

Рынок ОСАГО в Украине: реалии и перспективы (тезисы доклада)



Ирина МАРКЕВИЧ

заместитель директора по обязательным видам страхования
СО «Ильичевское»

Основные системные проблемы автогражданской ответственности

- Рынок внутреннего страхования автогражданской ответственности пребывает в непростом состоянии из-за наличия ряда системных проблем:
 - ценового демпинга;
 - завышенных агентских вознаграждений;
 - невыполнение прямой нормы закона по срокам урегулирования.
- Почти **90%** членов Бюро применяют скидки (до **40%** страхового платежа), предоставляют высокие агентские вознаграждения (**40%–55%** страховой премии), как следствие – **недокапитализация и невыполнение договорных обязательств.**
- По результатам первого квартала 2013 года финансовое состояние около **30%** членов МТСБУ вызывает серьезное беспокойство, в «устойчивой» группе находится около **16%** членов бюро, **54%** имеют удовлетворительное финансовое состояние
- Низкое качество урегулирования требований потерпевших – средний срок (с даты получения требования до даты фактической выплаты возмещения) в 2012 году составлял **110** дней, в текущем году – **101** день вместо 90 дней, установленных законом (только **37%** требований потерпевших урегулировано в срок)

Увеличивается количество компаний, финансовое состояние которых вызывает беспокойство у МТСБУ



В I полугодии 2013 года из **89 583** неурегулированных дел на выплату (из них **38 813** неурегулированных на начало года плюс **50 770** новых заявленных) неурегулировано **37 875 (42,3%)**. Данная цифра имеет погрешность **10-12%**, т.к. здесь не учитывается количество отказов

Уровень урегулирования ОСАГО в I полугодии 2013 г.

№ з/п	СК	Уровень урегулирования, %
1	ДНПРОИНМЕД	99,8
2	ІНГО Україна	99,5
3	КРЕДО	97,8
4	ІЛЛІЧІВСЬКЕ	94,7
5	АЛЬФА-ГАРАНТ	89,0
6	СТАТУС	85,7
7	ПРОВІТА	85,1
8	УПСК	84,4
9	УТСК	83,5
10	АСКО-Донбас Північний	83,2
11	АРСЕНАЛ СТРАХУВАННЯ	76,6
12	ПРОВІДНА	70,6
13	ПЗУ УКРАЇНА	69,2
14	ТАС	66,5
15	КНЯЖА	64,2
16	АСКА	61,0

17	УСГ	60,9
18	ГЛОБУС	60,4
19	УНІВЕРСАЛЬНА	60,3
20	ІНКОМСТРАХ	57,0
21	ГАРАНТ-АВТО	54,9
22	УНІКА	53,1
23	АХА СТРАХУВАННЯ	51,6
24	ОРАНТА	49,6
25	ПРО 100	47,6
26	ДОМІНАНТА	47,0
27	КРАЇНА	43,7
28	ГАРАНТІЯ (СтДВ)	40,0
29	УОСК	37,1
30	УКРАЇНА	35,5

В I полугодии 2013 г. уровень урегулирования ОСАГО в целом по рынку составил **55%**

Гарантийная функция МТСБУ по международным и внутренним договорам ОСАГО

На сегодняшний день страховые компании, финансовое состояние которых **граничное или неудовлетворительное**, аккумулируют около 20% страховых премий по внутренним договорам страхования.

При этом все чаще рынок сотрясают случаи резонансных банкротств. В 2012-2013 гг. в результате неудовлетворительного финансового состояния и в связи с задолженностью перед фондами МТСБУ членства в Бюро лишены 6 страховщиков (ЧАО «Городская страховая компания», ЧАТ АСК «ИнтерТрансПолис», ОДО «СК «РАЙП», ЧАО «Украинская экологическая СК», ЧАО «НФСК «Добробут», ЧАО «СК «Лафорт»), из которых один со статусом полного члена Бюро).

МТСБУ выступает гарантом возмещения ущерба:

- ✓ на территории стран-членов международной системы автомобильного страхования «Зеленая карта» по украинским страховым сертификатам «Зеленая карта» (в т. ч. по поддельным либо измененным в незаконный способ);
- ✓ на территории Украины по международным договорам «Зеленая карта» на принципах взаимного урегулирования ущерба как член Рады Бюро «Зеленая карта»

(ст. 40 Закона)

МТСБУ есть также гарантом регламентных выплат из ФЗП в размерах и на условиях, определенных законом Украины об ОСАГО

(ст. 41 Закона)

Для обеспечения выполнения обязательств членов МТСБУ перед страхователями и пострадавшими в ДТП в Бюро сформированы централизованные страховые резервные фонды:

– **Фонд страховых гарантий** для обеспечения выполнения обязательств в Международной системе автострахования «Зеленая карта»;

– **Фонд защиты пострадавших** для обеспечения гарантий потерпевшим в ДТП на территории Украины.

Но, к сожалению, несмотря на предусмотренный законодательством механизм гарантирования, он надлежащим образом не работает, а состояние украинского рынка ОСАГО таково, что в прошлом году вызвало серьезную обеспокоенность со стороны Мониторингового комитета Совета Бюро Международной системы автострахования «Зеленая карта».

В октябре 2012 года возникла угроза применения к Украине Советом Бюро Международной системы автострахования «Зеленая карта» специального мониторинга с обязательным предоставлением дополнительных финансовых гарантий из-за ухудшения финансового состояния некоторых страховщиков – полных членов МТСБУ, банкротства двух крупных компаний (ЧАО «Украинская экологическая СК» и СК «Инвестсервис») и нарастания количества гарантийных требований к МТСБУ.

Для стабилизации рынка украинской «Зеленой карты», сохранения статуса Украины как полноправного члена в Международной системе автострахования «Зеленая карта» украинские страховщики приняли и с 1 января текущего года внедрили **проект администрирования украинской «Зеленой карты» (ПАУЗК)**.

Промежуточные результаты проекта администрирования украинской «Зеленой карты»

- из 244 поступивших требований в 2013 году урегулировано 186
- средний срок выплаты – 20 дней вместо 60 нормативных
- фактически прекратились поступления гарантийных требований
- существенно улучшилась отчетность страховых посредников
- до минимума сведены случаи применения необоснованной агентской комиссии, а следовательно и скидок при заключении международных договоров страхования
- значительно улучшилась ситуация с учетом бланков и отчетностью страховщиков о заключенных договорах страхования

Обсуждаемые пути усовершенствования гарантийного механизма ОСАГО

1. Ввести дополнительный ежемесячный гарантийный взнос страховщика в ФЗП, размер которого определять как разницу между среднерыночным (40%) и фактическим уровнем выплат страховщика по внутренним договорам страхования
2. Временно повысить на 7% (с 3% до 10%) размер отчислений от собранных страховых премий в ФЗП для усиления гарантийных функций МТСБУ в части исполнения обязательств по внутренним договорам страхования
3. Ввести гарантийную функцию МТСБУ по внутренним договорам страхования – возможность обращения пострадавшего в ДТП с гарантийным требованием к МТСБУ в случае необоснованного затягивания страховщиком (более 90 дней) выплаты страхового возмещения
4. Временно, на период реализации упомянутых выше мероприятий, отказаться от применения системы бонус-малус и перейти к применению фиксированных значений корректирующих коэффициентов вместо используемых сегодня диапазонов их значений

Сумма начисленных премий, грн. (НП)*	Сумма выплат, грн. (ФВ)**	Доп. взнос (0,40* НП-ФВ)	Отчисления в ФЗП 10%
2 373 679,00	937 887,00	0,00	237 367,90
Часть в сумме начисленных премий, %	100	40	0
Начисленные страховые премии	100%		
Статьи затрат			
выплаты	40%		
налог	3%		
ФЗП (увеличения с 3% до 10%)	10%		
ФПЗ	1%		
членский взнос на содержание Бюро	1%		
Минимальные ежемесячные затраты СК	55%		
Ведение дела	15-25%		
Дополнительный гарантийный взнос в ФЗП	0%		
Остаток средств	20-30%		

*Среднестатистическая сумма начисленных премий в месяц
 **Среднестатистическая сумма выплат в месяц

Уровень выплат по ОСАГО в I полугодии 2013 г.

Средний уровень страховых выплат ОСАГО на страховом рынке Украины в 2012 году 40,65%
в I полугодии 2013 года – 38,5%

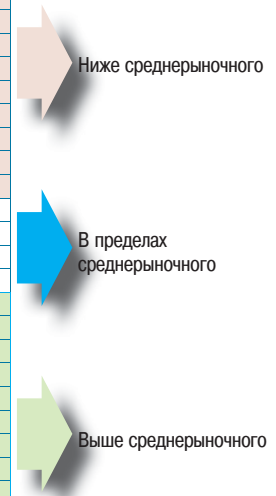
Теперь на примере первой 30-ки мы можем увидеть, какие компании будут нести дополнительные затраты в виде дополнительного ежемесячного гарантийного взноса страховщика в ФЗП, а какие возможно будут искусственно тормозить выплаты, поскольку их уровень выплат и так выше среднестатистического, зачем платить больше?

Каков же опыт в вопросах обязательной автогражданки наших зарубежных коллег? С 1.03.2009 г. в России внедрен опыт прямого урегулирования (получение возмещения в своей СК, когда есть 2 стороны-участницы ДТП и речь идет о нанесении вреда имуществу). Но как показала практика, данный метод тоже не явился для этой страны панацеей от всех бед. Страховщики стали активно занижать размер убытков, регулировать убытки, находящиеся в пределах фиксированной зачетной суммы и затягивать взаиморасчеты по суброгации. Все это из-за двух основных проблем – альтернативное Прямое урегулирование (когда можно обращаться с заявлением о выплате в одну из двух СК и расчет по так называемым фиксам (фиксированная сумма убытка при взаиморасчетах между страховщиками).

В то же время опыт таких стран, как Франция (родоначальник прямого урегулирования) показывает, что эта система успешно работает с начала 70-х годов прошлого столетия.

Уровень выплат по компаниям

№	СК	Уровень выплат, %
1	ДОМІНАНТА	6,49
2	УКРАЇНА	15,69
3	УТСК	15,72
4	АЛЬФА-ГАРАНТ	17,77
5	ІНКОМСТРАХ	18,78
6	УОСК	21,12
7	АРСЕНАЛ СТРАХУВАННЯ	22,67
8	ПРО 100	26,13
9	УПСК	28,84
10	ДНІПРОІНМЕД	29,33
11	ОРАНТА	30,25
12	ІЛЛІЧІВСЬКЕ	32,58
13	КРАЇНА	34,33
14	ПРОВІТА	35,22
15	АСКО-Донбас Північний	38,53
16	ПРОВІДНА	39,25
17	СТАТУС	40,09
18	ГАРАНТ-АВТО	40,82
19	УНІВЕРСАЛЬНА	42,44
20	КРЕДО	44,96
21	КНЯЖА	49,45
22	УСГ	50,09
23	ТАС	51,18
24	УНІКА	51,56
25	ПЗУ УКРАЇНА	53,88
26	ГЛОБУС	56,46
27	ГАРАНТІЯ (СтДВ)	57,15
28	АХА СТРАХУВАННЯ	59,67
29	ІНГО УКРАЇНА	63,33
30	АСКА	93,76



Опыт Франции

По взаиморасчетам при прямом возмещении вреда:

- 1972 г. – возможность возмещения ущерба по ежемесячному бордеро;
- 1983 г. – внедрение электронной обработки данных;
- 1990 г. – обмен информацией в электронной форме;
- 1992 г. – введение единых клиринговых расчетов через расчетный центр.

Основные **ПЛЮСЫ** введения и функционирования (из опыта Франции):

1. Сокращение сроков урегулирования (до 5 дней)
2. Привлечение клиентов (ежегодный переход в другую СК составляет не более 12%)
3. Снижение управленческих издержек и, как следствие, повышение производительности
4. Уменьшение судебных разбирательств (на 95%)
5. Сокращение сроков ожидания полиции и уменьшение количества пробок на дорогах (≈ 77%)
6. Установление доверительных отношений между страховщиками

Соглашение о прямом возмещении во Франции сегодня

УСЛОВИЯ ПРИМЕНЕНИЯ

- Даже если причинен вред жизни или здоровью пострадавшего;
- Участие 2 транспортных средств (в т.ч. без столкновения);
- Даже если есть третьи лица (пешеходы, животные...);
- ДТП с участием падающего или уже упавшего с транспортного средства предмета;
- Максимальный размер ущерба устанавливается ежегодно так, чтобы в соглашение попадали 4 страховых случая из 5

Основные **ТРУДНОСТИ** введения и функционирования по опыту Франции:

1. Установление виновности в ДТП (типовые схемы ДТП).
2. Желание страховщика виновника контролировать сумму возмещения
 - 1) введения расчетов по фиксированной ставке
 - 2) минимизирование различий в портфелях страховщиков.
3. Расходы страховщиков на участие в системе:
 - 1) клиринговый (расчетный) центр
 - 2) электронный документооборот.
4. Стремление некоторых страховщиков «жульничать» при использовании фиксированной ставки (выставление регрессов при небольших суммах).
5. Необходимость разработки и применимость Типовых схем ДТП к страхователям.

Но в целом это однозначно позитивный опыт, который показал себя положительно и заслуживает внимания. Просто каждая страна должна рассматривать оптимальную для себя модель внедрения и иметь четкий долгосрочный план по построению этой системы.