



**Лусине
КАЗАРЯН**

Аспирант АГЭУ

В 2018 году с отличием окончила бакалавриат АГЭУ факультет «Финансы» по специальности «Страховое дело», в 2020 году окончила магистратуру по той же специальности. В настоящее время аспирант кафедры АГЭУ «Банковское дело и страхование». Параллельно с учебой работает в финансово-экономическом колледже АГЭУ в должности преподавателя, а также в ООО «Армения Иншуранс» в должности старшего методиста. Автор 2 научных статей.

 <https://orcid.org/0000-0001-8060-0353>

ОПРАВДААННЫЕ РЕФОРМЫ СИСТЕМЫ ОСАГО

DOI: 10.52174/2579-2989_2022.5-14

Ключевые слова: базовая страховая премия, коэффициент бонус-малус, коэффициент риска, показатель убыточности

До 2011 года на страховом рынке РА не было никаких видов обязательного страхования и на рынке осуществляли продажу только видов добровольного страхования, однако 2011 год стал поворотным на страховом рынке РА. 18-го марта 2010 года был принят закон РА «Об обязательном страховании ответственности, вытекающей из использования автотранспортных средств» и с 1-го января 2011 года в РА был введен ОСАГО в качестве обязательного вида страхования, согласно которому начиная с 2011 года все находящиеся в эксплуатации автомобили в обязательном порядке должны иметь договор ОСАГО, т. е. автовладельцы обязаны застраховать свою ответственность перед третьими лицами за причиненный личный и имущественный ущерб. Кроме принятия закона с целью обеспечения стабильности и развития системы ЦБ РА создал Бюро автостраховщиков Армении (далее Бюро), основная цель которого направлена также на защиту интересов пострадавших. С 2011 года по сей день в Бюро осуществляются определенные изменения направленные на обеспечение эффективности системы. В статье, в частности, речь пойдет о «несправедливости» системы и о последних изменениях.

На рынке страхования РА был введен вид обязательного страхования, и приоритетной задачей было установление цены, которая была бы доступной для населения и, конечно же, при условиях которой была бы обеспечена стабильность рынка. Кратко,

под страховой стоимостью, мы понимаем размер установленной страховой премии, которую покупатель (страхователь) должен уплатить продавцу (страховщику) для заключения страхового договора. До 2022 г. расчет страхового взноса, согласно разработанным правилам Бюро, осуществлялся по следующей методике¹:

Страховая премия = Базовая страховая премия x коэффициент Бонус-Малус x регулирующий коэффициент, зависящий от срока Договора

Базовая страховая премия = Основная страховая премия x коэффициент риска

Факторы риска, влияющие на величину базовой страховой премии:

- вид транспортного средства: мототранспорт, легковой пассажирский, автобус, грузовой или другой специальный вид транспорта,
- цель использования транспортного средства, т. е. транспортное средство используется в качестве такси, в личных, коммерческих и/или служебных целях,
- мощность двигателя транспортного средства, исходя из которого, чем больше лошадиных сил, тем больше размер страховой премии.

Добавим, что Бюро четко определило до 2022 года минимальные и максимальные лимиты базовых страховых премий в сфере ОСАГО для всех страховых компаний РА: минимум 31 848 драмов, максимум 33 122 драм РА, а также минимум и максимум лимиты базовых страховых премий - минимум 18 790 драм РА, максимум: 97 776 драм РА².

Изначально страховые компании, с целью привлечения клиентов и обеспечения конкурентоспособности рынка применяли минимальный лимит основной страховой премии, однако одновременно с ростом убыточности, а также параллельно с внедрением системы ASWA³ (система предполагала увеличение операционных расхо-

дов страховых компаний примерно на 6%-ов⁴) страховые компании начали применять максимальный лимит основной страховой премии.

Начиная с 2013 года на размер страховой премии начала влиять и страховая история страхователей. С 1-го января 2013 года была введена система Бонус-Малус, которая представляет собой систему⁵ скидок и надбавок страховых премий в сфере ОСАГО. До 2022 года система состояла из 22 классов, 9 из которых бонусные, 12-малусные, а 10-ый класс считался базисным классом. Добавим, что автоводители при заключении договора в первый раз находились в 10-ом базовом классе, дисциплинированные автоводители, имеющие действующий договор 1 год подряд, получали бонус или скидку в 3% на следующий год и опускались на 1 класс в системе, по которой платят меньшие страховые взносы, а рискованные автоводители получали малусы после каждой аварии, поднимались на четыре класса в системе и платили повышенные страховые взносы.

Мы считаем, что в приведенной выше модели системы бонус-малус был элемент несправедливости: проблема здесь заключалась в том, что независимо от величины нанесенного ущерба, например, ущерб был в 10 000 драм или 1 500 000 драм, страховая премия в обоих случаях увеличивалась на один и тот же процент.

В зависимости от срока заключения договора, размер страховой премии также меняется с применением регулирующих коэффициентов.

В таблице 1 показано, как цель эксплуатации транспортного средства и мощность лошадиных сил повлияли на размер страховой премии:

- чем больше мощность двигателя машины, тем больше страховой премии платит клиент,
- получается, что автомобили используемые под такси считаются наиболее риско-

¹ https://appa.am/pages.php?al=tariff_calculation_methodology&ppid=38&sub=sub_page

² См. там же.

³ Система ASWA - единое окно автострахования страховых компаний, которая дает возможность выполнять все операции связанные с ОСАГО в единой онлайн системе:

⁴ <https://hetq.am/hy/article/97177>

⁵ https://www.appa.am/index.php?al=bonus_malus

ТАБЛИЦА 1

Размеры страховых премий ОСАГО в зависимости от рисков факторов (драм РА)⁶

Цель эксплуатации транспортного средства	Легковой пассажирский			
	ЛС мощности двигателя			
	до 80	81-140	141-230	231 и более
Личного пользования	26,498	33,122	45,708	54,320
Такси	47,696	59,620	82,275	97,776
Коммерческие	27,293	34,116	34,116	55,950

ванными и в случае указания цели использования транспортного средства под такси, в сравнении с использованием для личных целей, страховая премия выше примерно на 80%. В таком случае возникает вопрос: насколько справедливой была эта система по отношению к таксистам, чем к дисциплинированным владельцам? На самом деле, каким бы превосходным ни был водительский стаж владельца транспортного средства и клиент каждый год получал бы выгоду от бонусной системы, система все равно была, мягко говоря, несправедливой.

Такая же несправедливость действовала и в случае расчета страховых премий для автомобилей с большой мощностью двигателя, в связи с чем возникает вопрос, является ли необходимым условием, что автомобиль с большой мощностью двигателя всегда считается высокорисковым?

Согласно упомянутым выше порядкам, водители такси или владельцы автомобилей с мощным двигателем всегда должны были платить повышенные страховые премии, поскольку находились в группе риска, и в этом случае, поведение водителей или «положительная» страховая история не учитывались.

До 2022 года страховые компании РА работали по вышеуказанной методике расчета страховых премий, однако в 2022 году в системе были осуществлены определенные изменения. Вероятно, может создаться впечатление, что причиной изменений стали вышеупомянутые «несправедливости», по поводу которых автоводители периодически бойкотировали и

выражали свое несогласие, однако суть вопроса заключалась не в этом, и эти изменения были внесены, потому что система столкнулась с серьезными проблемами, которые требовали немедленного решения. В качестве решения были выбраны увеличение страховой премии и возможность внесения изменений в систему бонус-малус. В чем заключались проблемы и нужно ли было производить ценовые изменения в системе, как эти изменения должны были отразиться на сохранении стабильности системы и как они были восприняты населением? Были ли ценовые изменения в системе направлены на создание более справедливой системы? Рассмотрим эти вопросы с точки зрения страхователя и страховщика.

ОСАГО, в качестве вида обязательного страхования, с каждым годом становилось все более убыточным для страховых компаний. Что означает убыточный: вид страхования считается убыточным, если вес возмещений, выдаваемых клиентам, составляет 75-78 процентов от собранных страховых премий. В расчете коэффициента убыточности Бюро учитывает и другие показатели, в частности, согласно установленным нормам, 22-25%-ов страховых премий предназначены на административные расходы, а также на отчисления от доходов. Когда коэффициент убыточности ОСАГО превышает предел 78%-ов, это означает, что страховые компании направляли на выплату возмещений больше средств, чем собрали страховых премий. Теперь давайте рассмотрим картину рынка РА на период с 2015-2021 гг.

Из таблицы 2 становится очевидным, что убыточность ОСАГО с каждым годом

⁶ Таблицу составил автор на основании выполненных расчетов.

ТАБЛИЦА 2

Показатель убыточности ОСАГО с 2015-2021 гг. (%)⁷

Годы	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Убыточность (%)	53	55,3	65	73	74	65	79

увеличивалась, основными причинами этого являются:

- увеличение с каждым годом количества страховых случаев и объема страховых возмещений,
- в особенности, зарегистрированный за последние несколько лет рост цен на ремонт и запчасти, привел к увеличению объема возмещений,
- за время работы системы бонусы, выданные страхователям с положительной историей, значительно превысили суммы малусов, полученные страхователями с отрицательной историей, что привело к сбою баланса системы Бонус-Малус.

Помимо роста уровня убыточности, возрос уровень операционных расходов компаний и до сих пор некоторые компании работают в убыток. Рост операционных расходов был обусловлен, в частности, внедрением системы ASWA. По сути, внедрение этой системы позволило создать единую платформу и разрешило ряд системных проблем, однако для страховых компаний это было достаточно дорого. Было время, когда некоторые страховые компании даже хотели отказаться от лицензии на заключение договора по этому классу, поскольку не считали целесообразным платить системе ASWA такие высокие взносы за обслуживание.

Согласно интерпретации Бюро, за эти годы давление на рост тарифов, вызванное вышеуказанными и другими факторами было нейтрализовано в основном за счет внутренних реформ системы и технологических и контрольных усовершенствований. Однако в последние годы наблюдается снижение качества оказания услуг в сфере ОСАГО (в частности, имеют место случаи преуменьшения убытков, несвоевременных выплат и др.). Было очевидно, что ситуация, созданная при действующих

тарифах, также могла привести к сбоям в предоставлении страховых услуг и рискам для финансовой стабильности системы⁸. Именно поэтому с 1-го апреля 2022 г. произошли существенные изменения в формировании ценообразования в секторе ОСАГО, которые должны были дать начало процессу либерализации цен в системе ОСАГО.

С 1-го апреля 2022 года базовые страховые премии изменились следующим образом: для лиц, которые заключили для своих автомобилей договор ОСАГО до 31-го декабря 2021 года, страховая премия составит: последняя страховая премия + 3,000 драм РА. Базовая страховая премия при первом заключении договора страхования автомобиля составит 41,000 драм РА, согласно которому, если лицо впервые заключает договор ОСАГО данного автомобиля, базовая страховая премия составит 41,000 драм РА. Другими словами, согласно новым изменениям, независимо от лошадиных сил и цели использования, базовая страховая премия составляет 41,000 драм РА, и на размер страховой премии уже не влияют факторы риска.

Конечно, это изменение решило некоторые вышеупомянутые проблемы, но на наш взгляд, после изменения система стала более несправедливой по отношению к тем дисциплинированным водителям, которые соблюдали порядок, например, при вождении такси застраховали свой автомобиль по соответствующей цели и заплатили более высокую страховую премию, чем они бы заплатили в случае подписания договора для использования в личных целях. Соответственно, если водитель добросовестно застраховал свой автомобиль как такси и заплатил высокую страховую премию, то он и дальше продолжит платить более высокую страховую премию, чем водитель, который недобросовестно

⁷ Таблицу составил автор, пользуясь статистическими данными сайта: https://www.appa.am/index.php?al=appa_statistics

⁸ <https://www.appa.am/pages.php?al=announcements&pid=2&id=540&act=more>

эксплуатировал автомобиль под такси, но заключил договор для использования в личных целях, чтобы платить меньше. Внешенное изменение подняло большую волну недовольства, водители жаловались на увеличение страховой премии, но Бюро комментировало, что это единственный вариант сохранения стабильности системы и, добавило, что актуарные расчеты показали, что для обеспечения стабильности системы базовая страховая премия должна была увеличиться по крайней мере на 3000 драм РА (что составило 21.7 тыс. драм), скорректированы коэффициенты риска и сбалансированы бонусные и малусные выплаты.

Помимо подражания страховой премии, существенные изменения претерпел и класс бонус-малус, с целью смягчения дефицита страховых премий, в результате расчетов класса бонус-малус на рынке. В настоящее время система бонус-малус имеет 25 классов. Если лицо впервые заключает договор ОСАГО, класс бонус-малус последнего равен 10. При отсутствии происшествий 1 год подряд класс становится 9. Согласно поправке, при аварии класс бонус-малуса лица в зависимости от размера ущерба повысится сразу на несколько классов. Например, если лицо в 12-ом классе бонус-малус причинит третьему лицу ущерб на сумму 1,500,000 драм РА, его класс повысится еще на 7 и станет 19, и в этом случае договор ОСАГО станет дороже на 130%-ов. В случае небольшого убытка, например, 60,000, класс бонус-малуса станет 15, что сделает договор ОСАГО дороже на 40%-ов. Максимально возможный класс 25-ый, в случае которого страховая премия увеличивается втрое, и страховая премия в 41,000 драм РА становится 23,000 драм РА. Эта стоимость самого дорогого из возможных договоров ОСАГО. Против изменения в системе бонус-малус отреагировали в основном недисциплинированные водители. Все ука-

занные выше изменения были нацелены на восстановление справедливости в системе, обеспечение финансовой стабильности страховых компаний, а также ориентированности работы системы на клиентов, согласно которой после внесения изменений предусмотрено уменьшение объема жалоб и обеспечение более качественного обслуживания.

Наконец, обобщая вышеизложенное, можно констатировать, что внесенные изменения в определенной степени в страховых компаниях дали положительный результат: уровень убыточности снизился на несколько знаков, составив 64%-ов⁹ по состоянию на 30 сентября 2022 года. Что касается качества предоставления услуг, то мы до сих пор не можем четко констатировать, повысилось ли качество предоставления услуг или нет. Изменения в показателях улучшения качества обслуживания станут более заметными через несколько месяцев. Добавим, что усиление конкуренции на рынке может способствовать повышению качества услуг, чему, на наш взгляд, может способствовать либерализация цен в системе. Либерализация цен на ОСАГО позволит страховым компаниям иметь и применять различающиеся тарифы без ограничений. В частности, необходимо либерализовать внутренний порог страховой премии, оставив под контролем верхний порог.

Что касается обеспечения справедливости в системе, то из исследования можно сделать вывод, что у нас не может быть полностью справедливой системы, и учитывать обстоятельство, что страховой рынок РА находится на начальной стадии развития, претерпит еще множество изменений, чтобы быть в состоянии противостоять существующим вызовам, и следует осознавать, что любые изменения могут быть положительными для одной стороны и менее положительными для другой.

ИСПОЛЬЗОВАННАЯ ЛИТЕРАТУРА

1. Закон РА «Об обязательном страховании ответственности, вытекающей из использования автотранспортных средств», <https://appa.am/datas/zlawdocs/bb-d745659722e5af805b3f5a4071523a.pdf>
2. RL 1-001 Правила Бюро автостраховщиков Армении (Общие правила ОСАГО), <https://appa.am/datas/zlawdocs/1c469566e5f44ab-23ca823a1fc7ae870.pdf>
3. <https://appa.am>
4. <https://hetq.am>

Լուսինե ՂԱԶԱՐՅԱՆ

ՀՊՏՀ բանկային գործի և ապահովագրության ամբիոնի ասպիրանտ

ՖԻՆԱՆՍԱԿԱՆ ՀԱՄԱԿԱՐԳ

ԱՊՊԱ ՀԱՄԱԿԱՐԳԻ ԱՐԴԱՐԱՑՎԱԾ ԲԱՐԵՓՈԽՈՒՄՆԵՐԸ

Մինչև 2011 թվականը ՀՀ ապահովագրական շուկայում պարտադիր ապահովագրության որևէ տեսակ առկա չէր և իրականացվում էր միայն կամավոր տեսակների վաճառք, սակայն այդ տարերթիվն այս առումով շրջադարձային եղավ: 2010 թվականի մայիսի 18-ին ընդունվեց «Ավտոտրանսպորտային միջոցների օգտագործումից բխող պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրության մասին» ՀՀ օրենքը, իսկ 2011 թվականի հունվարի 1-ին ՀՀ-ում ներդրվեց ԱՊՊԱ-ն՝ որպես ապահովագրության պարտադիր տեսակ, ըստ որի, 2011 թվականից սկսած, բոլոր ավտոմեքենաները, որոնք շահագործվում են, պարտադիր կերպով պետք է ունենան ԱՊՊԱ պայմանագիր, այսինքն՝ ավտոմեքենաների սեփականատերերը պարտավոր են ապահովագրել իրենց պատասխանատվությունը երրորդ անձանց պատճառած գույքային և անձնական վնասներին: Բացի օրենքի ընդունումից, համակարգի կայունության և զարգացման ապահովման համար ՀՀ ԿԲ-ն ստեղծեց Հայաստանի ավտոապահովագրողների բյուրոն (այսուհետ՝ Բյուրո), որի հիմնական գործունեությունը միտված է նաև տուժած անձանց շահերի պաշտպանությանը: 2011 թվականից մինչ այժմ Բյուրոն անընդհատ կատարում է որոշակի փոփոխություններ համակարգում՝ միտված վերջինիս արդյունավետության մակարդակի բարձրացմանը: Հոդվածում անդրադառնում ենք մասնավորապես համակարգի «անարդարություններին» և կատարված վերջին փոփոխություններին:

Հիմնաբառեր. բազային ապահովագրավճար, բոնուս-մալուս գործակից, ռիսկայնության գործակից, վնասաբերության ցուցանիշ

Lusine GHAZARYAN

PhD Student at the Chair of Banking and Insurance, ASUE

FINANCIAL SYSTEM

JUSTIFIED REFORMS OF THE CMTPLI SYSTEM

Until 2011, no types of compulsory insurance existed in the insurance market of the Republic of Armenia and only some types of voluntary insurance were sold on the market. However, 2011 became a turning point in the insurance market of the Republic of Armenia. On March 18, 2010, the law of the Republic of Armenia "On Compulsory Insurance of Liability Arising from the Use of Motor Vehicles" was adopted, and from January 1, 2011, CMTPL insurance was introduced in the Republic of Armenia as a mandatory type of insurance, according to which, starting from 2011, all motorcars in operation were supposed to have an CMTPLI agreement, i.e. car owners were obliged to insure their liability to third parties for personal and property damage. In addition to the adoption of the law, in order to ensure the stability and development of the system, the Central Bank of the Republic of Armenia created the Bureau of Motor Insurers of Armenia (hereinafter referred to as the Bureau), whose main goal was to protect the interests of the victims. From 2011 to the present day, certain changes have been made in the Bureau aimed at ensuring the efficiency of the system. The article, in particular, will consider the "injustice" of the system and the latest changes.

Key words: basic insurance premium, bonus-minus factor, risk factor, damage index