

ПРОБЛЕМЫ РЕАЛИЗАЦИИ ОСАГО В КОРПОРАТИВНОМ СЕКТОРЕ

Рассматриваются ключевые проблемы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, связанные с заключением договоров страхования с юридическими лицами. С одной стороны, ОСАГО отдельных категорий юридических лиц является убыточным видом страхования и авторами предлагается ввести коэффициент в зависимости от цели использования транспортных средств, что позволит диверсифицировать риски и условия страхования для различных категорий клиентов. Второй момент связан с проблемой реализации ОСАГО, а именно с проведением тендеров по данному виду. Данный вопрос необходимо решать на законодательном уровне.

Ключевые слова: корпоративное страхование, проблемы ОСАГО, тендеры, страхованит, обязательное страхование.

**N.V. Kuznetsova,
E.V. Meret**

INSTITUTE OF APPROVALS: FORMATION AND CRITERIA

The article is considered some problems of compulsory insurance of civil liability of owners of vehicles. These problems arise with the conclusion of insurance contracts with entrepreneur. Compulsory insurance of civil liability of owners of vehicles is one of loss-making kinds of insurance. The authors offer to use new coefficient which is depended on the aim of application of auto transport. As for tenders then these questions need to discuss insurance companies together government.

Keywords: corporate insurance, problems of compulsory insurance of civil liability of owners of vehicles, tender, insurance, compulsory insurance.

Корпоративные виды страхования, в своем большинстве, являются привлекательными для страховщиков с точки зрения рентабельности. В то же время, у каждого из них существуют свои проблемы.

Наиболее проблемным видом корпоративного страхования, безусловно, является ОСАГО юридических лиц. Высокая убыточность данного вида страхования создает для страхователей определенные затруднения в поиске страховщика и оформлении полисов. Страховые компании неохотно принимают на страхование высокорисковые транспортные средства. К таким относятся:

– транспортные средства, осуществляющие перевозку пассажиров – городские автобусы, маршрутные такси, такси по заказу, трамваи, троллейбусы. Из-за большого количества времени, проведенного на дороге, а также крупных габаритов, перечисленные выше транспортные средства имеют высокий шанс стать участником ДТП, что ведет к убыткам для страховой компании.

Примером является крупный открытый конкурс, проводимый в 2016 году, заказчиком в котором выступало муниципальное унитарное предприятие «Иркутскгорэлектротранс». Предметом закупки выступало оказание услуг по ОСАГО для парка транспортных средств предприятия-заказчика, состоящего только из трамваев и троллейбусов. Большинству транспортных средств из парка заказчика были присвоены значения Кбм в диапазоне от 1 до 1,55 (с 3 по 1 класс). Закономерно, что данный конкурс был признан несостоявшимся, так как не было подано ни одной заявки на участие, несмотря на внушительный размер цены контракта;

– дорожная и уборочная техника, машины обслуживания коммунальных служб. Причины повышенного риска ДТП те же, что и в предыдущем пункте – длительное нахождение на дороге и крупные габариты.

Основные причины убыточности ОСАГО – государственное регулирование страховых тарифов и высокий уровень страхового мошенничества. По данным Российского союза автостраховщиков в некоторых регионах РФ убыточность по ОСАГО достигает 200 %, совокупная убыточность ОСАГО на всей территории РФ составила 107 % по итогам 2016 года (согласно данным АИС РСА).

Высокий уровень убыточности по ОСАГО – одна из наиболее острых проблем на рынке страхования на сегодняшний день. Одним из возможных решений, по нашему мнению, является дифференциация страховых тарифов в зависимости от цели использования транспортного средства (Кци). Значения коэффициента должны варьироваться в зависимости от цели и частоты использования транспортного средства. Для транспортных средств, проводящих на дороге в черте города больше времени, значение коэффициента будет выше, чем для транспортных средств, используемых от случая к случаю (значение Кци = 1,65). Так, к часто используемым транспортным средствам относятся автобусы, маршрутные такси, такси по заказу, трамваи, троллейбусы, дорожная техника, машины обслуживания коммунальных служб и другие схожие по целям использования транспортных средств. Важным моментом является преимущественное использование транспортных средств в черте крупных населенных пунктов, где движение транспорта очень насыщено. Ко второй категории транспортных средств будут относиться те же часто используемые ТС, что и к первой категории, но эксплуатируемые вне крупных населенных пунктов области (значение Кци = 1,15). К нерегулярно используемым транспортным средствам следует относить все остальные транспортные средства, не отвечающие требованиям первой или второй категории, вне зависимости от населенного пункта их использования (значение Кци = 1). Присвоение Кци предполагается индивидуально для каждого транспортного средства, основываясь на его типе, категории и основном виде деятельности собственника по ОКВЭД.

Кци должен быть включен в формулу расчета предельного размера страховой премии по ОСАГО, которая будет выглядеть следующим образом:

Предельная величина страховой премии = Тариф базовый * Коэффициент по территории преимущественного использования * Коэффициент цели использования * 3.

Подобное изменение необходимо в силу того, что убыточные транспортные средства с отрицательными значениями Кбм, в большинстве случаев, достигают

предельной величины страховой премии при действующей формуле ее расчета. Предполагается, что Кци не будет применяться при страховании физических лиц.

Введение вышеописанного коэффициента, по нашему мнению, в определенной степени смягчит убыточность ОСАГО и улучшит ситуацию с доступностью полисов по данному виду страхования, особенно в «токсичных» регионах, где эта проблема наиболее актуальна.

Другая проблема связана с разногласиями между страховым и нестраховым законодательством. Таким примером является Федеральный закон «О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд» от 05.04.2013 № 44-ФЗ и Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» от 25.04.2002 № 40-ФЗ. На сегодняшний день ситуация такова, что почти половина всех закупок страховых услуг (49,83 % по данным системы СПАРК-Маркетинг) проводится по виду ОСАГО с использованием самых различных способов определения поставщика. Основная идея проведения закупок по 44-ФЗ – приобрести товар, работу или услугу для государственных и муниципальных нужд по наименьшей цене. В случае с ОСАГО, методика расчета цены является фиксированной и определена в Указании Банка России № 3384-У, практически полностью лишая смысла проведение закупки, превращая ее в соревнование на скорость – «кто быстрее подаст заявку». Та же ситуация с электронными аукционами, проводимыми на таких электронных торговых площадках как «Сбербанк АСТ» и «РТС-Тендер». Участники аукциона не смогут поставить даже начальную (максимальную) цену контракта, которая была указана заказчиком, так как механизм работы торговых площадок этого не предусматривает. Таким образом, чтобы принять участие в аукционе, необходимо снизить цену, что противоречит закону 40-ФЗ об ОСАГО и Указанию ЦБ РФ № 3384-У. В случае, если не было подано ни одного предложения цены, аукцион признается несостоявшимся и контракт заключается с тем участником, который раньше других разместил на электронной торговой площадке первую и вторую части заявки на участие в аукционе по начальной цене контракта, указанной заказчиком при публикации извещения о проведении электронного аукциона. Единственный способ предложить меньшую цену, чем начальную – коэффициент «бонус-малус» (Кбм). Здесь же проблема заключается в том, что страховщики–участники закупки обязаны руководствоваться значениями Кбм, предоставляемыми базой данных АИС РСА. В свою очередь, заявляемые заказчиком значения Кбм часто не совпадают с теми, что предоставляется АИС РСА. Отсюда вытекают две ситуации:

1. Кбм заказчика ниже, чем АИС РСА – участник закупки не имеет права дать цену выше, чем начальная (максимальная) цена контракта, названная заказчиком, так как это противоречит закону 44-ФЗ.

2. Кбм заказчика выше, чем АИС РСА – нередко в подобных случаях закупочная комиссия просто отклоняет заявку участника, предложившего более низкую цену за счет Кбм, ссылаясь на то, что участник обязан руководствоваться данными, предоставленными заказчиком.

На федеральном уровне регламента о том, как именно следует поступать в аналогичных ситуациях, нет. Единичные прецеденты были урегулированы с по-

мощью Решений областных УФАС, что само по себе не является решением проблемы, так как у закупочной комиссии нет единой утвержденной нормативно-правовой базы, на основании которой она могла бы выносить решения. Резюмируя вышесказанное, по мнению автора, необходимо вноситься поправки в закон 44-ФЗ в виде отдельных методических указаний по каждому из видов страхования, с учетом их особенностей – в первую очередь по обязательным видам страхования, например, ОСАГО.

Выделенные проблемные аспекты реализации ОСАГО в корпоративном сегменте являются, по нашему мнению, наиболее острыми и требующими решения.

Список использованной литературы

1. Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств [Электронный ресурс] : федер. закон РФ от 25.04.2002 г. № 40-ФЗ // СПС «КонсультантПлюс».

2. О контрактной системе в сфере закупок товаров, работ, услуг для обеспечения государственных и муниципальных нужд [Электронный ресурс] : федер. закон РФ от 05.04.2013 г. № 44-ФЗ // СПС «КонсультантПлюс».

3. «Российский союз автостраховщиков» – автоматизированная информационная система [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа: <http://www.autoins.ru>.

4. «СПАРК-Маркетинг» – информационная система [Электронный ресурс] : офиц. сайт. – Режим доступа: <http://www.spark-marketing.ru>.

Информация об авторе

Кузнецова Надежда Васильевна – кандидат экономических наук, доцент, кафедра финансов, Байкальский государственный университет, 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, e-mail: nadezhda1978@mail.ru.

Мерет Евгений Вячеславович – студент магистратуры, кафедра финансов, Байкальский государственный университет, 664003, г. Иркутск, ул. Ленина, 11, e-mail: evmeret1@gmail.com.

Author

Kuznetsova Nadezhda – PhD in Economics, Chair of Finance, Baikal State University, 11, Lenin str., Irkutsk, 664003, e-mail: nadezhda1978@mail.ru.

Meret Evgeniy Vyacheslavovich – master student, Chair of Finance, Baikal State University, 11, Lenin str., Irkutsk, 664003, e-mail: evmeret1@gmail.com.