

Начавшаяся реформа обязательного страхования автогражданской ответственности (ОСАГО) тревожит бизнес, связанный с автомобильными перевозками. Повышение цен на страховые полисы для них уже началось. Исправить ситуацию могла бы более диверсифицированная тарификация не только для физических лиц, но и для компаний, но пока рассчитывать на это не стоит.

Связанный с автоперевозками бизнес с тревогой наблюдает за набирающей обороты реформой ОСАГО. Как известно, в настоящее время меняется система исчисления полисов ОСАГО — в частности, по-новому будет определяться базовый тариф на коэффициент стажа и возраста водителя (КВС), коэффициент бонус-малус (КБМ: скидки за безаварийную езду и надбавки за аварии), коэффициент территории (КТ, определяется по месту регистрации владельца автомобиля) и коэффициент, связанный с мощностью двигателя (КМ).

С 9 января на 20% расширен тарифный коридор базового тарифа: если ранее он составлял 3432–4118 руб., то сейчас определяется в рамках 2746–4942 руб. Одновременно вводится более гибкая система КВС, где вместо четырех ступеней градацией становится 58 и, таким образом, коэффициент снижается для опытных водителей и повышается для молодых и неопытных. На следующих этапах реформы будет изменяться система применение коэффициента за безаварийную езду (КБМ с 1 апреля), предполагается дальнейшее расширение тарифного коридора (до 30% осенью 2019 года, а затем до 40% осенью 2020 года), также будет вестись работа над возможным упразднением коэффициентов территории и мощности.

Главный вопрос, который волнует всех пользователей автомобильных страховок,— приведет ли реформа ОСАГО к их удорожанию? Страховые компании успокаивают: первые результаты говорят о том, что цена страховки не только не повысилась, но даже снижается. По заявлению представителей Российского союза страховщиков (РСА), средняя цена по ОСАГО в январе текущего года снизилась на 2,3% (и составила 5688 руб.). Однако реформа только начинается, и если в отношении физических лиц возможное повышение ставок коснется в первую очередь тех, кто чаще попадает в аварии или имеет небольшой опыт вождения, то представителям бизнеса приходится сложнее.

Неминуемый рост

Уже по итогам первого месяца вступления в силу реформы ОСАГО предприятиям, в отличие от «физиков», приходится платить за страховку больше. «Для юридических лиц дела с реформой ОСАГО обстоят не так радостно, как для частных лиц — по данным РСА, например, полисы для такси подорожали на 2,3%, для автобусных перевозчиков — на 13,1%, для трамваев рост составил 13,7%, цена ОСАГО для троллейбусов выросла на 5,5%»,— констатирует директор департамента финансовых услуг ГК «Автоспеццентр» Наталья Ширяева.

Как утверждает менеджер по маркетингу компании Mio Technology в России Наталья Столярова, изменение системы расчета коэффициентов (бонус-малус, возраст, стаж) бизнеса коснется лишь отчасти. Выгоду от нее получат только те компании, которые предпочитают использовать арендованные автомобили, принадлежащие частным лицам. «В тех случаях, когда компания располагает собственным автопарком, воспользоваться этими льготами не удастся,— утверждает госпожа Столярова.— Компании в большинстве случаев оформляют так называемые открытые полисы ОСАГО, в которых не указаны допущенные к управлению транспортным средством лица. На стоимость таких полисов действие понижающих коэффициентов не распространяется, и платить за них придется по максимальной ставке, как и прежде. А она уже, по сути, повысилась на 20% от базовой величины, а с 1 сентября 2020 года это повышение достигнет 40%. С 1 сентября 2020 года не удастся и сэкономить за счет регистрации автопарка в регионах: реформа подразумевает упразднение региональных коэффициентов. А рассчитывать на то, что страховщики снизят московские тарифы до уровня региональных, не стоит — скорее всего, наоборот, региональные тарифы возрастут до уровня столичных».

Представители бизнеса, связанного с автомобильными перевозками, согласны со скептическими прогнозами роста цен на страховку. «Рост стоимости ОСАГО для организаций, скорее всего, произойдет за счет роста коэффициента для полисов, не имеющих ограничений по количеству водителей, отмены системы скидок, тарификации по верхнему значению коридора,— считает Анатолий Минутин, руководитель сервиса внутригородской малотоннажной доставки «Лорус Эс Си Эм».— При этом при реализации второго этапа реформы и отмене повышающих коэффициентов по мощности двигателя и территориальному присутствию транспортного средства рост базовых тарифов на ОСАГО может составить порядка 30–35%, что в значительной степени отразится на деятельности логистических операторов и владельцев грузовой техники». По оценке Анатолия Минутина, реформа ОСАГО приведет к снижению доходности коммерческих автомобильных перевозок в России, и первыми попадут под удар таксопарки, индивидуальные предприниматели, логистические операторы.

За компанию

Сами страховщики признают, что реформа ОСАГО приведет к удорожанию страховых услуг для юридических лиц. По логике страховых компаний те же таксисты больше ездят, чаще попадают в аварии, соответственно, и за страховку должны платить больше. «В результате реформы ОСАГО каждый пользователь будет платить справедливую стоимость полиса, что является большим плюсом реформы,— говорит директор управления корпоративного автострахования компании «Ренессанс страхование» Дмитрий Усанов.— При этом бизнес, напрямую связанный с эксплуатацией машин (такси, экспресс-доставка продуктов питания), ожидаемо получит повышенный КБМ и стоимость полиса для этого сегмента будет выше, чем ранее».

Эти доводы кажутся убедительными, но по мнению участников рынка, повышение тарифов ОСАГО для перевозчиков в итоге приведет к тому, что коммерческие пассажирские перевозки начнут уходить обратно в тень. Многие таксисты не будут уведомлять страховщиков о роде своей деятельности и будут пытаться оформить страховку как частные лица.

Эксперты считают, что в отношении бизнеса реформа ОСАГО была бы справедливой, если бы для компаний страховые тарифы зависели от безаварийной езды каждого

конкретного автотранспортного предприятия. «Для наименьших потерь для бизнеса необходимо внедрить полностью свободные тарифы, которые зависели бы от конкретного юридического собственника автомобиля,— считает исполнительный директор компании «Лаборатория умного вождения» Михаил Анохин.— Таким образом, добросовестные и ответственные таксопарки не переплачивали бы из-за высокой аварийности своих коллег. А владельцы бизнеса были бы мотивированы нанимать на работу ответственных водителей с низкой вероятностью стать виновником ДТП, поскольку это напрямую влияло бы на их страховые расходы».

Коммерсантъ, 19.03.2019