваться этой системой, в первую очередь пострадает сам. А с учетом того, что силами и государственного надзора, и автоюрисов, уклоняться от оплаты убытков недобро-

совестным страховщикам становится все сложнее, количество таких компаний на страховых рынках безусловно будет сокращаться.

Страховые истории позволят применять обоснованную дифференцированную систему коэффициентов и тарифов ОСАГО.

Кроме того, Центральный Банк РФ планирует изменение территориальных коэффициентов использования транспортных средств. В настоящее время среднее значение коэффициента страховых тарифов в зависимости от территории преимущественного использования транспортного средства для транспортных средств, за исключением тракторов, самоходных дорожно-строительных и иных машин и прицепов к ним составляет 1,163, максимальное значение данного коэффициента равно 2, минимальное – 0,6. Территории, на которых применяется максимальная ставка коэффициента: Якутск, Казань, Пермь, Тюмень, Челябинск, Москва, Сургут. Минимальная ставка применяется на территориях прочих городов и населенных пунктов территорий, не вынесенных в общий перечень. Упомянутое Центральным Банком увеличение территориальных коэффициентов сможет оказать существенную поддержку национальным страховщикам отдельных территориальных единиц.

Однако в связи с обсуждением вопроса тарифов можно наблюдать ряд принципиальных проблем. К сожалению, на наш взгляд, возникает неверное толкование статистических данных о сборах и регулярных выплатах по ОСАГО. Знаменитая постоянно повторяемая конструкция: «Страховщики собрали 100 рублей, а выплатили 60-65, значит, они получают сверхприбыли и надо снижать тарифы». Это некомпетентный и неактуарный взгляд, нельзя смотреть на рынок так ограничено. Базовый тариф, как мы знаем, не менялся 10 лет, а уровень инфляции в стране растет, и в связи с нестабильной политической ситуацией ожидается увеличение темпа инфляции до 7%. Мы знаем, как растут цены на все, в том числе на ремонт автомобилей, как стабильно увеличивается российский автопарк. Страна уже приблизилась к лидерству в Европе по продажам новых автомобилей, пока еще уступая Германии. Изменение парка автотранспортных средств определенным образом оказывает влияние на статистику по премиям и убыткам ОСАГО.

Но не только низкие страховые тарифы, на наш взгляд, вызвали кризис в российском автостраховании. Значимой проблемой выступает и то, что до последнего времени в страховых компаниях многие менеджеры по продажам видели только два пути повышения результативности своей работы: понижение тарифов и повышение комиссионных на продукты с активным спросом. Автострахование как раз таким продуктом и было, и остается по сей день. До 2013 года данная модель развития была жизнеспособной на рынке. В треугольнике «Страховая компания – Агент – Страхователь» недостаток премии или чрезмерно высокие комиссионные часто компенсировались за счет не очень справедливых сокращений выплат. При этом обращение клиента в суд было чревато только выплатой оставшейся части возмещения без существенных штрафов.

Известное решение Верховного суда и появление отрасли «автоюристов» мгновенно лишили такую модель развития состояния равновесия. Маятник судебной практики качнулся в диаметрально противоположную сторону. Все, что потом происходило, назвали кризисом в автостраховании. Вставал вопрос даже о том, что страховые компании будут отказываться от данного вида страхования. К сожалению, слишком простые способы решения вопросов привели в итоге к плачевным результатам.

Может быть, кризис в автостраховании создаст необходимые условия для того, чтобы страховщики перестали оценивать бизнес только по объему премии и стали предпринимать соответствующие меры и создавать эффективные инструменты для поддержки и развития системы автострахования в РФ. А без хорошо отработанной и сбалансированной тарифной политики по обязательному страхованию гражданской ответственности не представляется возможным достижение положительного эффекта.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЕ ССЫЛКИ

1 Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО) [Электронный ресурс] : Федеральный закон от 25.04.2002 № 40-ФЗ. – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

2 Об утверждении страховых тарифов по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств, их структуры и порядка применения страховщиками при определении страховой премии [Электронный ресурс] : Постановление Правительства РФ от 8 декабря 2005 г. № 739. – Доступ из справ.-правовой системы «КонсультантПлюс».

3 Официальный сайт Российского союза Автостраховщиков. – Режим доступа: AUTOINS.RU

4 Орлова Д. «На сколько подорожает ОСАГО для уфимцев?» Банк России предлагает повысить территориальные коэффициенты, применяемые для расчета стоимости полиса ОСАГО [Электронный ресурс] / Д. Орлова:– Режим доступа: [HTTP://DENGI.UFA1.RU/TEXT/NEWS_FIN/772596.HTML](http://dengi.ufa1.ru/text/news_fin/772596.html) – (2014, 21 март.).

PROBLEM TARIFF POLICY INSURANCE AV TOGRAZHDANSKOY LIABILITY

Hlynkova I.A.,

*4th year student, Department of Economics,
e-mail: hlynkova@yandex.ru
Ogarev Mordovia State University,
Saransk*

Makeykina S.M.,

*PhD, Associate Professor, Department of Finance and Credit
e-mail: makeikinasm@yandex.ru
Ogarev Mordovia State University,
Saransk*

The article describes the problems of tariff policy on auto insurance and civil responsibility. Considered proposals to change the coefficients CMLI insurance rates depending on the age / experience of the driver, from the territory of the pre-emptive use of the vehicle and, depending on the presence or absence of insurance payments. And as we calculated the required increase in tariffs for CMLI.

Key words: motor third party liability insurance rates, driving experience, policy CMLI, insurance history.