

**Департамент страхования и
экономики социальной сферы
Финуниверситета**

Цыганов Александр Андреевич

Цели исследования



- ➔ Исследовать поведенческие тренды со стороны автовладельцев, страховых компаний (СК) и станций технического обслуживания (СТО) в современных условиях.
- ➔ Исследовать возможные инструменты для исправления негативных трендов и возможность их реализации в современном нормативно-правовом окружении.

Источники информации

Публичные статистические
данные РСА

Публичная
статистика
Росстата

Статистика и
опросы
страховщиков

Опросы
Автодилеров /
Станций
технического
обслуживания

Опросы граждан

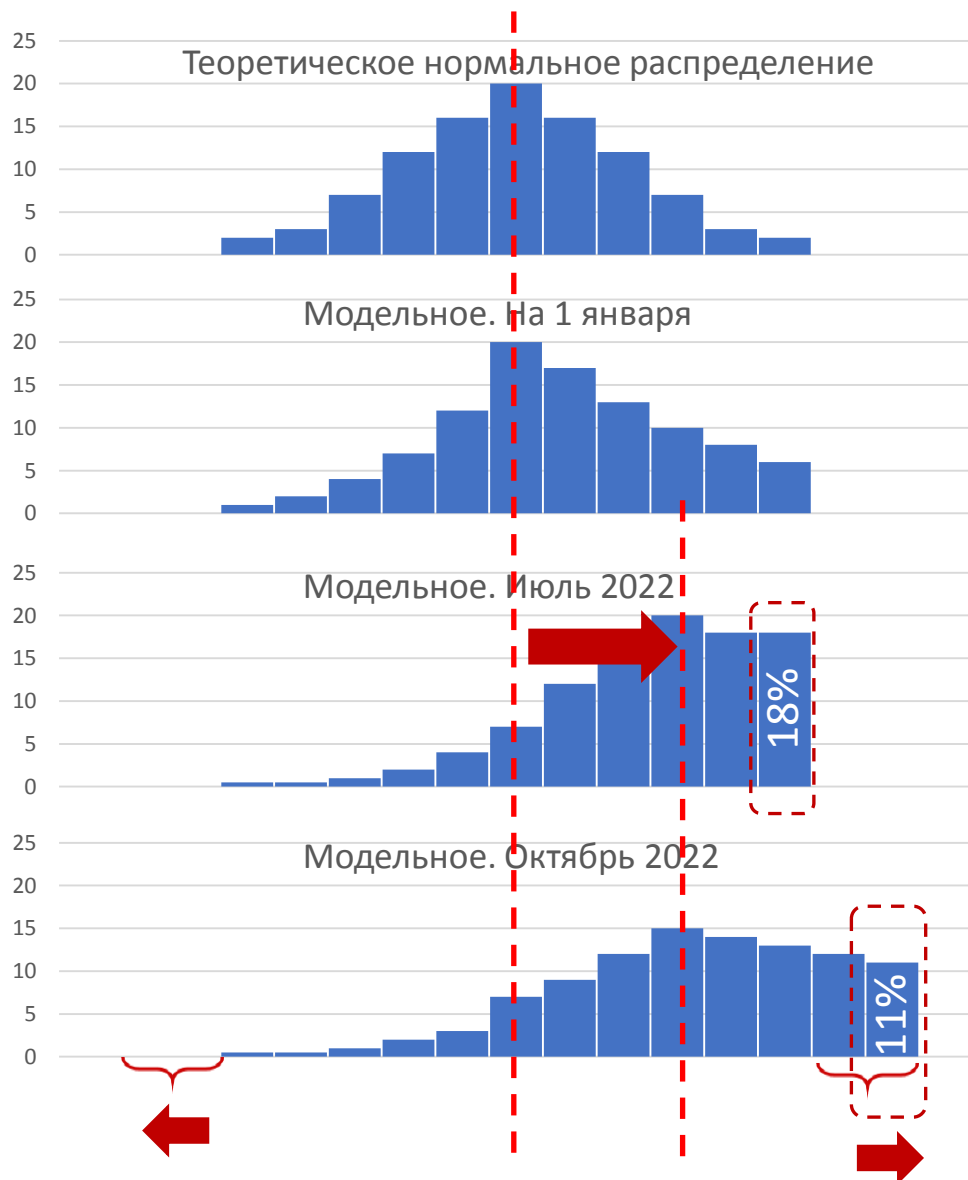
Выбранный информационный материал позволил провести сопоставление данных, получаемых различными методами с фактическими статистическими показателями.

Наблюдаемые тренды



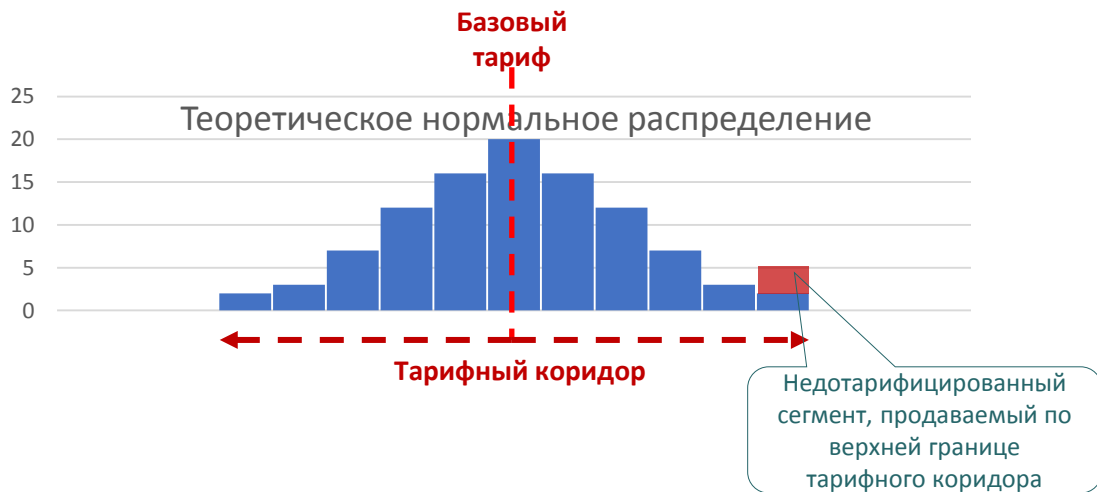
Положительные	Негативные
Методология пересмотра цен в Справочниках ЕМР позволила своевременно привести выплаты по ОСАГО к рыночному уровню	Резкий рост средних цен в справочнике ЕМР (на 28% с 19.06 и на 2,6% с 19.09) привел к тому, что выплаты по этим справочникам не покрыты актуарными резервами
	Вслед за ростом средней выплаты фактически изменяется средняя стоимость полиса, что влияет на отношение потребителей к ОСАГО (существует риск роста доли автовладельцев без полисов)
	Расширение тарифного коридора не позволило устранить недотарифицированные сегменты.
Расширение тарифного коридора в незначительной мере затронуло рядового водителя - стоимость полиса ОСАГО резко подорожала именно для высокорисковых категорий водителей и почти приблизилась к реальной оценке риска их вождения (молодежь, такси, каршеринг)	Рост стоимости полиса «для опасных категорий» водителей не приводит к отказу ими от вождения или изменению стиля вождения, сохраняя повышенную опасность для окружающих
Методология анализа цен на запасные части отражает рыночное состояние предложения (включая спекулятивное)	90+% граждан выбирает урегулирование убытка в денежной форме. Фактический способ ремонта обходится автовладельцам значительно дешевле, чем предусмотрено ЕМР.
	В ряде регионов при выплате деньгами разница между способами ремонта («по ЕМР» и «реальным») достигает кратной разницы, что значительно повышает уровень «бытового мошенничества»

Базовый тариф и тарифный коридор (1/2)



- ➔ Резкое изменение цен на запасные части, своевременно отраженное в Справочнике ЕМР, фактически, сместило величину базового тарифа на 15-20%
- ➔ Доля недотарифицированных сегментов в июле возросла до 18% (доля полисов, передаваемых в пул).
- ➔ Расширение тарифного коридора не привело к «центрированию» базового тарифа, но позволило снизить долю недотарифицированных сегментов до 11%.

Базовый тариф и тарифный коридор (2/2)



Теория страхования:

Величина базового тарифа определяется основными факторами риска (премии, выплаты [частота, убыточность])

Ширина тарифного коридора определяется дисперсией риска.

Остаются недотарифицированными (справедливый тариф за пределами верхней границы тарифного коридора) следующие сегменты автовладельцев:

- ✓ Молодые водители без опыта вождения;
- ✓ Такси;
- ✓ Каршеринг;
- ✓ Большегрузные автомобили, эксплуатируемые в крупных городах;
- ✓ Транспортные средства, эксплуатируемые в сфере доставки товаров;
- ✓ Общественный транспорт;
- ✓ Отдельные населенные пункты (регионы), находящиеся вблизи крупных городских агломераций и имеющие коэффициент территории (КТ) меньше 1.
- ✓ Водители с классом КБМ, имеющими высокую частоту ДТП (3 и менее).
- ✓ Отдельную значительную проблему составляют [в целом аккуратные] водители «без полисов», которые оказались в «незначительном ДТП», но в целях компенсации ущерба приобретают полис с искажением в документах даты ДТП.

Каждый автовладелец платит из своего кармана дополнительно 775 руб (13,1% к ср.полиса 2022) прибавкой к стоимости своего полиса за недотарифицированные сегменты

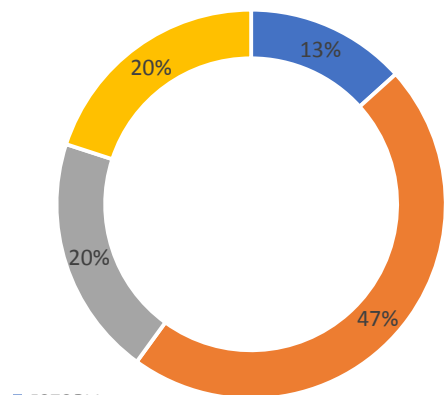
При отсутствии расширения тарифного коридора 12.09, подобная переплата составляла бы 1.268 руб (21,4% к ср.стоимости полиса 2022)

При расширении тарифного коридора повысится индивидуализация тарифов – каждый сегмент будет оплачивать свою справедливую стоимость риска.

Готовы ли Ваши клиенты понижать категорию запчастей (например, вместо оригинальные применять аналоги, вместо аналогов применять б/у), чтобы ускорить ремонт или снизить цену ремонта?

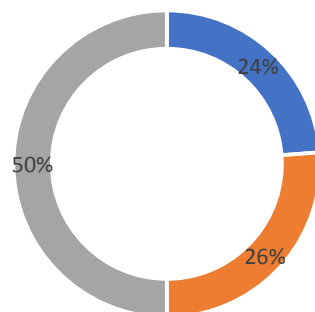
Результаты опроса автодилеров / СТОА

В каких случаях Ваши клиенты готовы понижать уровень/ требования к запасным частям



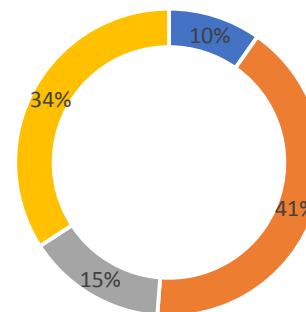
- готовы
- в случае предоставления скидки и/или существенного сокращения срока ремонта
- только для старых автомашин
- не готовы

Автовладельцы готовы снизить требования к запасным частям для ремонта (использование бывших в употреблении) в случае предоставления заметной скидки на ремонт, а также для старых автомобилей



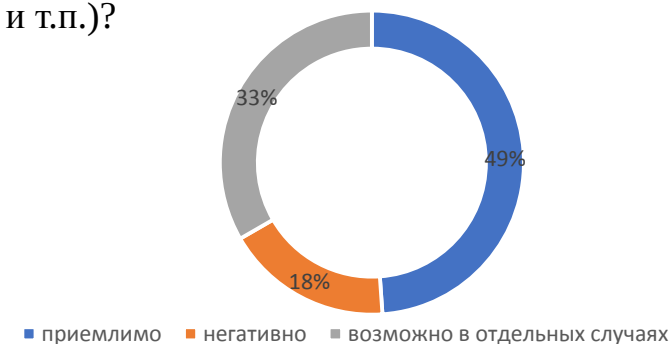
- проблем нет
- есть серьезные проблемы, значительная часть ремонтов откладывается
- есть проблемы по отдельным маркам

Оценка текущего уровня обеспечения запасными частями



- уже налажен
- частично налажен
- нет, но планируется
- нет и не нужно

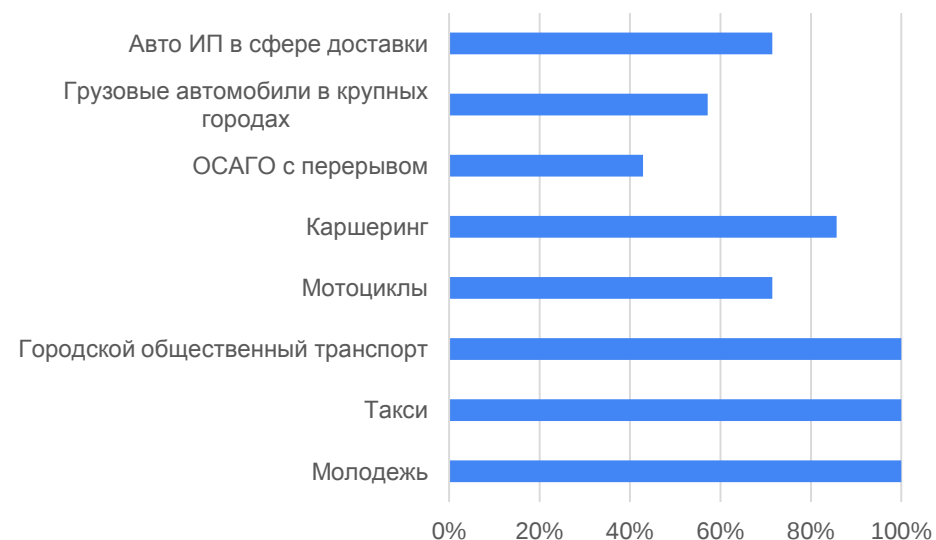
Как Вы относитесь к использованию бывших в употреблении запасных частей, если замена детали не влияет на безопасность эксплуатации автомобиля (например, стекла, бампер и т.п.)?



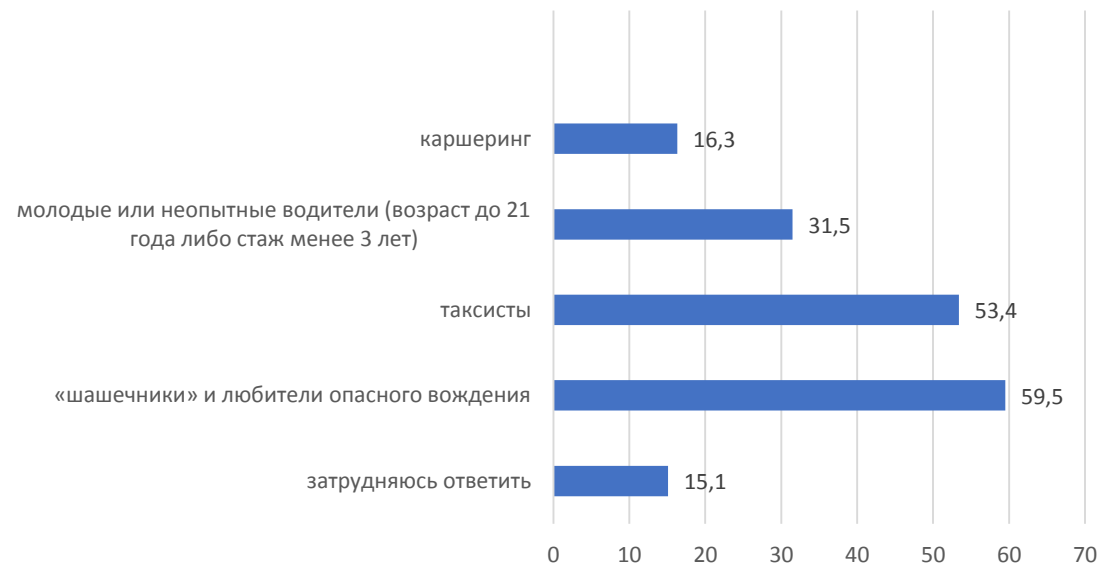
Налажено ли у Вас обеспечение новыми запасными частями (например, из третьих стран «параллельный импорт»)?

Ранжирование источников сверхнормативного риска на дорогах глазами страховщиков и автовладельцев

Наиболее рискованные категории автовладельцев, мнение СК



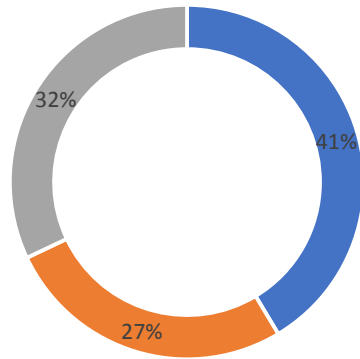
Для кого, как Вы считает, тарифы ОСАГО должны быть повышенными («горе-водители»)? мнение страхователей



И автовладельцы, и страховые компании выделяют такси и молодых водителей как основной источник опасности на дорогах.

Решение автовладельца о ремонте после получения выплаты по ОСАГО

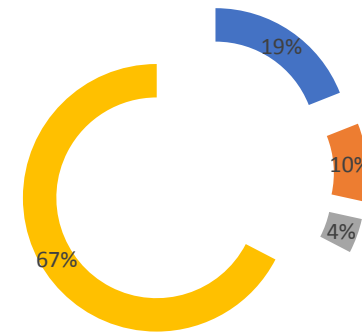
Если Вы получили выплату по ОСАГО, использовали ли Вы ее для ремонта автомобиля?



- да, сразу
- нет, сделал это значительно позже
- нет и не буду, повреждения не критичные

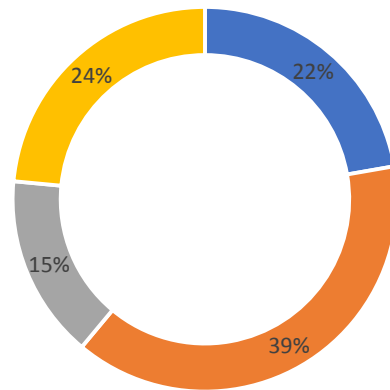
Для многих автовладельцев получение денежной выплаты в приоритете, при этом не менее 30% не собираются ремонтировать автомобиль

Законодательство по ОСАГО позволяет осуществить ремонт автомобиля силами страховщика. Какое Вы предпочитаете решение о ремонте?



- пусть в любом случае ремонтирует страховщик
- предпочту ремонт страховщика, если повреждение сложное. Для мелких повреждений всё сделаю сам
- сначала выясню, на какой СТО будет осуществляться ремонт и лишь потом приму решение
- предпочитаю выплату, решение о необходимости ремонта приму сам

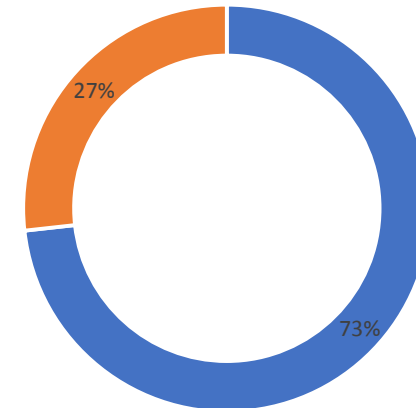
Что Вы будете делать в условиях дефицита запчастей?



- буду ждать поставки оригинальных запчастей
- поставлю новые, но не оригинальные
- поставлю б/у запчасти, если это не влияет на безопасность (стекло, зеркало, бампер и т.п.)
- буду ездить без ремонта, если повреждение это позволяет

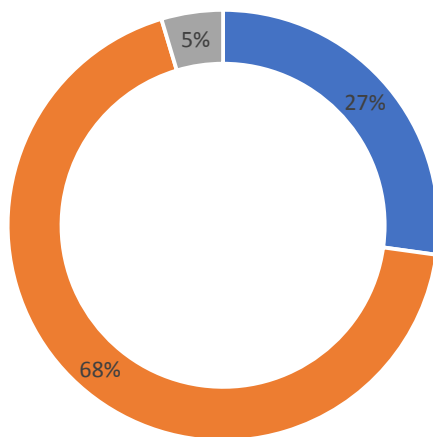
Если срок поставки запчастей значительный или неопределённый, готовы ли Вы понизить требования к их качеству?

Срок ремонта определяет выбор автовладельца



- да, срок важнее (при приемлемом качестве запчастей, например, перейти с «оригинальных» на «неоригинальные», с «неоригинальных» на «б/у»)
- нет, для меня качество запчастей критично, даже если это не влияет на безопасность эксплуатации

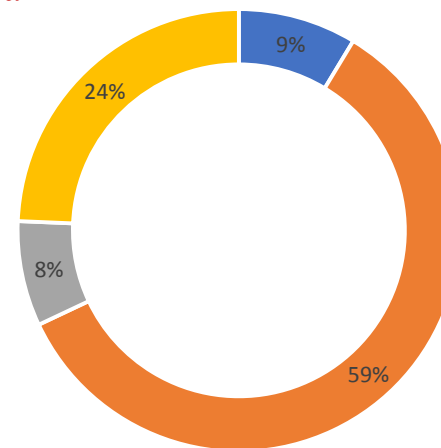
Достаточно ли страхового покрытия ОСАГО в размере 400 тысяч рублей?



- этого достаточно, так как сумма покрывает большинство убытков
- размер следует увеличить, так как подорожали запчасти
- затрудняюсь ответить

Автовладельцы хотели бы увеличить размер страхового покрытия, но не за счёт кратного роста страховой премии

При какой цене полиса Вы откажетесь от вождения?



- даже при росте на 10-20%
- при росте на 50-100%
- при росте более чем вдвое
- не откажусь, в любом случае буду платить

Оценка доли водителей без полисов



- ➔ Согласно опросам страховых организаций, доля автовладельцев «без полисов» составляет от 5 до 25%.
- ➔ 5% признались в том, что ездят без полиса. И только 14% автовладельцев оправдывает автовладельцев «без полиса ОСАГО» высокой стоимостью полиса (среди молодежи такая доля 20%)
- ➔ Финансовый Университет на основании сопоставления косвенных данных оценивает «долю безполисных водителей» в на уровне 11-12%
- ➔ Достаточно часто «безполисные водители» оформляют ДТП задним числом (высокая доля ДТП в первые дни срока действия полиса у водителей, имевших перерыв в полисе ОСАГО)

Каждый добросовестный автовладелец платит из своего кармана за уклониста в среднем 596 руб
(11% к ср.полису)

- ➔ Необходимо повысить ответственность автовладельцев (ШТРАФ) за уклонение от исполнения обязанности по закону.
- ➔ Необходимо повысить ответственность ГИБДД по контролю за уклонистами. А местным властям требовать от них повышение качества контроля.

ОСАГО становится «доходом»

→ 90+% граждан выбирают способ урегулирования убытка - «деньгами».

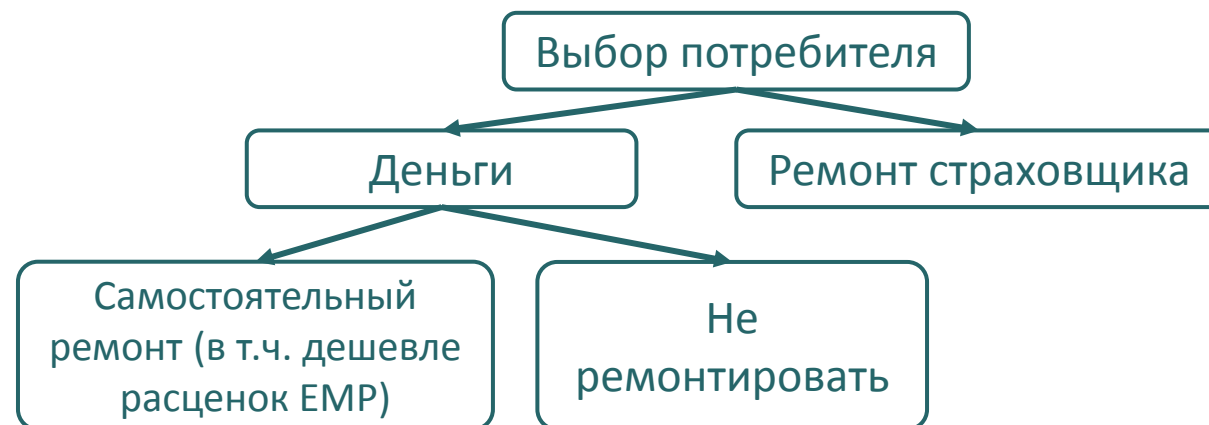
→ Страховщики, кто готов осуществлять ремонт авто по ОСАГО, не могут брать на себя обязательств по сроку и качеству в силу неопределенности сроков поставки запасных частей и жесткости сроков в законе.

→ Фактически, большинство водителей находит способ ремонта автомобиля по ценам «ниже Справочника ЕМР»:

- Используют б/у запасные части;
- Не ремонтируют, если повреждение незначительное;
- Чем старше автомобиль, тем мягче отношение к ремонту (особенно для авто старше 5-7 лет).

→ Особая статья дохода граждан: несертифицированные автомобили (редкие, в т.ч. с правым рулем), для которых расценки на запасные части носят спекулятивный характер (особенно для повреждений, не требующих фактической замены детали).

→ ОСАГО как бизнес: заметен значительный разброс среднего убытка в регионах с близкой интенсивностью движения.



Признание, что автомобили старше 5 лет ремонтируются по факту дешевле, чем рассчитано по ЕМР, позволит заметно снизить размер средней выплаты (а затем и стоимость полиса), а также устранить базу для бытового мошенничества.

Ремонт несертифицированных автомобилей (приоритетно праворуких) необходимо легализовать использованием б/у деталей (в случаях, когда ремонт не влияет на безопасность эксплуатации)

Много платишь? Спроси у губернатора

Регион	Средняя выплата
Респ-ка Северная Осетия - Алания	134 085
Республика Ингушетия	132 345
Карачаево-Черкесская Республика	106 664
Чеченская Республика	106 344
Приморский край	92 556
Средняя по РФ	71 568
Новгородская область	58 118
Чувакская Республика - Чувакшя	57 821
Республика Коми	55 960
Республика Карелия	55 342
Ненецкий автономный округ	51 444

Тяжесть ДТП

Регион	Ср. выплата по жизни - здоровью на полис
Республика Тыва	650
Кабардино-Балкарская Республика	556
Респ-ка Северная Осетия-Алания	516
Республика Дагестан	461
Республика Калмыкия	419
Средняя по РФ	243
Республика Саха (Якутия)	75
Ненецкий автономный округ	62
Магаданская область	60
Чукотский автономный округ	53
Еврейская автономная область	51

Регион	Частота страховых случаев
Республика Дагестан	8,4%
Приморский край	7,7%
Хабаровский край	6,7%
Г. Санкт-Петербург	6,4%
Новосибирская область	6,3%
Средняя по РФ	5,1%
Пермский край	3,9%
Республика Хакасия	3,8%
Магаданская область	3,3%
Забайкальский край	2,7%
Чукотский автономный округ	2,0%

Интенсивность движения

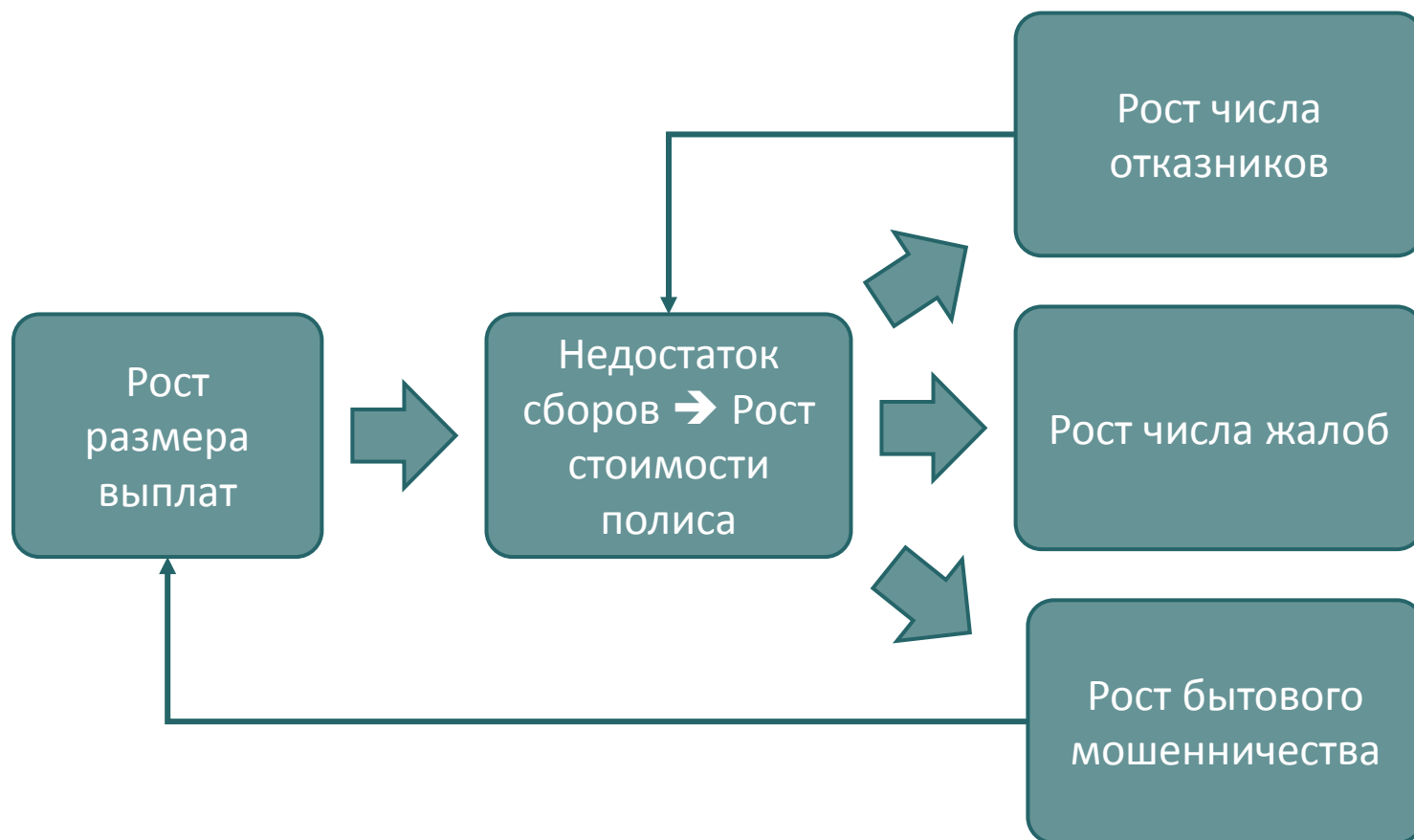
Регион	Доля застрахованных авто *
Респ-ка Северная Осетия - Алания	28,6%
Республика Ингушетия	34,6%
Чеченская Республика	34,8%
Камчатский край	39,0%
Республика Адыгея (Адыгея)	40,2%
Средняя по РФ	64,8%
Республика Татарстан (Татарстан)	85,4%
Смоленская область	85,6%
Брянская область	86,3%
Республика Тыва	99,1%
Еврейская автономная область	100,0%

Стоит проанализировать местным властям

Каждый губернатор может создать условия для снижения стоимости полиса в своем регионе, **если:**

- Будет содействовать безопасности дорожного движения в регионе (частота, тяжесть);
- Снизит уровень бытового мошенничества (ср. выплата);
- Снизит долю уклонистов от страхования.

Ключевой риск: разгон стоимости полиса



- ➔ При росте стоимости полиса начнет увеличиваться доля автовладельцев, игнорирующих обязанность по наличию полиса ОСАГО.
- ➔ Значительная часть «отказников» приобретает полис ОСАГО после ДТП, чем увеличивает убыточность ОСАГО и формирует необходимость роста стоимости полиса
- ➔ Жалобы [как давление на власть]. Однако, в части связанных с отказом в заключении договора ОСАГО, они формируются лишь от «недотарифицированных» категорий автовладельцев.
- ➔ Разрыв в расчетной и фактической стоимости ремонта стимулирует рост бытового мошенничества.

Для предотвращения роста стоимости полисов необходимо привести формулу выплат к реальной жизни

- ➔ Легализация использования б/у запчастей поможет предотвратить рост стоимости полиса ОСАГО
- ➔ Максимизировать усилия по минимизации доли уклонистов (повышение штрафов за управление без полиса ОСАГО; увеличение числа камер, выявляющих водителей без полисов; социальная реклама и т.п.)
- ➔ На системной основе вовлечь в работу губернаторский корпус, как значительно влияющих на безопасность дорожного движения (частота страховых событий, тяжесть средней выплаты), число уклонистов от ОСАГО (контрольные процедуры) и уровень бытового мошенничества (контрольные процедуры).
- ➔ Устранить доходную базу у бытового мошенничества, признав возможность применения для ремонта по ОСАГО б/у запасных частей для праворульных автомобилей.
- ➔ Устранить из тарифообразования ОСАГО социальную составляющую и формировать тарифы на основе актуарных расчетов (устранить пониженный КТ для отдельных регионов [фактически, финансируемых за счет других]), КМ как налог на дорогие авто и т.п.

Реализация предложенных мер позволит значительно
снизить среднюю стоимость полиса ОСАГО и
приостановить объективный рост его стоимости

- ➔ Если социальная составляющая в составе тарифа ОСАГО будет сохраняться, то стоит провести профессиональную дискуссию в отношении данных сегментов. По факту происходит субсидирование высокорисковых категорий водителей (такси, каршеринг, безполисники) и бытового мошенничества в отдельных территориях, что не соответствует целям социальной защиты граждан и не справедливо в отношении основной массы граждан, по сути выступающими спонсорами высокорисковых категорий автовладельцев.
- ➔ Применять актуарно-обоснованный базовый тариф и ширину тарифного коридора. Для отдельных сегментов разработать иной базис формирования тарифа (например, плата по факту эксплуатации [например, молодежь], плата от интенсивности эксплуатации [например, для такси]).

Спасибо за внимание!