

Полис разнодушия

Две трети россиян либо не успели сформулировать свое отношение к ОСАГО, либо уверены, что от «автогражданки» им не тепло, не холодно. К таким выводам пришли специалисты ВЦИОМ.

Лишь каждый пятый из 1600 респондентов видит пользу в данном виде обязательного страхования, а 12% указывают на его вредоносность. Впрочем, понимание приходит с опытом, и если в качестве объекта исследования оставить только владельцев полисов ОСАГО, картина вырисовывается более четкая: 34,4% владельцев настроены позитивно, 17,9% - негативно, но более всего – 39% - нейтральны в своих взглядах.

Но мало купить полис - чтобы испытать всю полноту ощущений, надо побывать в ДТП. Если более четверти безаварийных автовладельцев затрудняются ответить на вопрос, довольны ли они своим страховщиком, то при наличии неприятного опыта с этим проблем не возникает. Примечательно, что более или менее удовлетворенных услугами своей компании больше, чем разочарованных – 53,7% и 43,9% соответственно.

Довольные или недовольные, но 60,1% респондентов ВЦИОМ собираются перезаключать договор ОСАГО в той же компании, 8% - либо уже сменили страховщика в текущем году, либо сделают это, когда придет время. Но есть еще 9,1% автовладельцев, которые вовсе не планируют обновлять свой полис. Трудно представить, что все они вознамерились продать свои машины и пересесть на велосипеды. Значит, по крайней мере, часть из них будет ездить незастрахованными? Почему бы нет. Топ-менеджер одной из страховых компаний не так давно проводил эксперимент: разъезжал без полиса и ждал, когда же его поймает ГАИ. На тот момент, когда об этом стало известно «Ф.», исследовательская акция продолжалась несколько месяцев, но в поле зрения инспекторов экспериментатор ни разу не попал. К тому же у аферистов сейчас можно приобрести дешевую подделку полиса, которую «не стыдно» показать сотруднику ГИБДД.

Поинтересовались социологи и тем, где россияне покупают «автогражданку». 45,8% не ленятся обращаться в офис страховщика, 28,2% предпочитают действовать через агента, а 18,8% автовладельцев «отовариваются» полисами в ГИБДД. Вообще-то, торговать «автогражданкой» на территории госучреждений не совсем законно, но возможно респонденты имели в виду передвижные точки продаж в непосредственной близости от объектов ГАИ.

В ходе опроса социологи также выяснили, что россияне побаиваются либерализации тарифов на ОСАГО. Почти две трети опрошенных убеждены, что регулированием тарифов должно заниматься государство, и только 13% считают, что справедливую цену способны назначить сами страховщики.

Возможен торг.

Всякая дискуссия об ОСАГО начинается с бурного обсуждения тарифов. Новые доводы и в пользу их снижения, и в пользу увеличения появляются с поистине пугающей регулярностью и на самых разных уровнях. Наиболее щедрой на «весомые аргументы» была и остается Госдума. ОСАГО не повезло изначально – реализация столь грандиозного проекта пришлось на предвыборный год. Но не видать закону покоя от депутатов и поныне, тем более что не за горами следующие выборы. Так, на втором году жизни «автогражданки» из-под перьев депутатов Георгия Бооса и Ильдара Габдрахманова вышел законопроект, наделяющий Думу правом регулировать тарифы через соответствующие поправки. Судя по всему, они остались недовольны тем, как это делает правительство. По крайней мере, все в том же законопроекте народные избранники предложили сократить базовые ставки вдвое.

Идею законодательного регулирования тарифов вскоре поддержал другой представитель нижней палаты парламента - Валерий Гребенников. Но распорядился бы он такой возможностью иначе – повысил бы базовые ставки на 21,7% для юридических лиц и почти на треть для граждан. Непопулярная мера, но она, несомненно, пришлось бы по душе страховщикам. Впрочем, перспективы обоих законопроектов пока довольно призрачны.

Не молчит и страховой бизнес. Не так давно свою убыточность посчитали и, возможно, прослезились компании, входящие в «Урало-Сибирское соглашение». В основу расчета легло соотношение выплат к

заработанной нетто-премии (сегодня ее размер установлен на уровне 77% от взноса по ОСАГО). По итогам первого квартала этот показатель в Западной Сибири составил почти 111%, а на Урале чуть больше 107%.

Не применительно к этим конкретным компаниям хочется отметить: если платить агентам немислимые комиссионные, то и 200% убытков – еще не предел. Между тем завышение расходов на ведение дела – явление на рынке ОСАГО очень даже распространенное.

Но есть примеры и весьма рентабельных «автогражданских» портфелей. Их владельцы вовремя поняли, как управлять ситуацией. Например, ряд столичных компаний в свое время пошли на, казалось бы, дешевый трюк, предложив страхователям за символическую доплату в несколько раз увеличить лимит ответственности. Фокус заключался в том, что подобная оферта делалась только владельцам хоть мощных, а следовательно, дорогих машин, которые по статистике в ДТП попадают реже. Качество портфеля резко улучшилось, и теперь его остается только поддерживать.

Со временем в моду вошли и более грубые способы регулирования убыточности. Дело в том, что договор ОСАГО является публичным, а значит, страховщик обязан осчастливить полисом любого, кто к нему обратился. Но, осознав, что «автогражданка» – не самое выгодное дело, а в отдельных регионах и вовсе гиблое, некоторые операторы стали стремительно сворачивать свои точки продаж, а если клиент все же добирался до стационарного офиса, ему могли запросто отказать, мол, полисы кончились.

Справедливости ради надо заметить, что кроме низкого уровня менеджмента, чем страдает изрядная часть рынка, на рост убыточности «автогражданки» влияют и объективные факторы. Например, инфляция. «Если учесть, что тарифы на ОСАГО не корректировались с 2003 года и «съедены» инфляцией уже на 20-25%, а стоимость расходов страховщиков на выплаты по страховым случаям и на ведение дел увеличивается вместе с ней, дальнейший рост убыточности в 2005 году неизбежен», – уверен замдиректора Центра страхования автотранспорта «Росно» Сергей Абалакин.

Пока одни мечтают о повышении тарифов, а другие ратуют за снижение, Минфин стоит над схваткой и играет роль рефери. Его вердикт – 0:0 в пользу дальнейших раздумий. Тезис о том, базовая ставка тарифа сегодня не нуждается в корректировке, на заседании правительства 7 июля повторил замминистра финансов Сергей Шаталов. И оставаться верным этот тезис будет еще как минимум месяцев 15. Только через три года с момента запуска «автогражданки» (плюс время на анализ данных) можно будет подвести окончательные итоги первого страхового периода.

Сделка с жизнью.

Заместитель гендиректора компании «Согласие» Владимир Новиков считает «миной замедленного действия» случаи ущерба жизни и здоровью. Статистика ГАИ показывает огромную – в сотни тысяч – разницу между количеством пострадавших на дорогах и количеством заявлений в страховые компании.

В Европе до 70% выплат по «автогражданке» приходится на компенсацию вреда жизни и здоровью пострадавших в авариях, в России же этот показатель стремится к нулю. Почему так происходит, в общих чертах понятно. Во-первых, медицинская помощь россиянам оказывается главным образом в рамках ОМС, и поди докажи, что ты не мог получить ее иначе, как за деньги. Во-вторых, в стране «серых» зарплат показать реальный доход, утраченный вследствие травмы или потери кормильца, просто нереально. Плюс ко всему мучительные бюрократические процедуры. «В России отсутствует нормальная система оформления документов для получения компенсации ущерба жизни и здоровью, в отличие от работающей «как часы» системы оценки поврежденных автомобилей», – сетует Владимир Новиков. В результате получается, что большая часть выплат по «жизни» идет на похороны. Правительству такой «черный юмор» не нравится, но готовых решений в его распоряжении нет. Само по себе увеличение лимитов ответственности большого эффекта не обещает: какая разница, сколько не получит жертва ДТП – 160 тыс. рублей (сегодняшний максимум на одного потерпевшего) или 240 тыс. (значение, рассматриваемое в Минфине)?

Об одном из немногих вразумительных предложений время от времени вспоминает руководитель Росстрахнадзора Илья Ломакин-Румянцев. Суть его в том, чтобы по аналогии со страхованием от несчастных случаев установить жесткое соответствие между тяжестью травмы и размером возмещения. То есть за сотрясение мозга выплачиваться столько-то, за перелом – столько-то, в случае гибели, надо полагать, – страховая сумма полностью. «Этот подход упростил бы работу, как страховщиков, так и тех, кто рассчитывает тарифы, а также внес бы большую ясность для потерпевших», – уверен гендиректор компании «Прогресс-Нева» Сергей Ковальчук. В том же духе высказывается и гендиректор «Коместры-центр» Евгений Майборода: «Если будет введена единая для всех страховщиков система оценки ущерба здоровью, то это позволит

объективно решать проблемы пострадавших в ДТП. А это важно с социальной точки зрения, ведь сейчас пострадавшему почти невозможно получить компенсацию, адекватную реально понесенным расходам на лечение».

Но какова цена вопроса? Если умножить 30 тыс., именно столько человек ежегодно гибнет на российских дорогах, на 160 тыс. рублей возмещения, получится 4,8 млрд. рублей, а с учетом выплат раненым итоговая сумма может оказаться в 2-4 раза выше. Такую дополнительную нагрузку нынешние тарифы ОСАГО вряд ли выдержат. «Не имея полной статистики по ОСАГО, мы не можем оценить объемы выплат по жизни и здоровью в будущем, и поэтому нельзя необоснованно пересматривать лимиты ответственности страховщиков, - предупреждает Сергей Абалакин. - Тем более что фиксированные выплаты, размер которых будет зависеть от тяжести полученных травм, скорее всего, будут превышать размер фактически понесенных расходов. Данный подход нелогичен».

Между тем, на недавнем заседании правительства тема компенсаций приняла довольно неожиданный поворот. Глава Минздрава Михаил Зурабов предложил за счет страховщиков возмещать расходы государства на лечение и реабилитацию пострадавших в ДТП. Возможно, эта инициатива обойдется страховым компаниям и их клиентам дешевле, чем нетривиальное решение Ильи Ломакина-Румянцева, вот только не видится в нем равным счетом никаких преимуществ для граждан. Но забота о госказне не осталась незамеченной – по крайней мере, в итоговом протоколе заседания идея Михаила Зурабова фигурирует как руководство к действию.

Начальник управления ОСАГО компании «Русский мир» Андрей Знаменский считает такой подход «несколько странным»: «Сегодня все платят взносы по ОМС и получают определенный набор медицинских услуг. Почему теперь за тот же набор услуг надо будет платить еще и по ОСАГО? А тариф в этой ситуации вырастет весьма существенно». Владимиру Новикову из «Согласия» не хотелось бы «за счет страхования покрывать огрехи и проблемы системы здравоохранения». «Если говорить по справедливости, то все автовладельцы уже профинансировали право на медицинскую помощь через единый социальный налог, поэтому при реализации предложения Михаила Зурабова должны получить соответствующий вычет», - считает он.

В конечном счете все вертится вокруг одной единственной фундаментальной проблемы - соотношения тарифа и объема ответственности страховщика. «Не секрет, что когда разрабатывались правила ОСАГО, все делалось для того, чтобы уменьшить тариф, - напоминает гендиректор «Асто-гарантии» Александр Громов. - Поэтому и защита по полису отнюдь не является максимально возможной. К примеру, та же оплата медицинских расходов, если абстрагироваться от понятных ведомственных интересов, - идея достаточно здравая. Но весь вопрос – сколько это будет стоить, повышать ли тариф или сужать лимит ответственности?».

Пока же очевидно, что компромисс между ценой полиса и ценой жизни и здоровья оказался неудачным. И если ситуацию еще можно исправить, то без радикального пересмотра тарифов вряд ли обойдется.

«Лошадиные» коэффициенты.

Менять базовую ставку тарифа правительство сегодня в принципе не готово, зато не прочь поработать с коэффициентами. Что можно ожидать от чиновников? Скорей всего они внимут мольбам страховщиков о наведении порядка с территориальными коэффициентами. «В различных регионах убыточность может очень сильно отличаться, а где-то она уже превышает 100%, - констатирует Андрей Знаменский. – И если коэффициенты не скорректировать, то в некоторых регионах просто не останется страховщиков». Впрочем, не всегда коррекция означает увеличение, иногда имеет смысл говорить и о снижении. Например, в Минфине рассматриваются планы по переводу подмосковных городов на усредненный коэффициент, в результате часть страхователей будет платить на 0,1 меньше, другая – на столько же больше.

Сергей Абалакин призывает подходить к этому вопросу со всей осторожностью: «Уменьшение коэффициента территории преимущественного использования автомобиля для отдельно взятого региона всего на 0,1, может привести к существенному снижению объема собираемой премии (от 5,5% до 17%), увеличению убыточности и, как следствие, к банкротству страховой компании, имеющей слишком большой портфель договоров ОСАГО в данном регионе».

Другой коэффициент, который имеет все шансы измениться, закладывает в стоимость полиса мощность автомобиля. Еще до введения «автогражданки» обоснованность такого критерия ставилась под сомнение. Если речь идет о легковом транспорте, то мощные машины – это, как правило, иномарки с повышенным уровнем безопасности, которые бьются заметно реже. Но здесь опять-таки нашлось место компромиссу: чтобы сделать стоимость ОСАГО доступной малообеспеченным автовладельцам, часть финансовой нагрузки

решили перенести на зажиточных. Поскольку личный достаток – это еще не повод переплачивать за одинаковую для всех услугу, а стоимость машины – величина непостоянная, привязать тариф напрямую к ней было нельзя. Удачное решение нашлось – пересчитали лошадиные силы. Теперь их считают заново. Страховка может подешеветь для машин с мощностью двигателя от 70 до 75 л.с., которые попадут под действие коэффициента 0,7 (сегодня – 1), также в 1,3 раза планируется снизить цену для хозяев 95-100 «лошадей».

Игра в доброго и злого.

Еще одна система коэффициентов к тарифам, получившая название бонус-малус (дословно с латыни «добрый-злой»), должна рублем стимулировать водителя к безаварийной езде. Но работает она лишь наполовину: бонусом пользуются все, кому не лень, зато покупать полис с малусом, то есть в 1,4 – 2,45 раза дороже, желающих маловато. Страхователю ничего не стоит утаить свою историю убытков при переходе в другую компанию, да и сами страховщики не всегда горят желанием ее проверить (стр. 66).

Правда, долго так продолжаться не может. Операторы и регуляторы рынка связывают решение проблемы, прежде всего с созданием единой информационной базы ОСАГО - сейчас над этим бьется Российский союз автостраховщиков (РСА). Есть и чисто экономические факторы. Андрей Знаменский прогнозирует, что из-за системы «бонус-малус» поступления страховщиков по ОСАГО в ближайшие 15 лет будут снижаться, и уже через шесть лет при неизменном страховом портфеле сбор премии снизится примерно на 16%. «Поскольку убыточность растет, страховщики начнут принимать меры по оптимизации страхового портфеля и, соответственно, заработает «малус». А значит, заработает и система в целом», - уверен Евгений Майборода.

А пока она все больше стимулирует клиентов к миграции и выбору страховщика по иным критериям, чем следовало бы. Парадокс заключается в том, что за ошибку в выборе расплачивается не столько страхователь, сколько пострадавшие в аварии по его вине. Именно им приходится добиваться полноты и своевременности возмещения от компании, с которой даже нет клиентских отношений. Но почему бы не сделать так, чтобы участники ДТП обращались за выплатами каждый к своему страховщику? В этом случае за все свои проволочки и ущербность сервиса операторы «автогражданки» платили бы клиентом. Такая практика в мире известна под названием «европейский протокол». Российский рынок сейчас пытается дорасти до него. А правительство – помочь в этом, правда, пока не знает, как.

«Зарубежные рынки с большой историей ОСАГО реализуют данный принцип через многостороннее соглашение между компаниями. К этому они шли десятки лет. Современный состав российских страховщиков ОСАГО очень разношерстен, и риск неполучения денег от другой компании велик», - разъясняет проблему Владимир Новиков. Как полагает Андрей Знаменский, заключить такое всеобъемлющее соглашение нереально до тех пор, пока рынок неустойчив, ведь не известно, сколько компаний в ближайшее время уйдут с рынка, и кто будет платить за их долги. Предстоит ответить и на многие другие вопросы. «Как будет возмещаться ущерб потерпевшим, не имеющим полиса, например, пешеходу или владельцу придорожного киоска? Из каких средств страховая компания потерпевшего будет компенсировать ущерб, если виновник ДТП не заключил договор ОСАГО?» - перечисляет некоторых из них Сергей Абалакин. - Кроме того, должны быть разработаны унифицированные и признаваемые всеми операторами рынка правила проведения независимой технической экспертизы. Это необходимо для удовлетворения требований в порядке суброгации страховщика потерпевшего к страховщику виновника ДТП».

Цени железо.

Между тем в вопросах технической экспертизы должного единообразия нет. «Методику расчета (стоимости восстановительного ремонта автомобиля – «Ф.») определяет не страховщик, а независимые эксперты. К сожалению, точность их расчетов оставляет желать лучшего. Пойдите сегодня с одним и тем же поврежденным автомобилем к десяти оценщикам и получите десять разных сумм восстановительного ремонта», - констатирует Андрей Знаменский. «Все, что мы можем сделать - выбрать тех оценщиков, к которым потерпевшие не предъявляют претензий», - делится опытом Сергей Ковальчук. Но таких еще надо поискать, и в результате снова компромисс, правда, очень ущербный: кто-то уходит из компании, получив денег немного больше, чем нужно на ремонт, кто-то, наоборот, меньше.

Косвенно это подтверждают данные исследования, проведенного ВЦИОМом. Как выяснили социологи, 53,7% пользователей ОСАГО, попадавших в аварию, удовлетворены услугами страховщиков (наверное, получили немного больше), 43,9% - нет.

Перерождение.

Относительно неплохое реноме «автогражданки» между тем рискует быть подорванным, и даже привести к кризису доверия, если отзыв лицензий операторов рынка станет массовым. Долгое время Росстрахнадзор относился к страховщикам ОСАГО с каким-то особым трепетом – компании «шалили» со своими финансами, но до начала этого года дальше предписаний дело не доходило. Возможно, потому, что чиновники просто не знали, как поступить с обязательствами компании в случае отзыва лицензии. Но со временем придумали – РСА вызвался платить за «отозванных» и по «жизни», и по «железу» (стр. 26). Первыми, но едва ли последними получателями компенсаций станут те, кто не успел получить возмещение с «Авеста», Западно-Сибирской транспортной страховой компании и петербургского «Доверия».

Некоторые страховщики, вероятно, уже мечтают уйти из ОСАГО добровольно, но никто не знает, что делать с текущим страховым портфелем. РСА в свое время разработал соответствующую процедуру, но она, как бы не старался союз в рамках действующего законодательства, удобной быть не может. Ведь закон требует согласие на перевод долга от каждого кредитора, в данном случае – от каждого страхователя. Правительство обещает подумать и на эту тему.

Плоды размышлений на все эти вопросы, а заодно и на те, что остались за рамками данного материала, заинтересованные ведомства должны представить кабинету министров к октябрю. Тогда-то мы и узнаем, чем закончатся, а точнее продолжится «автогражданское» дело – традиционным латанием дыр, или вторым рождением ОСАГО.

Вам ОСАГО помогло?

АЛЕКСЕЙ УЧИТЕЛЬ, режиссер:

- Кроме забот о своевременной оплате страховки, никаких проблем с ОСАГО у меня не было. Не забывать об этой «почетной» обязанности мне помогают гаишники, которые при отсутствии нужных бумаг штрафуют. К счастью, я не попадал в страховые случаи, но все же, не дай Бог, конечно, если это случится, буду разбираться по старинке - на месте. Быстрее и надежнее.

СЕРГЕЙ ЕФРЕМЕНКО, главный редактор журнала Rolling Stone Russia:

- Я пока не испытал на себе все прелести ОСАГО. Но насколько я знаю, большая головная боль. Ведь возмещение ущерба происходит с учетом износа деталей. Например, недавно у моего друга разбили не новый «Мерседес», а страховая компания возместила только 40% суммы, необходимой на восстановление машины. Это было неприятно. У старой машины, естественно, значительный износ, но при ремонте устанавливаются новые детали. Впрочем, благодаря ОСАГО на дорогах стало меньше машин, не прошедших техосмотр.

ОЛЬГА СВИБЛОВА, директор Московского дома фотографии:

- Для меня ОСАГО – мать родная. Честно признаюсь, я не очень хороший водитель, поэтому без конца попадаю в ДТП. И страховка меня сильно выручает, но с ней такая нервозность. Все начинается с того, что приходится часами ждать ГАИ. Недавно в гараже сосед разбил мою машину. Несерьезное ДТП, но гаишников мы прождали два часа. Потом время приезда на разборку нам назначали неудобное. В итоге, то сосед в командировке, то меня нет в Москве. До сих пор так и ездим, хотя вопрос можно было бы решить мгновенно – сосед не отрицал своей вины.

АНДРЕЙ КОЗЫРЕВ, бывший министр иностранных дел России:

- У нас в стране с ОСАГО до сих пор нет сервиса, а есть только тариф. В принципе, эта страховка хорошее дело, но для многих она стала большой финансовой нагрузкой. Попадая в ДТП, как правило, вспоминают своего страховщика не добрым словом, так как не всегда удается получить с него нормальные средства. Мне же, к счастью, пока не приходилось выбивать деньги со страховщиков.

ДМИТРИЙ СУЗДАЛЬЦЕВ, заместитель председателя правления Росевробанка:

- «Автогражданка» необходима, но с более упрощенной процедурой. Возможно, не стоит вызывать ГАИ на каждую аварию, достаточно просто обменяться страховыми полисами. Ведь зачастую бывает, на одной машине царапина, на другой – две, водители рады бы разъехаться, но им нужно дождаться ГАИ. Сам я избежал «радости» опробовать ОСАГО, но многие знакомые рассказывают истории, похожие на анекдот. Недавно на Садовом кольце в дорожную машину знакомого врезалась старая «Волга». Молодой человек, управлявший «Волгой», вероятно, испугавшись, просто закрыл машину и сбежал. В итоге приятелю пришлось сначала ждать полтора часа ГАИ, потом объяснять, что он и не пытался угрожать водителю «Волги». Знаю

еще один случай, в котором ОСАГО не помогло. В Москве на дороге столкнулись две машины из разных регионов. К месту аварии приехали московские гаишники, посмотрели на документы и только развели руками – как действовать в этой ситуации, они не знали. Предложили водителям разбираться самостоятельно.

ОЛЕГ МОРОЗОВ, заместитель председателя Госдумы:

- В идеале ОСАГО – большая помощь водителю. Но насколько мне известно, у нас до сих пор не налажена быстрая и качественная помощь со стороны ГАИ и страховых компаний. Вот и приходится водителям мучаться в ожидании или решать все по старинке. У меня же, к счастью, страховых случаев не было. Я вожу машину 20 лет и осознаю, что я собственник средства повышенной опасности, поэтому не только внимателен на дороге, но и несу гражданскую ответственность за эту собственность.

Автор: Артем Федоров © Финанс. АВТО-МОТО, РОССИЯ 👁 2009 08.08.2005, 20:02

URL: <https://babr24.com/?ADE=23365> Bytes: 23343 / 23241 [Версия для печати](#) [Скачать PDF](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24_link_bot](#)

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24_link_bot](#)

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24_link_bot](#)

эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24_link_bot](#)

эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: [@tomsk24_link_bot](#)

эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: [@babrobot_bot](#)

эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)