

МЕТОДИЧЕСКИЙ ПОДХОД ПО ВЫБОРУ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

КАМНЕВА А. В.

Харьков

Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО) является важным страховым институтом, который обеспечивает охрану имущественных интересов тех, кому причинён вред, и страховую защиту жертв дорожно-транспортных происшествий (ДТП) [1, 2]. В Украине этот вид страхования действует не более 6 лет. В связи с этим рынок имеет ряд проблем, которые требуют решения.

К основным проблемам рынка ОСАГО Украины можно отнести следующие: низкий объем выплат по возмещению вреда жизни и здоровью пострадавших; постоянный рост убыточности страховых операций в связи с отсутствием возможности автоматической

коррекции тарифов на индекс инфляции; конкуренция, которая несет угрозу финансовой стабильности как отдельным страховщикам, так и рынку в целом; недостаток квалифицированных кадров; страховое мошенничество как со стороны представителей страховщика, так и со стороны страхователей и др.

Все указанные проблемы препятствуют развитию обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств (ТС) в Украине, сдерживают темпы наращивания объемов реализации услуг страховщиков, снижают финансовую устойчивость страховых компаний (СК). Существуют разные варианты решения указанных проблем, однако главное – это разработка общерыночной стратегии действий, которая будет обеспечиваться соответствующими тактическими мероприятиями.

Теоретико-методологическими вопросами организации ОСАГО в своих работах занимались такие ученые, как Ивашкин Е. И., Коломин Е. В., Лемер Ж., Манес А., Паттерсон Е., Рябикин В. И., Федорова Т. А., Шахов В. А.

и др. Однако в научных работах вышеназванных ученых не в полной мере разработаны комплексные механизмы совершенствования системы ОСАГО, которые зависят от административно-территориальных, экономических условий и состояния автопарка в Украине, недостаточно изучены вопросы взаимоотношений экономического и правового характера между субъектами обязательного страхования автогражданской ответственности. Актуальность указанных проблем, необходимость дальнейших исследований в этой сфере обусловили цель статьи.

Целью статьи является разработка теоретико-методологических основ совершенствования системы обязательного страхования автогражданской ответственности.

Учитывая опыт развитых стран и проблемы, которые возникают на сегодняшний день на украинском рынке ОСАГО, в качестве перспективных направлений развития этой сферы страхования, предложены следующие:

- ✦ изменить подход к определению страховой истории автовладельца, а именно привязать ее к водителю, а не к автомобилю;
- ✦ пересмотреть подход к системе бонус-малус с целью финансового стимулирования субъектов страхования;
- ✦ внедрить автоматизированную информационную систему для контроля за страховой историей;
- ✦ централизация борьбы с мошенничеством в сфере автострахования;
- ✦ создать государственный реестр независимых экспертов-техников;
- ✦ принять механизм прямого урегулирования убытков;
- ✦ ввести свободные тарифы на основе конкуренции и либерализации рынка автострахования.

Рассмотрим содержание каждого направления более подробно.

Новый подход к страховой истории автовладельца необходим в связи с тем, что сегодня при покупке нового автомобиля, а также при смене страховой компании, страхователь не может доказать свою безаварийную езду и получить скидку. Однако если у водителя, а не автомобиля будет страховая история, указанные проблемы могут быть решены, что подтверждается исследованием зарубежного опыта.

Еще одним из самых непроработанных вопросов ОСАГО является применения системы бонус-малус (СБМ). В настоящее время страхователь, попавший в ДТП, для того, чтобы платеж остался прежним, а не увеличился, имеет возможность поменять СК. В странах с развитым уровнем ОСАГО применяется повышающий коэффициент к страховой премии автовладельцев, которые поменяли СК. Если страхователь не хочет, чтобы это повлияло на страховую историю и премию, ему предоставляется возможность выбора: заплатить самому в случае ДТП, если сумма убытка не превышает средней страховой выплаты и если в ДТП не причинен ущерб жизни и здоровью граждан, или предоставить это сделать страховой компании [3].

Следует также отметить, что при отсутствии страховых выплат владелец транспортного средства экономит 5%, согласно действующей СБМ. При наличии одной выплаты стоимость полиса на следующий год увеличится более, чем в полтора раза (коэффициент страхового тарифа составляет 1,55) [1]. Две выплаты увеличивают стоимость полиса почти в два с половиной раза (коэффициент – 2,45). Поэтому предлагаем дополнить два коэффициента (1,55 и 2,45) несколькими промежуточными значениями и увеличить количество бонусных классов, что сделает СБМ более оптимальной.

Сегодня быстрый и эффективный обмен информацией по ОСАГО и контроль за его осуществлением практически отсутствует. Поэтому имеется необходимость внедрения автоматизации учета полисов, транспортных средств и страховых случаев, которая позволит СК получать необходимую информацию о владельце ТС и значительно уменьшит объемы страхового мошенничества при составлении договоров страхования автогражданской ответственности.

Мировая практика свидетельствует, что с развитием страхования возрастают объемы страхового мошенничества. Существуют разные пути минимизации страхового мошенничества [4]. Наименьшие его объемы наблюдаются в странах с четким, прозрачным, грамотным выстроенным законодательством, где государство следит за соблюдением и выполнением правовых норм. Учитывая это и значительные масштабы страхового мошенничества в Украине, первоочередными задачами на пути к его минимизации должны стать усовершенствование отечественного законодательства и жесткость контроля за его соблюдением.

Для развития ОСАГО необходимо создание государственного реестра независимых экспертов-техников. Такой реестр поможет ускорить получение необходимых документов и выплат пострадавшими более быстро. В связи с этим необходимо создание единой методики экспертизы ТС, которая будет включать в себя все аспекты экспертиз ТС, принципы и методы проведения независимой технической экспертизы в рамках закона об ОСАГО. Важным направлением проведения независимой технической экспертизы также является качественное информационное обеспечение.

При анализе действующего механизма возмещения страховых выплат был выявлен ряд проблем: потерпевший в ДТП тратит намного больше времени, чем сам виновник, не всегда пострадавший может получить всю сумму страхового возмещения и др. Для усовершенствования действующих принципов возмещения причиненного убытка в европейских странах принят механизм прямого урегулирования убытков в ОСАГО, который позволяет более качественно обслуживать клиентов страховых компаний и предполагает возможность клиента прийти за получением выплаты не в страховую компанию виновного в ДТП, а в собственную, где он приобретал полис [5]. Внедрение механизма прямого урегулирования убытков в ОСАГО позволит приблизить страховой рынок Украины к мировым стандартам ведения бизнеса, где давно уже введена подобная прак-

тика, а также способствовать развитию страхования в Украине путем повышения доверия клиентов к страховым компаниям.

В Украине сфера обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств является областью государственного регулирования. Однако использование механизмов обязательного страхования, которые чаще всего не имеют рыночных стимулов, препятствует расширению активности участников страховых отношений. Снижение роли государства в определенных областях дает толчок к развитию

новых форм и новых направлений в страховании. В то же время процесс либерализации страховых рынков способствует увеличению конкуренции между страховщиками и ведет к снижению тарифов, что, безусловно, выгодно для потребителя [6].

Исходя из необходимости решения проблем ОСАГО и выявления первоочередных направлений его развития, нами был разработан методический подход, использование которого позволит поэтапно привести рынок ОСАГО к такому уровню, при котором будут оптимально сочетаться цена и качество (рис. 1).

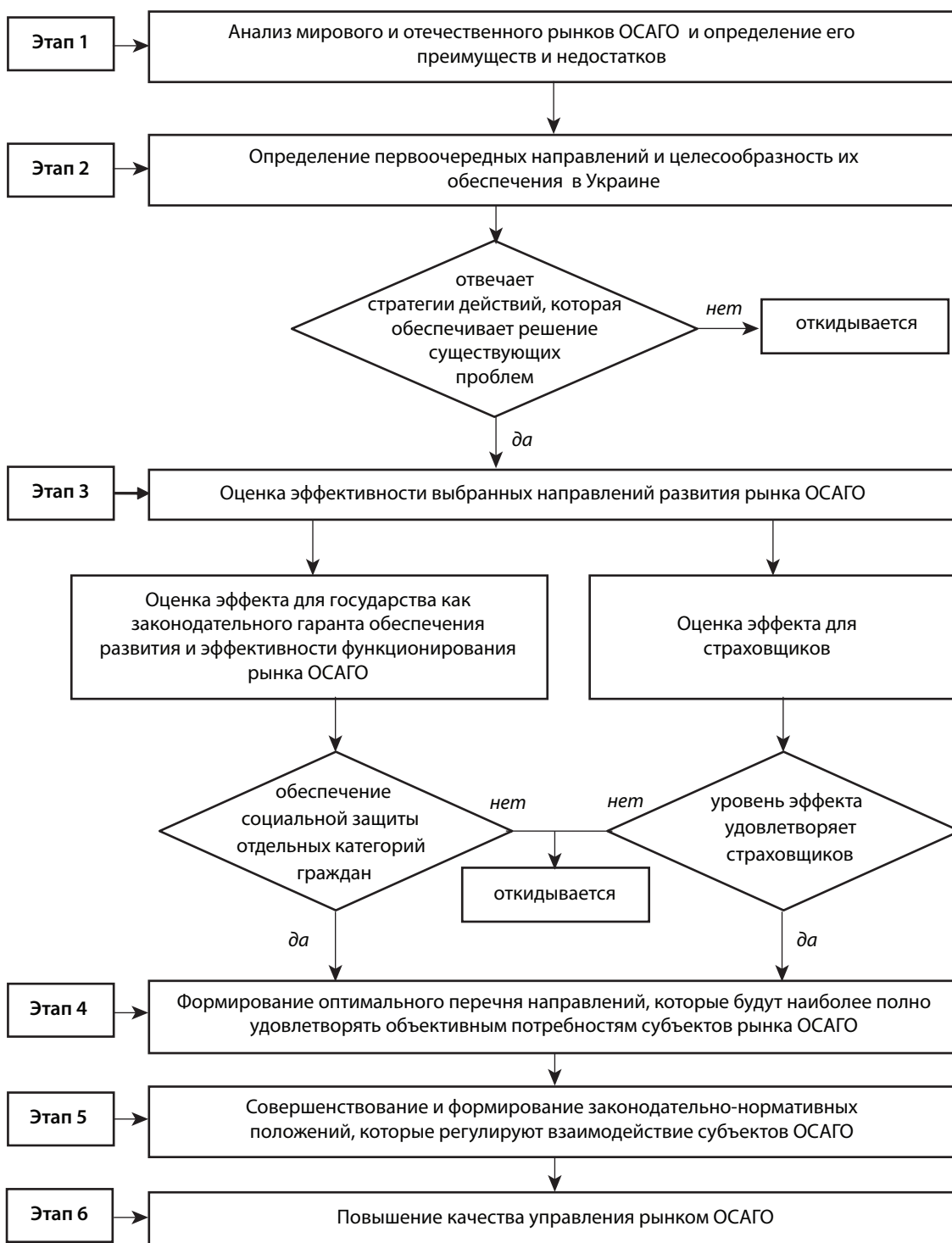


Рис. 1. Схема методического подхода по выбору направлений развития ОСАГО

ВЫВОДЫ

В целях совершенствования системы ОСАГО автором был проведен анализ существующих проблем на этом рынке. Выявили, что решение всех проблем сегодня невозможно. Чтобы привести рынок ОСАГО на новый качественный уровень, необходимо обеспечить тесное сотрудничество СК и государства. Для этого был разработан методический подход, использование которого позволит поэтапно привести рынок ОСАГО к такому уровню, при котором будут оптимально сочетаться качество и цена.

Оценка эффективности выбранных направлений развития ОСАГО является предметом дальнейших исследований. ■

ЛИТЕРАТУРА

1. Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» № 1961-IV від 1.06.2004 р.

2. **Вовчак О. Д.** Страхування: Навч. посіб.– 3-є вид., стереотипне.– Львів: «Новий світ – 2000», 2006.– 480 с.

3. **Лемер Ж.** Системы бонус-малус в автомобильном страховании: пер. с англ., изд. 2-е.– М.: Янус-К, 2003.– 259 с.

4. **Алгазин А. И., Галагуза Н. Ф., Ларичев В. Д.** Страхование мошенничества и методы борьбы с ним: Учеб.-практ. пособие.– М.: ДЕЛО, 2003.– 512 с.– (Сер. «Банковское и финансовое право»).

5. **Камнева А. В., Діденко Ю. Ю.** Механізм прямого відшкодування шкоди потерпілим як засіб підвищення ефективності ринку страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів // Вісник Харківського національного університету імені В. Н. Каразіна. Економічна серія № 851.– 2009.– С. 170 – 175.

6. **Алексей Карпицкий, Владимир Козлов.** Конференция «Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств в Российской Федерации: тарификация и регулирование» [Электронный ресурс].– Режим доступа: <http://www.actuaries.ru/magazine/detail.php?ID=2216>