

высокую точность помесечного прогноза, выполненного актуариями. Средняя относительная ошибка за 13 месяцев составляет 4,2%.

Во многом исследование 2009 года повторило выводы прошлых работ. Это относится как к некоторым методологическим аспектам ОСАГО (деление договоров на типы, анкетирование сферы применения ТС), так и непосредственно к значениям КК. На *рисунке 4* приведена частота страховых выплат в классах легковых автомобилей в 2006 и 2007 годах. Мы видим, что по сравнению с анализом 2006 года изменились значения, но не соотношение частот. Стабильные наблюдения учтены при выработке решения.

Для расчета значений КК используются различные процедуры, которые, вообще говоря, могут приводить к различным результатам. Затем полученные результаты сопоставляются (когда бы знали, из какого сора растут цветы...), и принимается окончательное решение.

Расчет БНП проведен при повышенных пределах ответственности страховщика, установленных в соответствии с учетом индекса инфляции. На составляющих БНП, соответствующих рискам жизни и здоровью третьих лиц, эти изменения не сказались (так как реальные выплаты не превосходят и старых пределов).

Расчет имущественной составляющей БНП оказался достаточно сложной задачей. Актуарий видит только размеры страховых выплат, которые не превосходят старого лимита ответственности (25 500 грн.), но не знает, каковы размеры реального ущерба. При увеличении лимита ответственности этих данных недостаточно для непосредственного расчета. Поэтому для решения задачи на базе имеющейся информации проведено моделирование распределения размеров имущественного ущерба.

Заключительный этап работы проходил в рамках рабочей группы, созданной Госфинуслуг. Именно на этом этапе изменена структура КК, которая теперь предусматривает только повышающие коэффициенты для основных типов ТС (на наш взгляд, очень удачное предложение). БП, рассчитанный при такой системе, обеспечивает минимальный размер страховой премии (180 грн).

Нужно сказать, что утвержденная система КК в ряде позиций заметно отличается от предложенной актуариями. В процессе работы группы, наряду с формальными соображениями, учитывались и социально-экономические. Насколько эффективным окажется такой симбиоз подходов, покажет время. ■



Ибрагим ГАБИДУЛИН,
директор ООО "Дедал-Сервис"

Можно ли усовершенствовать систему урегулирования?

В настоящее время страхователь, приобретая полис ОСАГО, основывается на таких факторах, как удобство его покупки, например, близкое расположение к офису страховщика или доставка договора страхования прямо на дом или в офис клиента, а также ценовые предложения.

При этом страхователь не обращает внимания на надежность компании, ее платежеспособность и финансовую устойчивость, а также уровень сервиса при наступлении страховых событий. Это связано с тем, что страхователь не взаимодействует со своей компанией в случае ДТП с его виной. Таким образом, страхователь играет в рулетку, не зная, в какой стра-

ховой компании ему придется получать страховое возмещение в случае нанесения ему вреда другим участниками дорожного движения.

1. Что означает термин: прямое урегулирование убытков при страховании ОСАГО?

Система прямого урегулирования убытков (СПУУ) предполагает обращение пострадавшего в ДТП за выплатой по обязательному страхованию автогражданской ответственности в свою страховую компанию, в которой он купил полис, а не в компанию виновника ДТП, причинившего ущерб, как это происходит в настоящее время. Это приводит к изменению всех бизнес-процедур, связанных с обращением в страховую компанию по поводу возмещения. В чем причина таких нововведений?

В настоящее время страхователь в случае происшествия вынужден искать страховую компанию виновного в ДТП

и представлять в отдел урегулирования убытков все собранные документы по данному событию. Но часто бывало так, что на дороге встречались водители из разных регионов Украины, и в данном городе не было представительства страховой компании причинителя вреда. И начинались мятарства в поисках ближайшего представительства этой страховой компании, передавались документы и долго ожидали решение о выплате, так как, в основном, все главные офисы страховщиков размещались в Киеве. Поездки пострадавших из других населенных пунктов в офис ближайшего представительства страховой компании виновника ДТП часто были безрезультатными. Местные руководители отвечали: Мы документы передали в центральный офис, поэтому ждите. И так ждали наши страхователи месяцами.

Но есть и другая сторона медали во взаимоотношениях страхователь – страховщик по ОСАГО. Многие наши владельцы автомобиля даже не знают, в какой страховой компании они приобрели полис по гражданской ответственности, отвечая, что какая в этом разница. Мол, платить будут не мне, а пострадавшему. Но случается страховое событие, и виновником становится участник ДТП, которому все равно было, в какой компании он приобрел полис автогражданки. Но оказывается, что его компания банкрот и не может выплатить пострадавшему страховое возмещение. Вот тогда пострадавший выигрывает суд, и, получив положительный вердикт, судебный исполнитель описывает имущество в счет погашения долга. И в результате можно потерять машину или лишиться квартиры.

Вот это все и заставило нас пойти по пути внедрения прямого урегулирования убытков. Продал полис, вот и

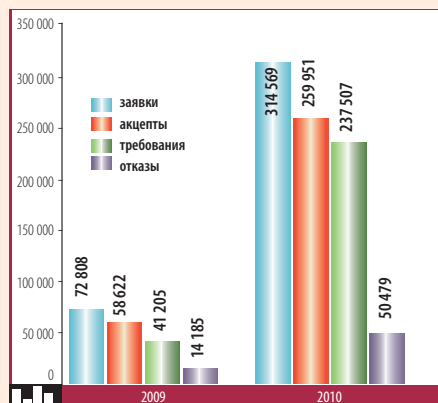


Рис. 1. Статистика по системе прямого урегулирования убытков по ОСАГО в России

отвечай перед клиентом за его материальный ущерб. А страховщики потом между собой, пускай, решают, как компенсировать убыток друг другу.

2. Прямое урегулирование в других странах

К этой идее пришли в Европе в 60-х годах прошлого века. Каждая страна вводила эту систему урегулирования убытков по-своему. В большинстве европейских стран отсутствует законодательство по прямому урегулированию убытков. Например, по данным Австрийской ассоциации страховщиков, с 2001 года четыре крупнейшие компании, Allianz, Generali/Interunfall, Uniqa и Wiener Stadtische пришли к согласию о прямом урегулировании убытков между собой¹. Затем с 2003 года стали присоединяться к этому соглашению и другие компании.

В Канадской провинции Квебек дополнения по прямому урегулированию убытка были прописаны в законе о Моторном страховании (Automobile Insurance Act)².

В России предусмотрена смешанная система, когда в законе об ОСАГО прописаны положения, что пострадавший может обращаться за возмещением убытка в свою страховую компанию, у которой он приобрел данный полис. Также между страховщиками существуют договорные отношения друг с другом о взаимном погашении задолженностей по выплаченным убыткам.

3. Какие условия применения прямого урегулирования убытков предполагаются в законодательных актах?

При использовании системы прямого урегулирования убытка обычно используют следующие условия:

- в ДТП было не более двух участников;
- оба участника имеют полис автогражданки;
- ущерб причинен только имуществу.

По данным Департамента ГАИ МВД Украины³, за 9 месяцев 2009 года из 190 тыс. дорожно-транспортных происшеств-

вий только в 31 тыс. случаев имеются травмированные участники, что составляет всего 16% аварий. Следовательно, большая часть ДТП может подпадать под действие СПУУ.

В Российском законе об ОСАГО также прописаны очень жесткие условия, что каждый член Российского союза автостраховщиков (РСА) должен участвовать в системе прямого урегулирования и европейском протоколе.

4. Российский опыт внедрения прямого урегулирования убытков

Впервые о системе прямого урегулирования убытков в России заговорили в июне 2005 года, когда на заседании правительства, посвященном проблемам ОСАГО, Минфину было поручено разработать поправки в закон об ОСАГО.

Система прямого урегулирования убытков в России была внедрена 1 марта 2009 года. За этот короткий период страхователи России стали постепенно привыкать к СПУУ, о чем свидетельствуют представленные данные. По данным РСА⁴, в рамках прямого урегулирования было выплачено:

- За 2009 год (с 01.03.2009 по 31.12.2009) – 837 тыс. руб.;
- За 2010 год (с 01.01.2010 по 12.09.2010) – 4 482 млн. руб.
- **Всего по СПУУ – 5 319 млн. руб.**

Таким образом, за 9 месяцев 2009 года доля выплат по СПУУ составила 15,2% от суммы общих выплат по ОСАГО. За последние 3 месяца по данной системе обращается от 20% до 25% потерпевших.

5. Предпринимаемые усилия по внедрению прямого урегулирования в Украине

В настоящее время комитет по урегулированию в МТСБУ разработал концепцию внедрения СПУУ. Она предполагает пока использование взаимных договоренностей между членами Моторного бюро об использовании этой системы. После утверждения этой концепции на Президиуме, а затем и на общем собрании МТСБУ начнутся конкретные шаги по внедрению ее в

¹ <http://www.iaqs.org/abstracts/Business-international/Austria-Car-insurers-planning-direct-settlement-AUSTRIA-CAR-INSURANCE-RATES-TO-RISE.html>

² http://www2.publicationsduquebec.gouv.qc.ca/dynamicSearch/telecharge.php?type=3&file=/A_25/A25R2_4_A.HTM

³ УБС: страхование, 15.12.2009. Внедрение европротокола, <http://dedal.ua/dbm.php/23893>

⁴ Материалы X Ялтинского финансового форума.

жизнь через законодательные органы, путем внесения изменений в существующий закон об ОСАГО.

Основной особенностью этой концепции является то, что все расчеты между участниками СПУУ будет осуществляться через клиринговую систему, которая также будет обеспечивать реализацию механизма финансовых гарантий.

Страховщики не будут иметь взаимоотношения друг с другом, а только через клиринговый центр, – отметил Максим Межебицкий, вице-президент страховой компании.

6. Какие проблемы стоят на пути внедрения прямого урегулирования в Украине

Внедрение СПУУ будет невозможно при нынешнем состоянии процесса урегулирования убытков, которое отражено в следующем.

1. Количество страховых компаний в МТСБУ достаточно велико и некоторые из них не отвечают ряду требований. Например, по данным за I полугодие 2009 года из 88 страховых компаний – членов МТСБУ, которые имеют право продавать полис ОСАГО, 37 компаний не попадали в первую сотню страховщиков по сбору премий по всем видам страхования и перестрахования, а 26 компаний – в первую сотню страховщиков по собранным премиям по автострахованию.

А какое количество страховых компаний в европейских странах занимается моторным страхованием (КАСКО, ОСАГО и Зеленая карта)? В таблице №1 представлены данные по Франции, Бельгии, Польше и Украине.

Таблица №1⁵

Страна	Количество страховых компаний, предлагающих моторное страхование ⁶
Франция	119
Бельгия	65
Польша	29
Украина	90

Итак, в Польше всего 29 страховых компаний имеют право продавать полис по ОСАГО. У нас сейчас имеют лицензии 90 страховщиков.



В существующей базе МТСБУ и ГАИ отсутствуют многие данные, по которым страховщикам трудно принять решение. Например, какие пункты ПДД были нарушены и кто их нарушил? В какой суд переданы материалы по конкретному случаю?

2. В существующей базе МТСБУ и ГАИ отсутствуют многие данные, по которым страховщикам трудно принять решение. Например, какие пункты ПДД были нарушены и кто их нарушил? В какой суд переданы материалы по конкретному случаю? Не полные данные об участниках ДТП? Все это может свести на нет хорошее начинание.

3. В последнее время ГАИ ужесточило требования к порядку выдачи справок по форме №2, ссылаясь на запрет передачи информации третьим лицам. Теперь они стали выдавать справки только страховым компаниям или МТСБУ в соответствии с требованиями ст.25 Закона Украины О страховании. Такие справки не выдаются аварийным комиссарам и брокерам, несмотря на то, что представляют интересы, или клиента, или страховой компании. Таким образом, одним росчерком пера рушится вся инфраструктура урегулирования убытков. Теперь сами страховщики будут месяцами, а то и годами получать такие справки, а страхователи ожидать своего возмещения.

Выводы

1. Система прямого урегулирования убытков потребует изменения отношения страхователей не только к полисам ОСАГО, но и к страхованию в целом. Ведь теперь от их выбора будет зависеть качество получаемого сервиса не только при покупке поли-

са, но при наступлении страхового события.

2. Внедрение этой системы приведет к изменению маркетинговой политики страховых компаний. Уже скидками, заманухами клиента не привлечешь. Потребуется разъяснить клиентам свою стратегию и доказывать ежедневным трудом возможность нахождения на рынке продажи этих продуктов.

3. Членам МТСБУ уже будет не так страшно за своих партнеров по солидарной ответственности. Теперь гарантией платежеспособности и финансовой устойчивости будут денежные гарантии ее участников, аккумулирующиеся в клиринговом центре.

4. Предстоит еще немало сделать для формирования современной IT-платформы МТСБУ и ГАИ, которая позволит не только регистрировать количество проданных полисов, сформированные резервы, но и обеспечит страховщиков необходимыми данными об участниках ДТП, степени их виновности.

5. Необходимо наладить взаимодействие ГАИ и МТСБУ по организации выдачи справок по форме №2 страховым компаниям. Для чего в проект изменений Закона Украины "О страховании" в ст. 25 внести изменения, касающиеся возможности получения таких документов в ГАИ другим участникам рынка. В противном случае разрушится вся существующая инфраструктура урегулирования убытков. ■

⁵ www.csa.assur.org

⁶ По европейским странам количество компаний взято за 2007 г., а по Украине – за 2010 г.