

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ АВТОНОМНОЕ ОБРАЗОВАТЕЛЬНОЕ УЧЕРЕЖДЕНИЕ ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
**«БЕЛГОРОДСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ НАЦИОНАЛЬНЫЙ
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ УНИВЕРСИТЕТ»**
(Н И У «БЕЛГУ»)

ИНСТИТУТ ЭКОНОМИКИ

КАФЕДРА ФИНАНСОВ, ИНВЕСТИЦИЙ И ИНОВАЦИЙ

**ПРАКТИКА УРЕГУЛИРОВАНИЯ УБЫТКОВ СРЕДСТВ
АВТОТРАСПОРТА ПРИ НАСТУПЛЕНИИ СТРАХОВОГО СЛУЧАЯ**

Выпускная квалификационная работа
обучающегося по направлению подготовки 38.03.01 Экономика
очной формы обучения, группы 06001403
Канашина Артема Анатольевича

Научный руководитель
ст. преподаватель
Пашкова Е.Н.

Белгород 2018

ОГЛАВЛЕНИЕ

ВВЕДЕНИЕ.....	3
ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ПРЯМОГО УРЕГУЛИРОВАНИЯ УБЫТКОВ В АВТОСТРАХОВАНИИ.....	6
1.1. Экономическая сущность возмещения убытков по ОСАГО.	6
1.2. Механизм возмещения убытков по ПВУ.....	14
1.3. Зарубежный и российский опыт использования ПВУ.....	20
ГЛАВА 2. ОЦЕНКА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПАО СК «РОСГОССТРАХ» ПО ПРЯМОМУ УРЕГУЛИРОВАНИЮ УБЫТКОВ В АВТОСТРАХОВАНИИ.....	29
2.1. Организационно-экономическая характеристика ПАО СК «Росгосстрах».....	29
2.2. Анализ реализации механизма процесса ПВУ в ПАО СК «Росгосстрах».....	35
2.3. Предложить практические рекомендации по повышению эффективности реализации механизма ПВУ в ПАО СК «Росгосстрах».....	43
2.4. Пути развития урегулирования убытков средств автотранспорта при наступлении страхового случая.....	48
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	53
СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ	56
ПРИЛОЖЕНИЯ	61

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность работы. Принятие Федерального закона «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» стало значимым событием не только для национального страхового рынка, но и для страны в целом. Введение ОСАГО в России является логичным следствием и необходимым инструментом проводимых в нашей стране рыночных реформ, конечная цель которых в построении приближенных к общемировым стандартам цивилизованных отношений между обществом, государством и его гражданами. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств - это цивилизованный способ защиты интересов участников дорожного движения во всем мире и одна из важнейших составляющих вступления России в Европейское сообщество.

Степень научной разработанности. Общими теоретическими вопросами организации ОСАГО в своих работах занимались отечественные и зарубежные ученые, как Архипов А.П., Братусь С.Н., Гомелля В.Б., Дедиков С.В., Дюжиков Е.Ф., Зубец А.Н., Ивашкин Е.И., Казаков С.А., Качалова Е.Ш., Коломин Е.В., Лемер Ж., Манес А., Орланюк-Малицкая Л.А., Паттерсон Е., Плешков А.П., Рассолова Т.М., Рябикин В.И., Саватье Р., Тархов В.А., Турбина К.Е., Федорова Т.А., Шахов В.А., Шевчук В.А., Шихов А.К. и др.

Целью данной выпускной квалификационной работы является анализ практики реализации прямого урегулирования убытков в автостраховании, а также предложение практических рекомендаций по совершенствованию его механизма данной процедуры.

Для достижения поставленной цели необходимо решить следующие задачи:

1. рассмотреть теоретическую базу прямого урегулирования

убытков в автостраховании;

2. изучить механизм возмещения убытков по ПВУ;
3. рассмотреть зарубежный и российский опыт возмещения убытков по ПВУ;
4. дать оценку практике ПАО СК «РОСГОССТРАХ» по прямому урегулированию убытков в автостраховании;
5. предложить практические рекомендации по повышению эффективности реализации механизма ПВУ в ПАО СК «Росгосстрах»;
6. выделить пути развития урегулирования убытков средств автотранспорта при наступлении страхового случая.

Объектом исследования является процесс развития урегулирования убытков средств автотранспорта при наступлении страхового случая.

Предмет исследования – выступает система экономических отношений, возникающих между страховщиком и страхователем при урегулировании убытков средств автотранспорта при наступлении страхового случая.

Теоретическую основу работы составили фундаментальные труды российских и зарубежных ученых по теории и проблемам организации ОСАГО, государственного регулирования ОСАГО, разработки механизма ОСАГО, методологии расчета ущерба и страхового возмещения; нормативные и законодательные акты, регламентирующие порядок организации отношений между участниками ОСАГО.

Методологическую основу исследования составляют общенаучные и специальные методы познания: анализа, синтеза, сравнения, а также графический, статистический, финансовый анализ.

Информационная база. При написании работы использовались аналитические материалы Министерства финансов Российской Федерации, Федеральной службы страхового надзора, Федеральной службы государственной статистики, Российского союза автостраховщиков, ГИБДД РФ, Федеральной антимонопольной службы РФ, отчетность ПАО СК

«Росгосстрах».

Практическая значимость. Предложенные практические рекомендации по повышению эффективности механизма реализации урегулирования убытков по ПВУ могут быть использованы в работе страховых компаний.

Структура работы состоит из введения, двух глав, заключения, списка литературы и приложения.

Во введении рассмотрена актуальность выбранной темы, определены цель и задачи, объект и предмет исследования, теоретическая и методологическая, информационная базы исследования, практическая значимость и структура работы.

Первая глава посвящена анализу теоретической основы прямого урегулирования убытков, в частности, рассмотрен механизм возмещения убытков по обязательному страхованию автогражданской ответственности, изучен российский и зарубежный опыт, а также регулирование его механизма.

Второй главе дана оценка деятельности ПАО СК «Росгосстрах» по прямому урегулированию убытков в автостраховании. Предложены практические рекомендации по эффективности реализации механизма прямого возмещения убытков в ПАО СК "Росгосстрах", а выделены пути развития урегулирования убытков средств автотранспорта при наступлении страхового случая.

В заключении обобщены все основные выводы выпускной квалификационной работы.

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ПРЯМОГО УРЕГУЛИРОВАНИЯ УБЫТКОВ В АВТОСТРАХОВАНИИ

1.1. Экономическая сущность возмещения убытков по ОСАГО

Последние годы стали свидетелями гораздо высокого роста уровня автомобилизации населения Российской Федерации, в значительной степени это отразилось на экономически развитых регионах нашей страны. Большое количество автомобилей имеет и свои последствия, а именно рост аварийных ситуаций на дорогах. Следовательно, должен быть создан какой-то механизм, который сможет защитить жизнь, здоровье и имущество потерпевших от дорожно-транспортного происшествия (ДТП). В свою очередь и был создан подобный механизм, носивший название - обязательное страхование автогражданской ответственности (ОСАГО). Понятие ОСАГО для человека «из народа» это – полис обязательного страхования автомобилистов, который страхует ответственность водителей перед окружающими его людьми. За нанесенный вред, включая как материальный, так и моральный по вине водителя пострадавшему обязана быть выплачена компенсация, той страховой компанией, с которой он заключал договор. В России, как и в других странах, государство обязывает авто водителей иметь полис обязательного страхования ответственности ОСАГО. В Российской Федерации действует Федеральный Закон № 40-ФЗ от 25 апреля 2002 года об начислении штрафа в размере 500-800 рублей при отсутствии у автомобилиста полиса обязательного страхования ответственности ОСАГО. Согласно данному акту водитель для управления любым транспортным средством должен застраховать свою ответственность перед другими участниками дорожного движения. Если же ДТП произошло, то ущерб нанесённый пострадавшему или его часть, возмещает не виновник, а

застраховавшая его ответственность страховая организация. Немало важным аспектом Закона являются правила страхования ОСАГО, прописывающие покрываемые риски, а также лимиты, в рамках которых осуществляются возмещения.

В пример приведём ДТП с участием двух машин, тут лимит на возмещение стоимости ремонта транспортного средства прописывается в договоре, потому что выплаты могут быть завышенными по лимиту договора.

Стоит отметить, что такое ПВУ. Прямое возмещение убытков – одна из систем с помощью, которой оценивается ДТП. Именно, благодаря этой оценки и совершаются выплаты пострадавшему участнику дорожно-транспортного происшествия [3, стр. 15].

Выявим конкретные убытки, которые покрываются ОСАГО. В Федеральном Законе № 40-ФЗ прописывается то, что объектом обязательного страхования является имущественные интересы, связанные с риском гражданской ответственности владельца транспортного средства по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевших при использовании транспортного средства на территории Российской Федерации. Следовательно, водитель, обладающий полисом ОСАГО страхует свою ответственность перед другими участниками дорожного движения. Бывают ситуации, в которых вред наносится третьим лицам, в таких случаях убыток возмещает застраховавшая организация. Но также существуют и некоторые лимиты возмещения, прописанные и регламентированные правилами страхования ОСАГО [2].

Рассмотрим страховую сумму, в пределах которой страховщик, при каждом произошедшем страховом случае должен возместить потерпевшему, нанесенный вред: (число страховых случаев во время действия договора не ограничивается)

- 1) в части возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью каждого потерпевшего, не более 160 тысяч рублей;

2) в части возмещения вреда, причиненного имуществу каждого потерпевшего, 400 тысяч рублей.

На момент 1 апреля 2005 года вступили в свою силу изменения в ОСАГО. А именно, выплаты за нанесенный вред жизни и здоровья. Лимит этих выплат вырос от 150 тыс. рублей до 500 тыс. рублей [2].

В случае возникновения страхового случая потерпевший в праве обратиться за деньгами в свою страховую компанию. Затем после этих действий, между страховыми компаниями осуществляется взаиморасчёт.

Для каждой страховой компании потерпевший - это клиент, к которому следует относиться со всей лояльностью и ответственностью. В такой системе созданы более качественные условия урегулирования страховых случаев. Все это сделано для того, чтобы в следующий раз клиент выбирал именно свою страховую компанию, а может даже приобретал всевозможные новые продукты, предлагаемые страховой компанией. Несомненно, что при данном подходе должен быть соблюден определённый баланс. В некоторой степени выплата производится своему клиенту, тем самым она будет возмещена в последующем. Благодаря этому присутствует желание выплачивать большие суммы. Но и в некоторой другой степени, страховая компания виновника, обладая информацией об убытке, вправе оспорить максимально щедрое возмещение, из-за этого для компании потерпевшего вводятся возможные санкции. Возможный эффект от введения системы ПВУ преследовал за собой рост уровня выплат и увеличение качества обслуживания клиентов. Но стоит заметить, что при данной системе на практике проявились некоторые проблемы. Решение этих проблем бурно обсуждается и на сегодняшний день в страховом сообществе. Одним из решений было принято ввести Бельгийскую систему ПВУ. После чего уже с 1 марта 2009 года и до 2 августа 2015 года, потерпевший был вправе воспользоваться одним из двух способов возмещения убытков. Первый заключается в подаче заявления о страховом возмещении в страховую компанию виновника. Страховая компания должна принять документы и в

установленный срок произвести страховую выплату. Расчет суммы возмещения производится на основании специальной методики [6, стр. 115].

Общая схема ОСАГО представлена на рисунке 1.1.

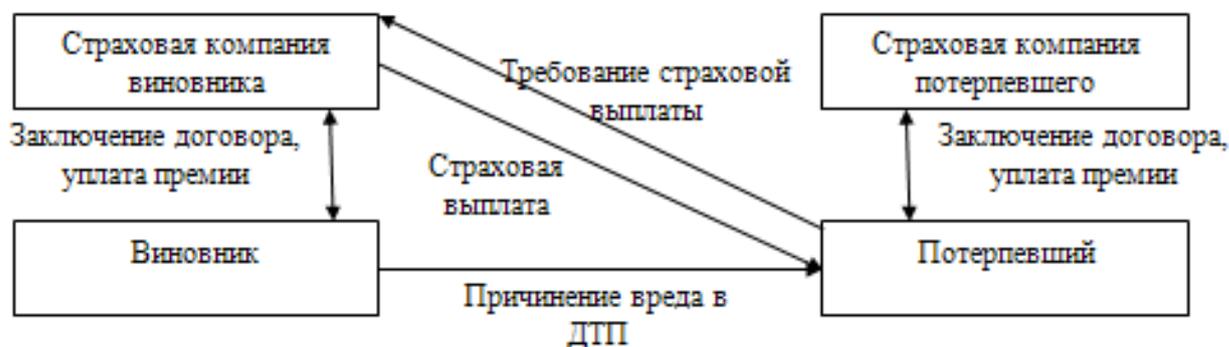


Рис 1.1 - Механизм реализации ОСАГО

Второй вариант получения страхового возмещения предусматривает прямое урегулирование. Данная опция была доступна не для всех случаев, а только в тех, когда в ДТП участвовало ровно два транспортных средств, а также отсутствовал вред жизни и здоровью. При применении такой схемы потерпевший обращается за выплатой в свою страховую компанию. При этом применяются те же формулы и методики определения размера ущерба, что и при обычной схеме [11, стр. 215].

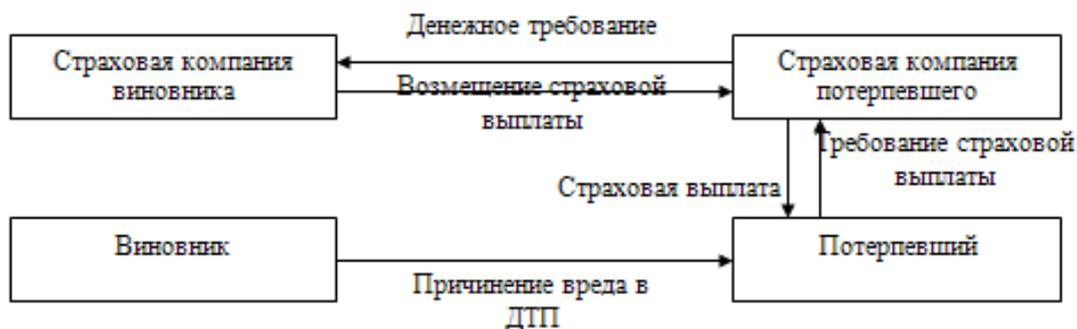


Рис 1.2 - Схема прямого урегулирования по ОСАГО

Стоит отметить, что прослеживается два неких принципиальных различия. Первое это то, что выплаченный убыток будет возмещаться страховщиком виновника, а значит, пропадает стимул сознательного занижения убытков. И второе различие заключается – потерпевший важный клиент для страховой компании, следовательно, требует к себе более трепетного отношения [17, стр. 75].

Схему прямого урегулирования убытков по ОСАГО можно рассмотреть на рисунке 1.2 и 1.3.



Рис 1.3 – Схема взаиморасчетов по системе ПВУ

Революция в отношениях между страховщиком и водителем произошла в 2015 году. Пострадавший в ДТП автовладелец имеет право обращаться за выплатой, лишь в свою страховую компанию так разъясняется, вступившее в силу с 1 августа безальтернативное прямое возмещение убытков [13, стр. 7].

Начальная реализация института представляла за собой право потерпевшего на обращение в свою страховую компанию, на данный момент – это представляет собой обязанность.

Директор ОСАЛ «Ингосстрах» В. И. Княгиев основываясь на нововведениях рекомендует автомобилистам тщательнее останавливать свой выбор на крупных страховых компаниях со стабильной позицией на рынке. Страховая компания должна гарантировать устойчивость и своевременное начисление выплат в рамках закона, не прибегая к судебным инстанциям.

Возможен и такой исход событий, так называемая селекция убытков по ПБУ, когда страховщик потерпевшего урегулировал только незначительные убытки, а за крупными выплатами отправлял в компанию виновника ДТП вовсе будет отсутствовать, а средняя сумма выплат значительно вырастет. Это обстоятельство значительно важно и для добросовестных страховщиков, которые честно выполняли свои обязанности перед страхователями по ПБУ и несли убытки в связи с причиной политики селекции других участников рынка. Критериями, при соблюдении которых применяется прямое возмещение убытков, являются следующие:

1. ДТП произошло в результате взаимодействия (столкновения) только двух транспортных средств (включая транспортные средства с прицепами к ним);
2. Ответственность обоих участников ДТП застрахована по ОСАГО, то есть они имеют действующие на момент ДТП полисы ОСАГО на автомобили, участвующие в ДТП;
3. Вред причинен только указанным транспортным средствам.

В случае если при возникновении ДТП не удовлетворяется хотя бы одно из перечисленных выше требований, прямое урегулирование убытков по ОСАГО по такому ДТП не действует. В данной ситуации потерпевший будет обращаться за выплатой возмещения в страховую компанию виновника ДТП или требовать компенсации непосредственно у виновника ДТП (если у виновника нет действующего полиса ОСАГО) [18, стр. 417].

Реализация механизма прямого урегулирования убытков осуществляется по следующему алгоритму:

1. Потерпевший в ДТП, в котором участвовало два транспортных средств и имуществу которого причинен вред, обращается в страховую компанию, застраховавшую гражданскую ответственность потерпевшего как владельца транспортного средства согласно Федеральному закону "Об ОСАГО". Для этого потерпевший направляет страховщику извещение о ДТП вместе с необходимыми документами, оформленными уполномоченными на

то сотрудниками полиции, или евро протокол.

2. Страховщик потерпевшего проводит оценку обстоятельств ДТП, рассматривает представленные документы.

3. Страховщик организует осмотр поврежденного имущества потерпевшего и/или независимую экспертизу в порядке и сроки, установленные статьей 12 Федерального закона "Об ОСАГО". При этом в случае, если потерпевший и его страховщик не расходятся в своих выводах относительно размера причиненного ущерба, который определен страховщиком в результате осмотра, то независимая экспертиза может не производиться.

4. При наличии всех необходимых условий страховая компания потерпевшего квалифицирует произошедшее событие как страховой случай, извещает об этом потерпевшего и осуществляет страховую выплату в порядке и сроки, которые предусмотрены законом, т.е. максимально в течение 30 дней с момента представления необходимых документов.

Одной значительно отличающейся особенностью страховой выплаты при прямом урегулировании убытков представляется то, что выплата производится от имени страховщика, который застраховал гражданскую ответственность за причиняется вреда.

Если же основания для классификации произошедшего, как страхового случая отсутствуют, то страховщик подготавливает мотивированный отказ потерпевшему и соответственно извещает его об этом. С того момента, как документы поданы, решение преследует за собой 30 дней. И через это время обязано быть принято окончательное решение.

5. Страховая компания потерпевшего, осуществляющая прямое возмещение убытков, имеет право требования в размере осуществленной страховой выплаты к страховой компании, застраховавшей ответственность причинителя вреда [20, стр. 43].

Прямое возмещение убытков по ОСАГО не представляет собой ограничение права обратиться с заявлением в страховую компанию

виновника, если будет в дальнейшем установлено, что для обращения по прямому возмущению не соблюдены.

Страховая компания оставляет за собой право отказать в выплате по прямому возмещению в следующих случаях, если:

1) у страховщика причинителя вреда отозвана лицензия на осуществление страхования на дату поступления к страховщику потерпевшего заявление о прямом возмещении;

2) страховщик причинителя вреда не является участником Соглашения на дату поступления к страховщику потерпевшего заявления;

3) в результате ДТП по заявленному событию участнику происшествия (водителю, пассажиру, пешеходу) причинен вред жизни или здоровью (в случае наличия данных сведений хотя бы в одном из представленных потерпевшим документов);

4) в ДТП, в результате которого потерпевшему был причинен вред, участвовало одно или более двух транспортных средств, кроме случаев, когда в ДТП участвовало транспортное средство без прицепа и транспортное средство с прицепом (автопоезд), при этом вред причинен транспортному средству без прицепа и только одному транспортному средству из автопоезда. В данном случае транспортное средство с принадлежащим физическому лицу прицепом к легковому автомобилю считается одним транспортным средством (транспортным средством без прицепа);

5) договор ОСАГО потерпевшего не действовал на момент ДТП (договор не был заключен, договор не вступил в силу, закончился срок действия договора, договор был досрочно прекращен, договор признан недействительным и т.п.);

6) потерпевший обратился с Заявлением о прямом возмещении убытков в страховую организацию, выполняющую функции представителя страховщика потерпевшего по рассмотрению требований потерпевших о страховых выплатах;

7) до подачи потерпевшим страховщику потерпевшего заявления о

прямом возмещении убытков по тому же событию к страховщику причинителя вреда уже поступило заявление с требованием о страховой выплате. Под требования применения прямого возмещения убытков попадает большинство ДТП, происходящих на территории Российской Федерации.

Таким образом, теперь большинство потерпевших будут всегда обращаться за страховой выплатой по ОСАГО в ту страховую компанию, которую они сами выбрали, заключая договор ОСАГО.

1.2. Механизм возмещения убытков по ПВУ

Прямое возмещение убытков – это новый институт обязательного страхования, который представляет собой возмещение вреда имущества потерпевшего страховщиком. Он осуществляется в соответствии с Законом об ОСАГО. Договор обязательного страхования заключается с потерпевшим, т. е. обладателем транспортного средства. Данный институт введен в эксплуатацию и начал свое действие с 1 марта 2009 г. В свою очередь институт прямого возмещения убытков один из публичных институтов, который был учреждён для некоторой группы потерпевших, с целью защиты их имущественных интересов. Его осуществление является правом для потерпевших и обязанностью для страховщиков.

Для действия института прямого возмещения убытков следует одновременное выполнение текущих условий:

- если ДТП произошло с одновременным участием только двух транспортных средств, то гражданская ответственность застрахован [15, стр. 17].

Прямое возмещение убытков не осуществляется, при участии в ДТП трёх и более транспортных средств, вред причинён не одному имуществу, а еще и угрожает жизни и здоровью потерпевших. (При этом не понятно,

почему законодатель не распространил возможность прямого возмещения убытков на ДТП с участием более трех транспортных средств, когда вина причинения вреда очевидна.) Воплощение в жизнь механизма прямого возмещения убытков исполняется по следующему алгоритму:

1. В свою страховую компанию, которая застраховала гражданскую ответственность потерпевшего как владельца транспортного средства в соответствии с Законом об ОСАГО, следует обращаться потерпевшему в ДТП, при участии двух транспортных средств и имуществу которого причинен вред. В данном случае потерпевший отдает страховщику извещение о ДТП с соответствующими документами, которые оформлены с сотрудниками полиции.

2. После страховая компания, которая застраховала данную гражданскую ответственность потерпевшего, проводит оценку обстоятельств ДТП и исследует предоставленные документы.

3. Ст 12 Закона об ОСАГО гласит, что в установленные сроки страховщик обязан организовать осмотр и (или) независимую экспертизу повреждённого имущества потерпевшего. Независимая экспертиза не обязательна, если потерпевший и его страховщик согласны друг с другом о размере причиненного ущерба.

4. Называть страховым случаем принято лишь при соблюдении всех необходимых условий, причём извещать об этом потерпевшего и осуществлять страховую выплату необходимо в установленные в законе сроки и порядок проведения. Этот срок - 30 дней, с того момента, как были предоставлены необходимые документы. Одной из отличительной особенности страховой выплаты при прямом возмещении убытков является то, что выплата выполняется от имени страховщика, застраховавшего гражданскую ответственность причинителя вреда. Если основания, классифицирующие событие страховым, случаем отсутствуют, то страховая компания подготавливает соответствующий мотивированный отказ потерпевшему. Известить об этом решении необходимо самого

потерпевшего обязательно и соответственно принять решение необходимо в течение 30 дней с того момента, когда были предоставлены соответствующие документы.

5. Страховщик потерпевшего, который осуществил прямое возмещение убытков, имеет полное право требования в размере осуществленной страховой выплаты к страховщику, застраховавшему ответственность причинителя вреда. По сути, это разновидность регрессного требования страховщика потерпевшего к страховщику причинителя вреда. При наличии оснований к регрессу непосредственно к причинителю вреда страховщик потерпевшего может его адресовать непосредственно к причинителю вреда в порядке, установленном ст. 14 Закона об ОСАГО.

6. С правом требования страховщика потерпевшего корреспондирует обязанность страховщика причинителя вреда возместить в счет проведенного прямого возмещения по договору обязательного страхования затраченные средства на осуществление страховой выплаты [22, стр. 18].

Взаиморасчеты между страховыми компаниями потерпевшего и причинителя вреда будут выполнены в соответствии с соглашением о прямом возмещении убытков, который был заключён между членами профессионального объединения страховщиков по обязательному страхованию. Соглашение о прямом возмещении убытков несёт в себе многостороннее соглашение, участниками которого называются членами профессионального объединения страховщиков - РСА.

Делая вывод из публичной природы института прямого возмещения убытков, следует то, что участие в соглашении о прямом возмещении убытков является обязательным для всех без каких-либо исключений страховых организаций, которые осуществляют обязательное страхование. Это выражение утверждается точным указанием в Законе об ОСАГО. В уставе профессионального объединения страховщиков, следует предусмотреть то, что заключение соглашения о прямом возмещении убытков со всеми членами такого объединения является необходимым

условием членства страховой организации в профессиональном объединении страховщиков.

Именно по представляемой модели договора присоединения и формируется соглашение о прямом возмещении убытков. Предмет соглашения — это непосредственно порядок и условия расчетов между страховщиком, который осуществляет прямое возмещение убытков, и страховщиком, который застраховал гражданскую ответственность лица, причинившего вред.

Если учитывать то, что сущностью соглашения о прямом возмещении убытков является организация общей, т.е. совместной деятельности страховщиков по обязательному страхованию, по осуществлению прямого возмещения убытков и определении доли участия каждого в соответствующих произведенных расходах, то его непосредственно можно отнести к разновидности организационных гражданско-правовых договоров. При всем этом пронаблюдать некоторое сходство следует из данного соглашения с конструкцией договора простого товарищества (договора о совместной деятельности) (гл. 55 ГК РФ) [2].

Но все же, разницы между соглашением о прямом возмещении убытков и классическим договором простого товарищества, естественно прослеживается. В том числе, страховщики напрямую не прибегают к присоединению своих вкладов при выполнении данной деятельности, тут не прослеживается образования общего имущества товарищей и отсутствует как таковое ведение общих дел.

В развитие общих положений ст. 26.1 Закона об ОСАГО, устанавливающих общие условия к порядку заключения соглашения о прямом возмещении убытков, Министерством финансов РФ издан Приказ от 23 января 2009 г. N 6н "Об утверждении Требований к соглашению о прямом возмещении убытков, порядка расчетов между страховщиками, а также особенностей бухгалтерского учета по операциям, связанным с прямым возмещением убытков" (зарег. в Минюсте России 06.02.2009 N 13271) [2].

Как указано в данном нормативном правовом акте, все условия соглашения о прямом возмещении убытков предусматриваются профессиональным объединением страховщиков, и соответственно подлежат согласованию с Министерством финансов РФ.

Соглашение о прямом возмещении убытков предусматривает некоторые условия:

- права и обязанности страховщиков, участников соглашения;
- срок действия соглашения;
- порядок внесения изменений в соглашение;
- основания прекращения соглашения;
- порядок присоединения страховщиков к соглашению;
- порядок выхода страховщиков из соглашения;
- порядок, способ осуществления и сроки расчетов между страховщиками;
- порядок разрешения споров между страховщиками;
- ответственность сторон соглашения за невыполнение или ненадлежащее исполнение обязательств;
- способы обеспечения исполнения обязательств по соглашению;
- порядок расчета и размер средних сумм страховых выплат;
- другие условия, устанавливаемые по усмотрению профессионального объединения страховщиков.

Предполагается, что законодателю следовало бы вставить общие вопросы регламентирования содержания соглашения о прямом возмещении убытков в разд. IV "Отдельные виды обязательств" части 2 ГК РФ. Осуществить это можно либо в рамках гл. 48, регламентирующей договор страхования, либо в рамках новой главы.

Выполнение некоторых расчетов между страховщиками в связи с осуществлением прямого возмещения убытков проводится по одной из двух моделей:

1) точный расчет может выполняться посредством возмещения суммы оплаченных убытков по всем и отдельно по каждому требованию потерпевшего;

2) средневзвешенный расчет может быть выполнен исключительно из числа удовлетворяющих требований в течение отчетного периода и средних сумм страховых выплат потерпевшим.

В требованиях к соглашению о прямом возмещении убытков, порядке расчетов между страховщиками, а также особенностях бухгалтерского учета по операциям, связанным с прямым возмещением убытков, утв. Приказом Минфина РФ от 23 января 2009 г. N 6н, также регламентируется порядок расчетов между указанными страховщиками, особенности бухгалтерского учета по операциям, связанным с прямым возмещением убытков.

При проведении анализа сущности института прямого возмещения убытков можно осуществить вывод: отношения, возникшие между страховщиками причинителя вреда и потерпевшего, обнаруживают элементы отношений представительства (ст. 183), солидарной обязанности (ответственности) (ст. 325 ГК РФ) и даже в некотором роде поручительства (ст. 366 ГК РФ)

В пример можно привести то, что страховщик потерпевшего оказывается в чем-то представителем страховщика причинителя вреда, но действует от своего имени и в интересах потерпевшего. Следует помнить, что потерпевший имеет право обратиться за возмещением к любому из страховщиков. В данной ситуации прослеживаются навыки солидарной обязанности (ответственности). Но учитывая то, что в конечном счете риск (результат) проведенного возмещения будет перенесён на страховщика причинителя вреда, то непосредственно в этом следует пронаблюдать элементы поручительства страховщика потерпевшего за действия страховщика причинителя вреда.

Реализация права на прямое возмещение убытков ни в коем случае не ограничивает права потерпевшего немедленно обратиться к страховщику,

застраховавшему гражданскую ответственность лица, причинившего вред, который был угрозой для жизни или здоровью. Возникший после предъявления требования о страховой выплате и о котором потерпевший не знал на момент предъявления требования.

1.3 Зарубежный и российский опыт использования ПВУ

На Российский страховой рынок введён совершенно новый вид страхования - обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств. На сегодняшний день аналитики говорят о значительно высоком уровне убыточности ОСОГА. Ирландия стала одной из некоторых европейских стран, в которой прослеживается проблема убытков по ОСАГО. До недавнего времени страховщики боролись с растущими выплатами лишь повышая страховые тарифы. Также следует отметить то, что Ирландия - страна, где самый высокий уровень тарифов по ОСАГО. Но все же спустя время и опыт нашлось решение проблемы, а именно в целенаправленно превентивных мероприятиях, направленных на снижение убытков. Однако, чтобы эти программы реализовывались в полную силу, меры по участию должны принимать не только одни страховые компании, но еще и государственные структуры. Стоит заметить, что при плотной совместной договорённости и объединении сил двух органов, можно добиться гораздо меньшей аварийности и травматизма на дорогах, что и преследуется одной из целей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Как упоминалось выше, Ирландия — это та страна, опыт которой может послужить примером для России в области решения проблем ОСАГО. Для этого рассмотрим систему обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств этой страны. В одна

тысяча девятьсот шестьдесят первом году в Ирландии вступило в силу решение ввода обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. В Закон, регулирующий дорожное движение (Road Traffic Act) были внесены поправки. В Законе были чётко представлены и установлены страховые суммы, права и обязанности страхователей, страховщиков и потерпевших в ДТП. Но не только Законом регулируется обязательное страхование, существует нормативный документ, носящий название «Road Traffic Regulations». В нашей стране аналогом данного документа являются Правила обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Правила регламентируют формы:

- страхового полюса;
- заявления о ДТП;
- заявления о выдаче дубликата страхового полиса в связи с утерей оригинала;

В Traffic Act в 1964 году была установлена прямая обязанность водителя, а именно присоединять к ветровому стеклу автомобиля специализированный знак, с помощью которого можно было определить наличие полиса обязательного страхования. Insurance windscreen disc – аналогичен российскому специальному знаку государственного образца. Немало важно то, что в Ирландии ОСАГО всего один вид обязательного страхования. Рынок обязательного страхования данной страны более динамичен. Так, например, с 2013 г. по 2016 г. объёмы сборов выросли в три раза и составили почти 2540,7 млн. евро. На ОСАГО приходится практически половина от сборов всего ирландского страхового рынка. В России, и в Ирландии обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств осуществляется согласно Закону и проводится по страхованию двух видов риска:

-нанесение вреда жизни или здоровью третьих лиц (в том числе пассажирам транспортного средства) – страховая сумма не ограниченная;

-нанесение вреда имуществу третьих лиц.

Общая страховая сумма установлена в размере 250 тыс. евро на всех потерпевших. Важно то, что страховая сумма принята на каждый отдельный страховой случай. В большинстве случаев, водители приобретают еще и дополнительное покрытие по «имуществу», тем самым, увеличивая страховую сумму до 30 млн. евро [3, стр. 15] .

Так как, Ирландия является членом Европейского Союза, то она почитает правило, в котором страховые тарифы по ОСАГО устанавливаются страховщиками самостоятельно (государственные органы не оказывают влияния). Чаще всего в различных компаниях тарифы по ОСАГО подчиняются некоторым факторам:

- группа транспортного средства. Все транспортные средства разделены на группы в зависимости от стоимости и отношения мощности двигателя к массе автомобиля;

- место регистрации транспортного средства;

-тип лицензии допущенных к управлению.

- возраст, стаж, пол, допущенных к управлению;

- наличие или отсутствие страховых случаев (которые указываются в системе обработки клиентов)

Существует система, которая называется «защита бонуса». Она представляет собой, услугу за дополнительную плату, которая предоставляется водителям, достигшим класса с максимальной скидкой. Если водитель приобретает этот бонус, то скидка сохраняется даже после одной или двух аварий. Также применяются и некоторые другие факторы, которые влияют на степень риска, отметим их: количество водителей, допущенных к управлению; цели использования; количество приобретенных полюсов в данной страховой компании [39, стр. 45].

Существуют специальные компенсационные выплаты потерпевшим. Они производятся в разных случаях, например, виновник ДТП скрылся с места ДТП или не был застрахован. Компенсационные выплаты могут

покрыть вред, причиненный жизни или здоровью, но также и вред, причиненный имуществу третьих лиц.

В Ирландии незастрахованных водителей всего около 5-10%, это достаточно низкий процент, а добиться такого результата смогли с помощью жесточенных санкций. В Ирландии с этим достаточно строго, так, если полицейский не обнаружил на ветровом стекле автомобиля «Insurance disc» или же при выяснении обстоятельств выясняется, что гражданская ответственность его владельца не застрахована, то уполномоченный властью полицейский вправе конфисковать автомобиль, с последующей продажей.

Для осуществления компенсационных выплат предназначен специальный гарантийный резерв. Резерв формируется за счет отчислений страховых компаний от собранных взносов по автострахованию [40, стр. 123]. Выплаты потерпевшим оказывает Ирландское моторное бюро. Но необходимо отметить, что компенсационные выплаты в Ирландии не осуществляются, если же страховая компания объявлена банкротом. Это значительный пробел в законодательстве, но расшифровывается он в первую очередь сложившейся практикой, при которой неплатежеспособная компания, поглощается другой страховой компанией, берущей на себя все ее обязательства (в т.ч. и перед потерпевшими). Такие события характерны для Ирландии.

Сравнение убыточности в Ирландии с убыточностью стран ЕС показывает, что убыточность в Ирландии мало отличается от ситуации в других странах. Как и в большинстве европейских стран, ОСАГО убыточно и ненамного превышает 100%. Так, как лимиты в Ирландии ниже, чем в странах с неограниченным покрытием по жизни и здоровью, и убыточность в Ирландии мало отличается от убыточности в других странах ЕС, то можно ожидать, что уровень тарифов в Ирландии окажется ниже. Следует обратить внимание, что тарифы в Ирландии выше, чем в Англии и Франции - странах, где также установлено неограниченное покрытие по возмещению вреда жизни или здоровью. Главная причина — это большой уровень выплат, а в

частности - выплат по возмещению вреда жизни или здоровью.

По статистике в Ирландии нанесение вреда жизни или здоровью происходит в среднем около 4 раза реже, чем страховые случаи с нанесением вреда имуществу третьих лиц. Выплаты по возмещению вреда жизни или здоровью превышают выплаты по возмещению вреда имуществу в 20 раз, причем доля юридических издержек, связанных с урегулированием страхового случая в страховых выплатах по возмещению вреда, причиненного жизни и здоровью, составляет до 40%. К сведению, средний размер выплаты в случае смерти в результате ДТП составляет примерно 1.5 млн. евро. Размер средней страховой выплаты по возмещению вреда, нанесенного жизни или здоровью, в Ирландии в два раза выше, чем в соседней Англии, а размер ущерба, нанесенного имуществу третьих лиц, - на 50%. Высокая стоимость ирландского страхового полиса вызывает многочисленные дебаты в обществе. Однако, в отличие от России, к решению проблемы подошли со стороны снижения аварийности и тяжести ДТП. В Ирландии разработали целый комплекс правил, который мотивирует водителей к более осторожному и ответственному вождению. Некоторые правила реализуются на государственном уровне, другие - на уровне страхового сообщества, третьи - на уровне отдельных страховых компаний. Первое правило снижения аварийности – введена система штрафных баллов, когда-то эта система существовала и в СССР, её смысл заключается в накоплении штрафных баллов, т.е за каждое нарушение водителю даётся определённое количество штрафных баллов, если же водитель переходит установленную черту, то к водителю применяются санкции, достигающие до лишения прав. В Ирландии это помогло уменьшить количество ДТП на 15%. Это жесточайшее вмешательство правительства в категорию страхования автотранспортных средств, раскрывает мельчайшие понятия о принятии реструктуризации и вложении денег для улучшения жизни граждан, и избежание не нормализующихся ситуаций с выплатами по страховым договорам [21, стр. 187].

В Российской Федерации, ПБУ по ОСАГО так же были значительно изменены. Их трактовка прописана во всех уставных документах страховых компаний.

Основополагающим актом на территории России является Конституция Российской Федерации. Статьей 35 Конституции РФ закреплено положительно, в соответствии с которым право частной собственности охраняется законом. Статья 46 содержит гарантию судебной защиты прав и свобод граждан. Решения и действия (или бездействие) органов государственной власти, органов местного самоуправления, общественных объединений и должностных лиц могут быть обжалованы в суд.

Анализ сущности института прямого возмещения убытков позволяет сделать вывод о том, что отношения, возникающие между страховщиками причинителя вреда и потерпевшего, содержат в себе элементы отношений представительства (ст. 183 ГК РФ), солидарной обязанности (ст. 325 ГК РФ), а также в некотором роде поручительства (ст. 366 ГК РФ).

Так, например, страховщик потерпевшего является в чем-то представителем страховщика причинителя вреда, но действует от своего имени и в интересах потерпевшего. Однако в силу того, что потерпевший может обратиться за возмещением к любому из страховщиков, то здесь прослеживаются признаки солидарной обязанности (ответственности). Но так как, в конечном счете, риск (результат) проведенного возмещения будет переложен на страховщика причинителя вреда, в этом можно увидеть элементы поручительства страховщика потерпевшего за действия страховщика причинителя вреда.

Реализация права на прямое возмещение убытков не ограничивает права потерпевшего непосредственно обратиться к страховщику, который застраховал гражданскую ответственность лица, причинившего вред, за возмещением вреда, который причинен жизни или здоровью, возник после предъявления требования о страховой выплате и о котором потерпевший не знал на момент предъявления требования.

Налоговый кодекс также содержит нормы, регулирующие отношения в сфере прямого урегулирования убытков. Так, п. 7 ч. 3 статьей 149 НК РФ к операциям, не подлежащим налогообложению (освобождаемые от налогообложения), относит операции по страхованию, сострахованию и перестрахованию, в результате которых страховщик получает средства, полученные в соответствии с законодательством Российской Федерации об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств соглашению о прямом возмещении убытков от страховщика, застраховавший гражданскую ответственность лица, причинившего вред.

Общие положения обязательного страхования ответственности водителей предусмотрены Федеральным законом "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств". Прямое возмещение убытков регулируется статьей 14.1 данного Закона. В соответствии с данной нормой потерпевший предъявляет требование о возмещении вреда, причиненного его имуществу, страховщику, который застраховал гражданскую ответственность потерпевшего, в случае наличия одновременно следующих обстоятельств: в результате дорожно-транспортного происшествия вред причинен только транспортным средствам, указанным в подпункте "В";

дорожно-транспортное происшествие произошло в результате взаимодействия (столкновения) двух транспортных средств (включая транспортные средства с прицепами к ним), гражданская ответственность владельцев которых застрахована в соответствии с настоящим Федеральным законом.

Условия Соглашения определяются профессиональным объединением страховщиков в целях многократного применения в стандартной форме соглашения, которая подлежит согласованию с Банком России после ее утверждения профессиональным объединением страховщиков.

Соглашение должно содержать:

- порядок возмещения вреда страховщиком, застраховавшим гражданскую ответственность лица, причинившего вред, страховщику, осуществившему прямое возмещение убытков;

- порядок определения средних сумм страховых выплат;

- обязанность страховщика причинителя вреда возместить страховщику потерпевшего, возмещенный им от имени страховщика причинителя вреда вред потерпевшему в счет страховой выплаты по договору обязательного страхования;

- обязанность профессионального объединения страховщиков возместить страховщику потерпевшего, возмещенный им от имени страховщика причинителя вреда вред потерпевшему в счет осуществления компенсационной выплаты в случаях, установленных пунктом 6 статьи 14.1 Федерального закона "Об ОСАГО";

- перечень документов, подлежащих оформлению при осуществлении прямого возмещения убытков, порядок, сроки и способы обмена указанными документами (в том числе порядок их регистрации и хранения);

- способ и сроки отправки страховщиком потерпевшего страховщику причинителя вреда либо в установленных пунктом 6 статьи 14.1 Федерального закона "Об ОСАГО" случаях профессиональному объединению страховщиков предварительного уведомления, содержащего сведения о требовании потерпевшего, обстоятельствах причинения вреда в связи с повреждением имущества потерпевшего в результате дорожно-транспортного происшествия, предполагаемом размере выплаты по прямому возмещению убытков;

- условия, способ и сроки осуществления расчетов между участниками Соглашения;

- порядок разрешения споров между участниками Соглашения;

- ответственность страховщика причинителя вреда за неосуществление в установленный Соглашением срок возмещения страховщику потерпевшего суммы оплаченных убытков (в зависимости от выбранного способа расчетов

между страховщиками), либо за отказ страховщика причинителя вреда осуществить возмещение страховщику потерпевшего суммы оплаченных убытков;

- ответственность профессионального объединения страховщиков за неосуществление в установленный срок, либо необоснованный отказ осуществить страховщику потерпевшего компенсационную выплату в случаях, предусмотренных пунктом 6 статьи 14.1 Федерального закона "Об ОСАГО";

- способы обеспечения исполнения обязательств по Соглашению;

- срок действия Соглашения, порядок внесения изменений в Соглашение и основания его прекращения.

Таким образом, в первой главе нами рассмотрена теоретико-методологическая основа осуществления механизма прямого возмещения убытков в России и за рубежом. Институт ПВУ появился в России в 2009 году, первоначально он основывался на опыте Франции. Однако практика показала недостаточную его эффективность, в связи с чем, в 2015 году произошли кардинальные изменения в сфере обязательного страхования автогражданской ответственности, которые затронули и ПВУ. На сегодняшний день в России внедрена бельгийская система прямого урегулирования убытков.

ГЛАВА 2. ОЦЕНКА ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ПАО СК «РОСГОССТРАХ» ПО ПРЯМОМУ УРЕГУЛИРОВАНИЮ УБЫТКОВ В АВТОСТРАХОВАНИИ

2.1. Организационно- экономическая характеристика ПАО СК «Росгосстрах»

Объект исследования – Публичное акционерное общество Страховая компания «Российская государственная страховая компания» (далее по тексту – ПАО СК «Росгосстрах») было официально создано в феврале 1992 года на базе Правления государственного страхования Российской Федерации при бывшем Министерстве финансов РСФСР. ПАО «Росгосстрах» образовано в соответствии с постановлением Правительства РФ от 10.02.1992 № 76 «О создании Российской государственной страховой компании». В качестве учредителя Общества выступил Государственный комитет РФ по управлению государственным имуществом. Государственная регистрация Общества была осуществлена Московской регистрационной палатой 19.08.1992 (свидетельство № 014.613). В соответствии с Федеральным законом «О государственной регистрации юридических лиц» сведения об Обществе были внесены в Единый государственный реестр юридических лиц 07.08.2002, с присвоением Основного государственного регистрационного номера (ОГРН) 1027739049689 [48].

Согласно положениями ст. 2 Устава ПАО СК «Росгосстрах» (Приложение 1) определены такие основные виды деятельности экономического субъекта:

- страхование;
- перестрахование;
- инвестирование и иное размещение средств;

- защита государственной тайны.

В настоящем периоде ПАО «Росгосстрах» является системообразующей компанией Группы компаний «Росгосстрах», в которую также входят:

- ПАО «Страховая компания «Росгосстрах-Жизнь» (осуществляет страхование жизни и добровольное пенсионное обеспечение);
- ПАО «Негосударственный пенсионный фонд «РГС»;
- ПАО «Росгосстрах-Медицина» (обязательное медстрахование).

В системе ГК «Росгосстрах», ежегодно обслуживающей более 45 млн клиентов, работает более 100 тысяч офисных сотрудников и агентов. В 2004 году Рейтинговое агентство «Эксперт РА» присвоило Группе компаний «РОСГОССТРАХ» рейтинг надежности на уровне А++ (означает «Высокий уровень надежности с позитивными перспективами»), («рэнкинг»).

С 2008 по 2017 годы Рейтинговое агентство «Эксперт РА» ежегодно подтверждало рейтинг надежности («рэнкинг») как «Исключительно высокий уровень надежности», со стабильным прогнозом по рейтингу. По заключению означенного агентства, факторами, обеспечившими рейтинг в отчетном году, стали низкие показатели убыточности, положительный технический результат по основным видам страхования, высокие значения текущей ликвидности;

В 2010 году «Национальное Рейтинговое Агентство» присвоило группе компаний ПАО СК «Росгосстрах» и ПАО СК «Росгосстрах» индивидуальный рейтинг надежности на уровне «ААА» (максимальная надежность). При этом с 2011 по 2015 годы агентство подтверждало индивидуальный рейтинг надежности Группы компаний «РОСГОССТРАХ» (в составе Общества и ПАО СК «Росгосстрах») на уровне «ААА» («Максимальная надежность»), оценивая уровень риска в отношении группы как очень низкий. Среди положительных факторов, влияющих на надежность группы, отмечены лидирующие позиции на страховом рынке России, многолетний опыт работы во всех регионах [48].

По состоянию на 31.12.2016 года: во всех регионах Российской Федерации ПАО СК «Росгосстрах» создано 83 филиала (Управления «Росгосстраха»), 70 из которых осуществляли страховую деятельность по единой лицензии и имели баланс с законченным финансовым результатом;

В ПАО СК «Росгосстрах» числится 15694 штатный работник. Кодексом РГС, являющимся основным внутренним корпоративным 33 документом ПАО СК «Росгосстрах», определяющим систему взаимоотношений внутри Общества, определены миссия и ценности субъекта хозяйствования [48].

По итогам работы за 2017 года ПАО СК «Росгосстрах» занимает второе место в отраслевом рейтинге по объему собранной страховой премии. Основными конкурентами ПАО СК «Росгосстрах» по географическому распределению деятельности в настоящем временном периоде являются:

- Страховое публичное акционерное общество «Ингосстрах» (ОАСО «Ингосстрах»), располагающее региональной сетью, включающей 83 филиала, и действующее в 220 населенных пунктах на территории России;

- Страховое публичное акционерное общество «РЕСО-Гарантия» (СПАО «РЕСО-Гарантия»), имеющее 790 офисов продаж во всех регионах России;

- Открытое акционерное общество «АльфаСтрахование» (ОАО «АльфаСтрахование»), представленное в 75 регионах России;

- Страховое открытое акционерное общество «ВСК» (СОАО «ВСК»)/

По данным произведённого анализа видно, что по итогам деятельности ПАО СК «Росгосстрах» за 2016 год был получен убыток в размере – 17 814 397 тыс. руб. В качестве основной причины убытка специалисты ПАО СК «Росгосстрах» озвучивают – существенное увеличение объема страховых выплат по ОСАГО по сравнению с 2015 годом. Ключевым фактором, оказывающим негативное влияние на убыточность ОСАГО, является злоупотребление правом при урегулировании убытков со стороны потерпевших и их представителей, которые намеренно доводят дело до

судебного разбирательства.

Таблица 2.1.

Основные показатели деятельности ПАО СК «Росгосстрах»

за 2015-2017 гг.

Показатель	2015 год	2016 год	2017 год	Абсолютное отклонение	Темп роста, %
Финансовый результат (прибыль или убыток)	871557	-1159575	-17814398	-18685954	-2043,99
Прибыль (убыток) до налогообложения	796472	-1481032	-20652063	-21448535	-2592,94
Величина непокрытых убытков	7167	17867347	-17288524	-17295691 -	-241223
Страховые резервы	500297	109823764	83539034	83038737	16697,89
Сумма чистых активов	9171691	27031871	31183143	22011452	339,99
Уставной капитал	1238677	1238677	18580150	17341473	1500,00
Резервный капитал	61934	61934	61934	0	100,00
Результат от операций по страхованию иному, чем страхование жизни	6301	-562509	25598324	25592023	406258,12

В настоящее время доля тех, кто обращается в суд, минуя подачу заявления в страховую компания, составляет около 9% от всех случившихся убытков по стране (при этом, в проблемных регионах эта доля существенно выше и достигает 25-30%). Доля тех, кто подает заявление таким образом, чтобы получить любое урегулирование с намерением в дальнейшем обратиться в суд с целью оспорить калькуляцию по единой методике составляет около 21%. Таким образом, наличие возможности получить выплату деньгами стимулирует потерпевших обращаться исключительно в суд [48].

Более наглядно динамическое изменение финансового результата ПАО СК «Росгосстрах» за временной период 2015-2017 гг. показано на рисунке 2.1.



Рис. 2.1 – Динамика финансового показателя ПАО СК «Росгосстрах» за временной период 2015-2017 гг.

Что касается страховых резервов ПАО СК «Росгосстрах» в анализируемом временном периоде, то здесь наблюдается следующая картина. Сумма страховых резервов ПАО СК «Росгосстрах» в 2015 году составляла – 500 298 тыс. руб., в 2016 году – 109923764 тыс. руб., в 2017 году – 83540034 тыс. руб., темп роста составил 16700,87% (возросли почти в 167 раз). Сумма чистых активов в процессе осуществления основной и дополнительной деятельности ПАО СК «Росгосстрах» в 2015 году составляла – 9 171 693 тыс. руб., в 2016 году их сумма возросла и составила – 27 031 881 тыс. руб., в 2017 году их сумма еще более увеличилась и составила – 31 190 143 тыс. руб., темп роста составил 343,99% (возросли на 22 011 552 тыс. руб.) Таким образом, ПАО СК «Росгосстрах» в данных периодах года остаются убыточными для предприятия [48].

Текущие операции выступают в качестве главного направления осуществления расходов денежных средств со стороны ПАО СК «Росгосстрах». (см. табл. 2.2.)

Состав и структура денежных притоков ПАО СК «Росгосстрах»

Показатели	2015 год		2016 год		2017 год	
	тыс. руб.	% к итогу	тыс. руб.	% к итогу	тыс. руб.	% к итогу
ПРИТОКИ, ВСЕГО:	2917300	101,0	14551670	100,0	273309244	100,0
Из них						
Денежные притоки от текущих операций	1415219	50,51	14026150	96,39	147126610	53,90
- страховых премий	34311	1,20	2055070	14,12	117169516	42,90
- сумм по сегрегационным и регрессным требованиям	420	0,02	1944	0,01	2176946	0,90
- в оплату требований об оплате возмещенного вреда по прямому возмещению убытков	6880	0,25	5322	0,04	18996615	7,00
доли перестраховщиков в выплатах по договорам страхования, сострахованию и перестрахования	368	0,02	3105	0,03	1226344	0,47
- прочие поступления	1373248	47,10	13810715	94,93	75571198	2,80
Денежные притоки от инвестиционной деятельности:	1202090	41,25	75564	0,57	91360170	33,39
- от продажи основных средств и объектов НМА	0	0,00	26	0,00	26377	0,02
- от продажи акций других организаций (долей)	0	0,00	0	0,00	5923831	2,18
- от возврата предоставленных займов, от продажи долговых ценных бумаг	256	0,02	264	0,00	20655083	7,57
- дивидендов, процентов по долговым финансовым вложениям и аналогичных поступлений от долевого участия в др. субъектах	1200765	41,17	49190	0,35	4401964	1,63
- прочие поступления	1064	0,05	26050	0,19	60352928	22,07
Денежные притоки от финансовых операций:	300000	10,28	450000	3,09	34822462	12,74
- получение кредитов и займа	300003	10,30	450010	3,10	2050010	0,79
- денежных вкладов собственников	0	0,00	0	0,00	21700002	7,95
- от выпуска акций, увеличения долей участия	0	0,00	0	0,00	0	0,00
- от выпуска облигаций, векселей и других долговых ценных бумаг	0	0,00	0	0,00	4482088	1,64
- прочие поступления	0	0,00	0	0,00	6590384	2,45

одолжение таблицы 1.3

На сегодняшний день в состав расходов по происходящим операциям можно отнести: страховые премии, переданные в перестрахование; выплаты по договорам страхования, сострахованию, перестрахования; оплата аквизиционных расходов; оплата расходов по урегулированию убытков; а также иные аналогичные расходы [48].

Производя прямые выводы из составленного анализа, можно сделать вывод по финансовому состоянию ПАО СК «Росгосстрах» которое идёт в упадок на протяжении с прошлыми годами, большие затраты несёт компания благодаря судам, из-за не правильной оценки ущерба причинённого в качестве ДТП. Прямое возмещения убытка с определённой выплатой по заключённому договору не совсем корректна, так как не некоторые запчасти и сфера деятельности зависит по ремонту транспортного средства зависит от иностранной валюты (доллары и евро), курс плавает и чаще всего не в меньшую сторону по отношению к рублю.

2.2. Анализ реализации механизма процесса ПВУ в ПАО СК «Росгосстрах»

В системе прямого возмещения убытков в ПАО СК «Росгосстрах» главный интерес демонстрирует схема, по которой производится взаиморасчет между фирмами. По каждому разобранным случаю по прямому возмещению убытка страховая компания пострадавшего достаётся компенсация не реальной величиной выплаты, а фиксированной суммой (указанной в договоре) – фиксом, который зависит от региона и типа транспортного средства. К примеру, по Белгороду и Белгородской области фиксы составляют: по легковым транспортным средствам экспортного производства – 12400 рублей, по легковым транспортным средствам импортного производства – 23800 рублей, прочим транспортным средствам – 22400 рублей.

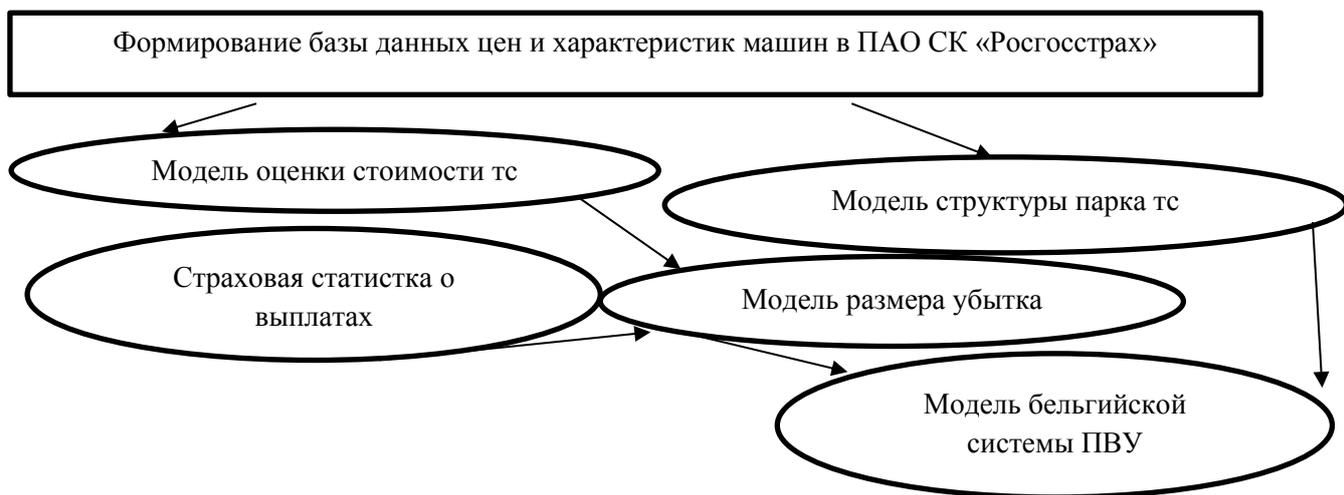


Рис. 2.2 –Механизм применения бельгийской модели системы ПВУ

Возмещение ущерба по страхованию ОСАГО может быть произведено при нанесении вреда здоровью, жизни или имуществу человека, пострадавшего в результате дорожно-транспортного происшествия (ДТП). Вот несколько примеров ДТП, в которых может наступить ответственность владельца по полису ОСАГО и придется оплачивать нанесенный ущерб:

- Владелец полиса повредил в результате инцидента светофор.
- Владелец полиса повредил здание или конструкцию.
- Владелец полиса повредил один или несколько чужих транспортных средств (автомобилей, мотоциклов и др.).
- Владелец полиса совершил наезд на пешехода, вследствие чего был нанесен вред жизни или здоровью потерпевшего.

При наступлении страхового случая страховая компания виновника ДТП гарантирует выплату пострадавшей стороне в следующих пределах:

- ущерб жизни и здоровью - не более 500 тыс. рублей— размер страховой выплаты на каждого потерпевшего;
- не более 400 тыс. рублей— размер страховой выплаты на каждого потерпевшего.

При причинении вреда здоровью потерпевшего возмещению подлежат:

- утраченный заработок/доход;
- расходы на лечение и приобретение лекарств, на бесплатное

получение которых потерпевший не имеет право (в том числе сверх базовой программы обязательного медицинского страхования);

- дополнительно понесенные потерпевшим расходы: на дополнительное питание, на протезирование, на посторонний уход, на санаторно-курортное лечение, на приобретение специального транспортного средства, расходы, связанные с необходимостью профессиональной подготовки/переподготовки потерпевшего.

- расходы, связанные с погребением потерпевшего;

- возмещение вреда в связи со смертью кормильца [49] .

По расчету ОСАГО в ПАО СК «Росгосстрах» применяется понижающий цену КБМ (коэффициент бонус-малус). Страховые тарифы ОСАГО формируются на основании результатов анализа рисков, статистических данных и оценок экспертов. Страховая компания устанавливает свой базовый тариф в рамках ценового коридора, утвержденного законодательством. Имеется тенденция ежегодного повышения базового тарифа при оформлении полиса ОСАГО на все транспортные средства. Это связано с подорожанием машин и отдельных деталей для их ремонта. Центробанк анализирует состояние рынка автомобилей и принимает решения, которые являются законом. В 2018 году действуют коэффициенты, принимаемые для подсчета стоимости полиса, в зависимости от:

- мощности двигателя машины;
- собственника автомобиля;
- страхователя автотранспорта;
- места регистрации;
- ограничения числа водителей;
- оформления без ограничения;
- наличия прицепа к машине;
- время поездок без ДТП по вине водителя;
- условий заключения договора на страхование.

Базовые тарифы ОСАГО в 2018 году

Тип категории ТС	Минимальная базовая ставка страхового тарифа	Максимальная базовая ставка страхового тарифа
Мотоциклы и мотороллеры (ТС категории А)	867	1579
Легковые автомобили (ТС категории В) Юридических лиц	2573	3087
Физических лиц, ИП	3432	4118
Легковые автомобили (ТС используемые в качестве такси)	5138	6166
Грузовые автомобили (ТС категории С)	5284	6341
Автобусы (ТС категории D)	3509	4211

Темпы сокращения премий по ОСАГО нарастали у компании в течение всего 2017 года. Так, за первый квартал компания продемонстрировала отрицательную динамику в размере 20%, по итогам первого полугодия 2017 года она составила уже 25,9%, а по итогам 9 месяцев прошлого года - 37,1%. За весь 2017 год темпы сокращения премий оказались на уровне 43,7%. ОСАГО в свое время принесло компании колоссальные убытки, что привело к необходимости снижения доли «Росгосстраха» в данном секторе. Ранее отмечались случаи, когда компания под разными предлогами отказывалась продавать полисы ОСАГО, чем вызывала недовольство у надзорных органов, Тем не менее, «Росгосстрах» добивается поставленной цели по сокращению премий в этом обязательном виде страхования. «Если в 2016 году «Росгосстрах» был на 1-м месте по сбору премий по ОСАГО, то по итогам 2017 года он уже передвинулся на 2-ю позицию. За 2017 год рыночная доля компании в секторе ОСАГО снизилась в 1,7 раза (с 23,5% по итогам 2016 года до 14% по итогам 2017 года). Объем премий, собранных компанией по ОСАГО, за 2017 год составил 31 млрд рублей, снизившись (как было сказано выше) на 43,7%. Выплаты компании по ОСАГО за 2017 год составили 56,7 млрд рублей [49].

Показатели деятельности ПАО СК «Росгосстрах» по ОСАГО
за I полугодие 2015-2017 годы

Наименование страховой компании	2015г	2016г	2017	Темп роста, %		
				2016г/ 2015г	2017г/ 2016г	2017г/ 2015г
Число проданных полюсов, шт.	16403	15542	10235	94,8	65,9	62,4
Страховые премии, тыс. руб.	83421345	77223554	54666676	92,6	70,8	65,5
Страховые выплаты, тыс. руб.	49234567	50513866	68852037	102,6	136,3	139,8
Коэффициент убыточности	0,6	0,7	1,3	116,7	185,7	216,6

В ПАО СК «Росгосстрах» за исследуемый период по страхованию ОСАГО заключил договоров на 37.6 % меньше, чем в 2015 году. В 2017 году число проданных полюсов составляет 10235 штук. Собранные страховые премии соответственно уменьшились на 35,5% по сравнению с 2015 годом и составляют в отчётном периоде 54666676 тыс. руб. Страховые выплаты за исследуемый период увеличились на 39,8% и в отчётном периоде составляет 68852037 тыс. руб. Коэффициент убыточности вырос в 2 раза [48].

Таблица 2.5

Сравнительный анализ прибыли страховщиков по ПВУ
за I полугодие 2015-2017 годы, тыс. руб.

Наименование страховой компании	2015г	2016г	2017	Темп роста, %		
				2016г/ 2015г	2017г/ 2016г	2017г/ 2015г
Росгосстрах	280000	303000	354224	108,2	116,9	126,5
РЕСО-Гарантия	147050	150000	165000	102,0	110,0	112,2
Альянс	27000	28000	152005	103,7	106,9	128,0
ВСК	245453	25700	303255	10,5	1180,0	123,5
Согласие	218006	228087	248994	105,0	1087,9	141,9

По данной таблице можно сделать вывод, что лидером по прибыли на протяжении трех лет остаётся ПАО СК «Росгосстрах» с прибылью за 2017 год в размере 354224тыс.руб., но зато с темпом роста не так всё хорошо, в

этом показателе занимает первое место ООО СК «Согласие» с коэффициентом прироста 141,9.

Таблица 2.6

Средняя выплата по ОСАГО ПАО «Росгосстрах» по ОСАГО за 2015 -2017 годы, тыс. руб.

Страховая компания	2015г	2016г	2017г	Темп роста, %		
				2016/2015	2017/2016	2017/2015
Росгосстрах	51,8	73,9	97,6	142,7	132,1	188,4
РЕСО - Гарантия	41,7	62,6	65	150,1	103,8	155,9
ВСК	41,6	58,7	62,1	141,1	105,8	149,3
АльфаСтрахование	41,2	62,1	55,5	150,7	89,4	134,7
Ингосстрах	39,1	53,4	54,5	136,6	102,1	139,4

Средняя выплата по ОСАГО ПАО «Росгосстрах» по ОСАГО за 2015 - 2017 годы, тыс. руб. увеличились на 88,4%. По сравнению с другими игроками на рынке ОСАГО это самые большие выплаты [49].

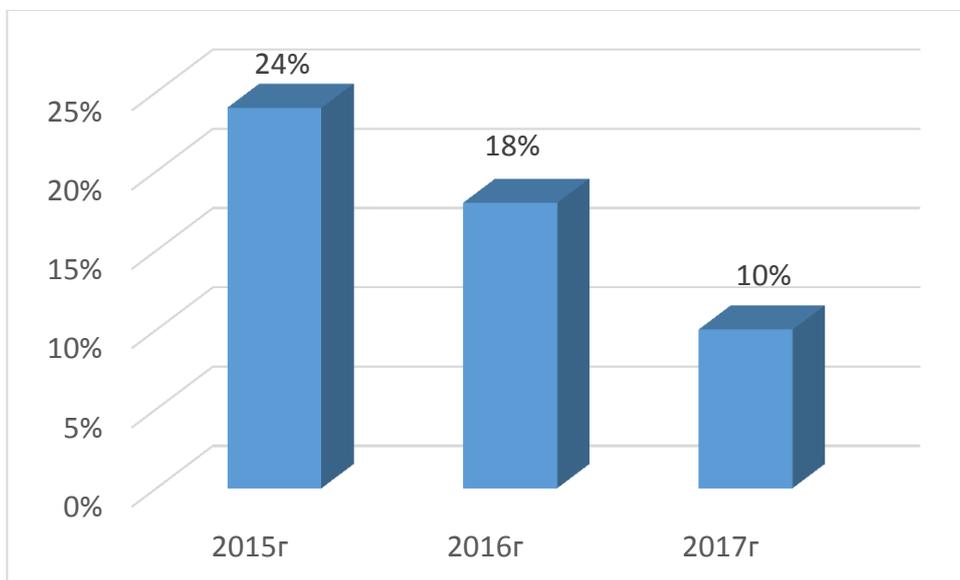


Рис.2.3. Доля «Росгосстраха» на отечественном рынке ОСАГО

Росгосстрах», являющийся одним из крупнейших игроков на рынке ОСАГО, столкнувшись с высокой убыточностью этого рынка, начал сокращать на нем свою долю. Так, если в 2015 году доля этого страховщика

на рынке ОСАГО составляла 24%, то в первой половине 2017 года — 20%, а к концу года 10 %. При этом раньше, несмотря на большую долю рынка, разрыв со средней по рынку выплатой был меньше.

Действовавшая в 2016 году система взаимозачетов в ПВУ ставила страховщиков в неравное финансовое положение. Фактически она "наказывала" страховщиков, которые платят своим клиентам больше. Сами же страховые компании объясняют такую разницу в результатах ПВУ различиями в застрахованных автопарках, а также возможностью селекции убытков и занижения выплат ввиду отсутствия работоспособной единой методики определения размера ущерба.

Так, в последние годы вопрос о несправедливости системы прямого возмещения убытка для некоторых страховщиков активно обсуждался в профессиональной сфере. В связи с этим, возможным решением данной проблемы послужило внедрение бельгийской системы прямого возмещения убытка. Главная ее особенность заключается в том, что, хотя и остается система взаиморасчета фиксами, но они будут рассчитываться более сложным "random" способом. Задумывается, что при активной смене фиксов страховщик потеряет возможность заниматься селекцией убытков.

В страховании ответственности компания, принимая обязательства, не может наперед знать какому объекту будет причинен ущерб, который придется возмещать. Применительно к ОСАГО это звучит так: страховая компания не может оценить какой машине ее клиент нанесет ущерб. Предположим, что в регионе ездят только недорогие отечественные машины, ремонт которых сравнительно недорогой. Значит, и размеры выплат по ОСАГО будут относительно небольшими. Если же региональный парк в основном состоит из дорогих машин премиум класса, то и убытки будут иметь весьма солидный размер [49].

Конечно, на размер ущерба могут влиять и другие факторы, например, дорожная инфраструктура, уровень урбанизации региона и т.д. Однако основным фактором все-таки является парк ТС, а прочие факторы так или

иначе будут учтены в самой страховой статистике, на основании которой будет строиться модель величины ущерба.

Во-вторых, текущая практика урегулирования убытков ОСАГО подразумевает некоторое занижение суммы страховой выплаты. К сожалению, ни в одной страховой системе не заносятся данные о размере, на который была снижена выплата. По опыту общения со специалистами, занимающимися непосредственно урегулированием убытков, нельзя сказать, что выработана определенная методика занижения выплат. Скорее она носит случайный характер и во многом зависит от самого специалиста и каждого конкретного страхового случая.

Одной проблемой в области ПВУ является проблема реализации права заявления по ПВУ при отсутствии у одного из участников ДТП действующего полиса ОСАГО. В данном случае у потерпевшего нет альтернативы, и ему придется обращаться с заявлением в компанию виновника, а в случае отказа – в суд за защитой своих прав.

Помимо всего прочего отрицательным моментом для водителя является то, что у виновника на момент ДТП был полис страховой компании, лицензия которой была приостановлена или изъята органом выдавшим ее. В этом случае потерпевшая сторона должна обратиться за компенсационной выплатой в Российский союз автостраховщиков. При этом собственнику или его законному представителю предстоит самостоятельно собрать документы, провести экспертизу и оценку, потратив на это не только силы, но и деньги, в то время как виновный водитель остается как бы в стороне от происходящего.

В качестве еще одного распространенного случая, не позволяющего урегулировать убыток в рамках ПВУ, является участие в ДТП более двух автомобилей, в результате происшествия причинен вред жизни и здоровью водителей или пассажиров, кроме того в результате ДТП вред может быть причинен иному имуществу, чем транспортному средству – фонарные столбы, рекламные вывески, торговые павильоны и прочее, что также не

позволяет обратиться за возмещением ущерба к своему страховщику. В данной ситуации получение выплаты возможно только в компании виновника по традиционной процедуре.

Таким образом, на сегодняшний день в ПАО СК «Росгосстрах» оказывает услуги по ОСАГО, занимает 10% всего рынка, применяет механизм бельгийской модели систему ПВУ.

2.3. Практические рекомендации по совершенствованию реализации механизма ПВУ ПАО СК «Росгосстрах»

Владелец автомобиля после приобретения полиса обязательного автострахования имеет возможность получить компенсацию материального ущерба при наступлении страхового случая. Рассмотренный механизм ПАО СК «Росгосстрах» требуется для покрытия ущерба при ДТП. Безальтернативное прямое возмещение убытков по ОСАГО – это особая процедура, позволяющая получить денежные средства для ремонта пострадавшего автомобиля от страховой компании, с которой заключен договор на автострахование.

Практически задачи и проблемы, связанные с урегулированием страховых убытков ПАО СК «Росгосстрах», могут быть эффективно решены на основе современных методов построения бизнес-процессов в сочетании с системным анализом и прогнозным моделированием процесса урегулирования убытков. Для того чтобы детально разобраться в сути предлагаемого подхода, необходимо определить и проанализировать очевидные на первый взгляд проблемы, которые испытывают сегодня страховщики, причины их возникновения и провести анализ взаимосвязей различных составляющих бизнес-процесса урегулирования убытков и их влияния на результат страховой деятельности.

На сегодняшний день служба ПАО СК «Росгосстрах» урегулирования убытков сталкиваются со следующими проблемами:

1. Недостаточно эффективное распределение выплатных дел между штатными и привлеченными аджастерами, связанное преимущественно с отсутствием или примитивностью процедуры сегментации убытков, основанной в большинстве компаний исключительно на величине заявленного убытка.

2. Большое количество неавтоматизированных процедур, а также значительные затраты рабочего времени на администрирование.

3. Рост страхового мошенничества.

4. Противоречивость или недостаточность информации, поступающей в момент нотификации убытка и заносимой в базу данных страховой компании в процессе урегулирования.

Следствием этих проблем являются две основных группы негативных последствий:

- затягивание сроков урегулирования, в том числе и по тем видам страхования, где сроки установлены законодательно, и

- более высокие темпы роста затрат на урегулирование, чем темпы роста подписанных страховых премий даже в докризисный период.

В самом деле, согласно данным ЦБ количество жалоб, связанных с урегулированием убытков, в 2017 г. выросло на 66% по сравнению с аналогичным периодом 2015 г. При этом почти 90% всех жалоб поступило по обязательному страхованию автогражданской ответственности (ОСАГО), из них более половины - на несоблюдение сроков рассмотрения обращений и осуществления выплат.

Также как показал опрос «Интерфакса» представителей страховщиков ОСАГО, все они разделяют мнение о том, что именно политика в кризисном сегменте "автогражданки" стала источником проблем для "Росгосстраха". По оценкам РСА, ожидаемые убытки всех страховщиков ОСАГО могут составить до 60 млрд рублей по итогам 2017 года, если действующие кризисные тренды сохранятся. Ряд опрошенных "Интерфаксом" экспертов считают, что сам "Росгосстрах" крайне жесткой политикой выплат в

прошлые годы спровоцировал кризис на рынке ОСАГО. "Из-за отказов в выплатах и из-за обращений автовладельцев в суды Верховный суд РФ принял решение распространить положения закона о защите прав потребителей на договоры страхования. Это обеспечило страховщикам ОСАГО в случае признания их вины штрафные санкции и другие расходы, нередко превышающие сумму страховой выплаты в ОСАГО по конкретным убыткам. На этой волне стала процветать прослойка посредников, выступающих в судах, научившихся прекрасно зарабатывать на дополнительных судебных расходах, взыскиваемых со страховщиков. Пытаясь компенсировать ситуацию, "Росгосстрах" начал навязывать полисы добровольного страхования при продаже полисов ОСАГО, на «Росгосстрах» сыпались штрафы со стороны ФАС", — представил свое видение ситуации один из участников опроса «Интерфакса».

ЦБ РФ, следуя принципам поведенческого надзора, вынужден был на время приостановить действие лицензии ОСАГО «Росгосстраха», но вместе с этим полностью остановились продажи полисов в ряде территорий РФ. Лицензионные меры воздействовали на «Росгосстрах», компания стала исправляться, ограничения с лицензии были сняты. Собеседник агентства признал, что подобные нарушения по отношению к клиентам допускал не только «Росгосстрах» — выплаты по ОСАГО в кризис "зажимали" многие участники рынка ОСАГО, однако эти нарушения практиковались ими не в таких внушительных объемах. Кроме того, изобретателем различного рода ухода от выплат, главным исполнителем этой стратегии считается лидер сегмента.

Сам "Росгосстрах" крайне жесткой политикой выплат в прошлые годы спровоцировал кризис на рынке ОСАГО. "Из-за отказов в выплатах и из-за обращений автовладельцев в суды Верховный суд РФ принял решение распространить положения закона о защите прав потребителей на договоры страхования. Это обеспечило страховщикам ОСАГО в случае признания их вины штрафные санкции и другие расходы, нередко превышающие сумму

страховой выплаты в ОСАГО по конкретным убыткам. На этой волне стала процветать прослойка посредников, выступающих в судах, научившихся прекрасно зарабатывать на дополнительных судебных расходах, взыскиваемых со страховщиков. Пытаясь компенсировать ситуацию, "Росгосстрах" начал навязывать полисы добровольного страхования при продаже полисов ОСАГО, на "Росгосстрах" сыпались штрафы со стороны ФАС", — представил свое видение ситуации один из участников опроса "Интерфакса".

ЦБ РФ, следуя принципам поведенческого надзора, вынужден был на время приостановить действие лицензии ОСАГО "Росгосстраха", но вместе с этим полностью остановились продажи полисов в ряде территорий РФ. Лицензионные меры воздействовали на "Росгосстрах", компания стала исправляться, ограничения с лицензии были сняты. Собеседник агентства признал, что подобные нарушения по отношению к клиентам допускал не только "Росгосстрах" — выплаты по ОСАГО в кризис "зажимали" многие участники рынка ОСАГО, однако эти нарушения практиковались ими не в таких внушительных объемах. Кроме того, изобретателем различного рода ухода от выплат, главным исполнителем этой стратегии считается лидер сегмента — "Росгосстрах". Решение ЦБ о распространении на страховщика мер по поддержанию стабильности через банк "ФК Открытие" "свидетельствует о намерении регулятора обеспечить стабильность функционирования двух крупнейших представителей в своих секторах финансового рынка. ЦБ признал крупнейшего российского страховщика в составе группы банка "Открытие", опубликовав заявление о мерах по повышению его финансовой устойчивости. Также в состав группы "Открытие" включены Росгосстрах банк и НПФ РГС.

Выделим достоинства и недостатки стороны безальтернативного прямого возмещения убытков ПАО СК «Росгосстрах».

Таблица 2.4.

Достоинства и недостатки стороны безальтернативного прямого
возмещения убытков ПАО СК «Росгосстрах»

Достоинства	Недостатки
<p>1. Заинтересованность страховых компаний в повышении качества урегулирования убытков собственных клиентов. Повышение клиент ориентированности страховщиков и конкуренции на уровне сервиса урегулирования.</p> <p>2. Упрощение технологии урегулирования убытков, в том числе одновременного урегулирования по КАСКО и ОСАГО.</p> <p>3. Сокращение сроков урегулирования за счет работы по единой технологии урегулирования и прекращение "отфутболивай" потерпевших.</p> <p>4. Единая база данных по всем урегулированным убыткам – сбор полной статистики об убытках.</p> <p>5. Сокращение случаев мошенничества.</p>	<p>1. Сложные (и неоднозначные) взаимозачеты между страховщиками по ПВУ.</p> <p>2. Нерешенность проблемы с большим количеством участников ДТП (более двух) и с вредом жизни и здоровью – пока для этих случаев ПВУ не действует.</p> <p>3. Многочисленные вопросы по применению ПВУ к автопоездам – как рассчитываться за ДТП с прицепом.</p> <p>4. Отсутствие единой методики расчета ущерба от ДТП.</p> <p>5. Неравные финансовые результаты страховых компаний (хотя это больше относится к порядку расчета "фикса").</p>

Выше названные положения дают возможность представить практические рекомендации по повышению эффективности ПВУ в ПАО СК «Росгосстрах».

На наш взгляд, для этого, прежде всего, необходимо:

- соблюдать рекомендации ЦБ и законодательство регулирующее организацию страхового дела;
- создать технические условия для электронного обмена данными и электронного документооборота обеспечивающих значительную экономию затрат при прямом возмещении вреда, разработать необходимые регламенты;
- разработать методику определения гражданской ответственности в страховой компании при отсутствии справок из ГИБДД;
- комплекс мер, направленных на борьбу со страховым мошенничеством при упрощенном порядке оформления ДТП;
- осуществить и использовать Автоматизированные информационные системы – электронный ОСАГО;
- введение безальтернативного ПВУ;
- повышение страховой культуры клиента.

2.4. Пути развития урегулирования убытков средств автотранспорта при наступлении страхового случая

Стоит отметить, что бельгийская модель является более предпочтительной по сравнению с действовавшей до 2014 года, однако она не способна полностью решить проблему селекции.

Рассмотрим несколько моментов. Первый касается поведения потерпевших при достаточно крупном ДТП. Как показывает практика, в таких случаях люди предпочитают классическую схему урегулирования и обращаются в страховую компанию виновника. Причин такого поведения может быть несколько, в том числе чисто психологические. Из практических объяснений, можно указать то, что у многих водителей есть расширение к полису ОСАГО. Это отдельный договор добровольного страхования, по которому покрываются убытки свыше лимитов ОСАГО. Поэтому, так или иначе, при крупном ДТП потерпевшему придется обращаться в компанию виновника.

Математически отказ от урегулирования по ПВУ можно представить так: пусть существует определенный уровень вероятности такой, что при наступлении крупного ДТП потерпевший с вероятностью равной P_{victim} будет урегулироваться по обычной схеме, а с вероятностью $1 - P_{victim}$ - по ПВУ. Вероятность отражает уровень самоселекции, чем выше значение этого параметра, тем меньше крупных убытков будет урегулироваться по ПВУ. В этой связи, возможно применение ПВУ для ДТП, в которых участвуют два и более транспортных средств, а также наличие вреда причиненного жизни и здоровью. В данном случае представляется необходимым определения посредством моделирования конкретной суммы, начиная с которой потерпевший может рассчитывать на компенсацию в своей компании.

Второй момент касается поведения страховщиков и проблеме

намеренной селекции. Несмотря на новый алгоритм расчета фиксов, к крупным убыткам может остаться отношение как к "убыточным", то есть априори ожидается, что по ним будет выплачено больше, чем возможный размер фикса. Из-за этого у страховых компаний останется соблазн тем или иным способом повлиять на выбор схемы урегулирования. Это означает, что фактор намеренной селекции убытков необходимо учитывать в модели.

Для систематизации вышесказанного, предположим, что есть множество убытков, которые потерпевшие могут урегулировать по ПВУ. Данные убытки можно разделить на три группы:

- к первой группе относятся убытки меньше значения Selection Limit. Такие убытки страховые компании без вопросов будут урегулировать по ПВУ;

- ко второй группе относятся убытки из диапазона от до 500 тысяч рублей. Страховые компания будут стараться тем или иным способом убедить потерпевшего урегулировать убытки по классической схеме. Доля людей, которые откажутся от урегулирования по ПВУ, равна $P_{selection}$;

- к третьей группе относятся убытки равные 500 тыс. рублей. В этом случае для них будет происходить "двойная" селекция: с одной стороны, не все потерпевшие сами захотят урегулирования по ПВУ (доля таких равна P_{victim}), а с другой стороны страховые компании стараются не принимать заявления о таких крупных убытках.

Третий момент касается подхода к моделированию. В данном случае является целесообразным пересмотр текущей модели, поскольку практика демонстрирует неравномерность финансовых результатов страховых компаний.

Достаточно очевиден тот факт, что размер убытка сильно зависит от стоимости машины. Но ни одна страховая компания на рынке не производит оценку автомобиля потерпевшего во время урегулирования, поэтому в страховых базах данных информации о стоимости нет. Максимум что известно о машине потерпевшего это марка, модель и год выпуска.

Отсутствие необходимых данных призвана решить первая дополнительная модель - модель определения актуальной стоимости автомобиля. Для ее построения был разработан целый комплекс программ на различных языках программирования (VBA, C#, R), который, кстати говоря, уже нашел свое применение на практике. Одной из таких программ стал интернет-робот, просматривающий объявления о продаже транспортных средств и собирающий необходимую информацию о ценах и характеристиках продаваемых автомобилей. На этих данных с применением эконометрических методов и строится модель оценки стоимости автомобиля.

Получив инструмент для определения стоимости подержанного транспортного средства, строится вторая дополнительная модель - модель размера убытков. Она реализована с учетом имеющейся в распоряжении страховой статистики. При выборе эконометрических методов учитывается специфика страхового покрытия по ОСАГО: сумма выплат ограничена лимитом возмещения.

Третья дополнительная модель - модель структуры автомобильного парка. Проблема структуры автопарка - является ключевой, поскольку от нее зависит финансовые результаты страховых компаний. Модель структуры автомобильного парка необходима для понимания того, каким транспортным средствам страховщику возможно предстоит оплачивать ремонт. Для реализации этой модели использовались данные, полученные из интернет-объявлений. Для оценки рыночного распределения выплат, на основании которого в дальнейшем будут рассчитываться фиксы, необходимо получить представление о том какие машины ездят по Перми и Пермского края и потенциально могут попасть в аварию. Проблему оценки структуры автопарка можно решить несколькими способами, например, есть специальные статистические агентства, которого специализируются на сборе подобной информации (например, агентство "Автостат"). Так же можно использовать базы ГИБДД зарегистрированных в регионе транспортных средств. Однако такие полные базы не всегда просто найти, и стоят они

достаточно больших денег. Однако более дешевым вариантом, все-таки, представляется использование скаченных интернет-объявлений.

- при наличии соответствующего программного инструмента эти данные доступны, не требуют денежных вложений и максимально актуальны. Производя выкачку информации на регулярной основе, со временем данные накапливаются, что позволит строить более точные модели;

- в некотором смысле скаченная информация является рыночным срезом на определенный момент времени;

- после продажи машины новому владельцу будет необходимо приобрести новый полис ОСАГО. А значит, эти данные представляют собой потенциальный страховой портфель.

Из литературы, которая затрагивает исследование систем прямого урегулирования можно выделить работу "Direct reimbursement schemes in compulsory motor liability insurance" [15]. Данное исследование было проведено в 2006 году, когда в Италии активно обсуждалась целесообразность перехода на взаиморасчет фиксами между местными страховыми компаниями по убыткам, урегулированным в рамках системы ПВУ. В нем моделируются последствия ввода новой системы взаиморасчетов для компаний разных размеров. Главный вывод, который делают авторы, заключается в том, что система расчетов фиксами справедлива при условии, что портфели компаний обладают приблизительно одинаковыми свойствами частотности и тяжести убытка, то есть они несильно отличаются от рыночного портфеля. При этом авторами отмечаются несомненные преимущества использования системы фиксов: снижение расходов на урегулирование и повышение качества обслуживания клиентов. Особое место в работе уделяется возможным рискам злоупотребления страховыми компаниями, связанными, например, с селекцией убытков (более подробно эта проблема будет рассмотрена далее). По мнению авторов, подобные проблемы могут быть решены только усилением контроля, как со стороны

государственных органов, так и со стороны самих участников страхового рынка.

Из обзоров, посвященных российской практике урегулирования убытков по ПВУ, можно выделить статью "Бизнес на селекции убытков" [13, 75], в которой приводятся точки зрения различных экспертов и рассматриваются различные способы решения накопившихся в системе ПВУ проблем. Также нельзя не отметить, что не было найдено ни одной работы, которая посвящена более-менее серьезному численному анализу как системе прямого урегулирования в целом, так и бельгийской модели в частности. Скорее всего, если подобные исследования и проводились, то они не выходили за рамки страховых компаний.

Подводя итоги, можно сделать следующие выводы:

1. При рассмотрении долгосрочной перспективы бельгийская система не может решить проблему селекции: у страховой компании всегда будут существовать стратегии поведения, которые позволят ей зарабатывать на селекции убытков. Причем останется как естественная селекция, когда дополнительную прибыль получают компании с более дешевым портфелем, так и намеренная, когда компании стараются не допустить урегулирования крупных убытков по ПВУ. В этом смысле бельгийская система очень похожа на используемую до 2014 года.

2. Говоря о достаточно длительном периоде можно утверждать, что с вводом бельгийской системы граница размера выгодных убытков становится шире по сравнению с текущей схемой, что может иметь положительный эффект для потерпевших.

3. Основным преимуществом бельгийской системы является случайная природа выбора фиксов, которая делает невозможным зарабатывать на ПВУ в краткосрочной перспективе и серьезно усложняет выбор долгосрочной стратегии.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Совершенствование системы страхования является приоритетным направлением в России. Это объясняется тем, что с каждым годом увеличивается интерес к тем отраслям, благодаря которым появляется возможность избежать кризисов и минимизировать риски. Одним из важных сегментов страхового рынка является страхование автотранспортных средств.

ОСАГО - это обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств. Данный вид страхования вводится как социальная мера, направленная на создание финансовых гарантий возмещения ущерба, причинённого владельцами транспортных средств.

Согласно введенных поправок при наступлении ДТП, соответствующего параметрам, применимым для ПВУ, водитель поврежденного авто обязан обратиться к собственному страховщику за урегулированием вопроса со страховкой. Вопросы финансового взаимодействия между компаниями виновной и пострадавшей стороны регулируются на основании заключенного соглашения.

Вплоть до недавнего времени действовало ограничение числа вовлеченных в аварию автомобилей двумя транспортными единицами, однако практика показала, что аналогичное возмещение актуально и для столкновений большего количества автомобилей. С 25.09.2017 года через введение соответствующей поправки в закон об ОСАГО водителями автомобилей, поврежденных при ДТП, было получено право на прямое урегулирование убытков при столкновении трех и более машин. Положение действует для всех водителей без исключения, не взирая на дату оформления полиса.

Анализ практики урегулирования убытков средств автотранспорта при наступлении страхового случая ПАО СК «Росгосстрах» показал, что за

исследуемый период по страхованию ОСАГО заключил договоров на 37,6 % меньше, чем в 2015 году. В 2017 году число проданных полюсов составляет 10235 штук. Собранные страховые премии соответственно уменьшились на 35,5% по сравнению с 2015 годом и составляют в отчётном периоде 54666676 тыс. руб. Страховые выплаты за исследуемый период увеличились на 39,8% и в отчётном периоде составляет 68852037 тыс. руб. Коэффициент убыточности вырос в 2 раза. ОСАГО является убыточным видом страхования. Доля на рынке ОСАГО ПАО СК «Росгосстрах» уменьшилась с 24% до 10%.

Средняя выплата по ОСАГО ПАО «Росгосстрах» по ОСАГО за 2015 - 2017 годы, тыс. руб. увеличились на 88,4%. По сравнению с другими игроками на рынке ОСАГО это самые большие выплаты.

Несмотря на убыточность ОСАГО лидером по прибыли на протяжении трех лет остаётся ПАО СК «Росгосстрах» с прибылью за 2017 год в размере 354224тыс.руб., но зато с темпом роста не так всё хорошо, в этом показателе занимает первое место ООО СК «Согласие» с коэффициентом прироста 141,9.

Проведённый анализ позволил предложить практические рекомендации по повышению эффективности реализации механизма ПВУ в ПАО СК «Росгосстрах»:

- соблюдать рекомендации ЦБ и законодательство регулирующее организацию страхового дела;

- создать технические условия для электронного обмена данными и электронного документооборота обеспечивающих значительную экономию затрат при прямом возмещении вреда, разработать необходимые регламенты; разработать методику определения гражданской ответственности в страховой компании при отсутствии справок из ГИБДД;

- комплекс мер, направленных на борьбу со страховым мошенничеством при упрощенном порядке оформления ДТП;

- осуществить и использовать Автоматизированные информационные

системы – электронный ОСАГО;

-введение безальтернативного ПВУ; повышение страховой культуры клиента.

Таким образом, пути развития урегулирования убытков средств автотранспорта при наступлении страхового случая: Подводя итоги, можно сделать следующие выводы:

1. При рассмотрении долгосрочной перспективы бельгийская система не может решить проблему селекции: у страховой компании всегда будут существовать стратегии поведения, которые позволят ей зарабатывать на селекции убытков. Причем останется как естественная селекция, когда дополнительную прибыль получают компании с более дешевым портфелем, так и намеренная, когда компании стараются не допустить урегулирования крупных убытков по ПВУ. В этом смысле бельгийская система очень похожа на используемую до 2014 года.

2. Говоря о достаточно длительном периоде можно утверждать, что с вводом бельгийской системы граница размера выгодных убытков становится шире по сравнению с текущей схемой, что может иметь положительный эффект для потерпевших.

3. Основным преимуществом бельгийской системы является случайная природа выбора фиксов, которая делает невозможным зарабатывать на ПВУ в краткосрочной перспективе и серьезно усложняет выбор долгосрочной стратегии.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

1. Об организации страхового дела в Российской Федерации Закон РФ от 27.11.1992 N 4015-1 (ред. от 23.04.2018) [Электронный ресурс]: Информационно – правовая система Консультат.Плюс. Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_1307/
2. Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств от 25.04.2002 N 40-ФЗ (последняя редакция) [Электронный ресурс]: Информационно – правовая система Консультат.Плюс. Режим доступа: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_36528/
3. Алиев, Б.Х. Маркетинговые аспекты развития региональных рынков страхования в России [Текст] / Б. Х. Алиев, Э. С. Вагабова, Р. А. Кадиева // Финансы и кредит. — 2011. — № 15. — С. 15-19
4. Алиев, Б.Х. Специфика организации страхового маркетинга в условиях кризиса [Текст] / Б.Х. Алиев, Э. С. Вагабова, Р. А. Кадиева // Там же. — 2011. — № 23. — С. 22-27
5. Алиев, О.М., Развитие российского страхового рынка [Текст] / О.М. Алиев, А.З. Атакаев / Фундаментальные исследования. – 2016. – №. 12-5. – С. 1034-1038.
6. Артамонов, А.П. Право перестрахования. В 2 томах (комплект) [Текст] / А.П. Артамонов, С.В. Дедиков. — М.: Страховая пресса, 2017. — 927 с.
7. Архипов, А.П. Андеррайтинг в страховании [Текст] / А.П. Архипов. — М.: Юнити-Дана, 2015. — 240 с.
8. Архипов, А.П. Страхование: учебник [Текст] / А. П. Архипов. – М. : КНОРУС, 2012. – 288 с.
9. Архипов, А.П. Управление страховым бизнесом [Текст] / А.П. Архипов. — Москва: Огни, 2017. — 320 с.

10. Ахвледиани, Ю.Т. Имущественное страхование [Текст] / Ю.Т. Ахвледиани. — М.: Юнити-Дана, 2016. — 256 с.
11. Балабанов, И. Т. Страхование. Организация. Структура. Практика [Текст] / И.Т. Балабанов, А.И. Балабанов. — М.: Питер, 2016. — 256 с.
12. Басаков, М.И. Страхование. 100 экзаменационных ответов. Экспресс-справочник для студентов вузов [Текст] / М.И. Басаков. — М.: ИКЦ «МарТ», МарТ, 2015. — 256 с.
13. Бесфамильная, Л.В. Страхование гражданской ответственности в России [Текст] / Л.В. Бесфамильная / Методы оценки соответствия. — 2016. — № 6. — С. 6-7.
14. Братчикова, Н. В. Порядок уплаты страховых взносов [Текст] / Н.В. Братчикова. — Москва: Огни, 2017. — 132 с.
15. Гасанов, А.К. Закон об ОСАГО: достоинства и недостатки в свете последних изменений [Текст] / А.К. Гасанов / Тенденции науки и образования в современном мире. — 2016. — №. 10. — С. 17-19.
16. Глотова, И.И. Оценка состояния рынка ОСАГО и определение перспектив его развития [Текст] / И.И. Глотова / Управление социально-экономическими системами: теория, методология, практика. — 2017. — С. 32-45.
17. Дубоносова, Т.В. Проблемы правового регулирования страховой деятельности в Российской Федерации: учебник [Текст] / Т.В. Дубоносова— Южно-Уральский государственный университет, 2017. — 150 с.
18. Ермасов, С. В. Страхование: учеб. для бакалавров [Текст] / С.В. Ермасов, Н. Б. Ермасова. — 4-е изд., перераб. и доп. — М.: Юрайт, 2012. — 748
19. Жук, И.Н. Управление конкурентоспособностью страховых организаций [Текст] / И.Н. Жук — М.: Анкил, 2015. — 286 с.
20. Зыкова, М.Е. Маркетинг в страховом деле [Текст] / М.Е. Зыкова / Вестн. ОрёлГИЭТ. — 2009. — № 1/2(7). — С.43-47.
21. Иванкин, Ф.Ф. Страхование в России [Текст] / Ф.Ф. Иванкин. — М.: Издательский дом Рученькиных, 2015. — 272 с.

22. Ищанов, Б.Б. Страхование гражданско-правовой ответственности владельцев автотранспортных средств: учебник [Текст] / Б.Б. Ищанов – Южно-Уральский государственный университет, 2016. – 165 с.
23. Колесникова, Т.В. Генезис страхового маркетинга в экономической науке [Текст] / Т.В. Колесникова / Изв. Иркутской гос. экон. акад. (Байкальский гос. ун-т экономики и права). — 2010. — № 4 (72). — С. 42-45.
24. Кравченко, О.В., Стратегические направления развития обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств [Текст] / О.В. Кравченко, О.А. Горбунова / Согласие. — 2016. – Т. 8. – №. 3. – С. 3-5.
25. Кучерова, Н.В. Тенденции развития страхового маркетинга в России [Текст] / Н.В. Кучерова / Изв. Оренбургского гос. аграрного ун-та. — 2010. — Ч. 1, № 4 (28). — С. 154-158
26. Кучерова, Н.В. Формирование системы маркетинговой деятельности страховых компаний на развивающихся рынках [Текст] / Н.В. Кучерова / Вестн. Оренбургского гос. ун-та. — 2017. — № 4, апр. — С. 81-86.
27. Логвинова, И. Л. Взаимное страхование в России: особенности эволюции [Текст] / И.Л. Логвинова. — М.: Финансы и статистика, 2017. — 176 с.
28. Лузгина О.А., Текущие проблемы отечественного рынка ОСАГО и возможности его развития [Текст] / О.А. Лузгина, Н.П. Балмышова, Ю.С. Ворошилина / Актуальные вопросы финансов и страхования России на современном этапе. – 2016. – С. 62-66.
29. Медведчиков, Д. А. Организационно-экономические принципы страхования рисков [Текст] / Д.А. Медведчиков. — М.: Анкил, 2017. — 184 с.
30. Мухлынина, М.М. Теоретические основы страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств: проблемы правового регулирования [Текст] / М.М. Мухлынина / Вестник

Московского гуманитарно-экономического института. – 2015. – №. 4. – С. 49-49.

31. Навигатор страхового агента. [Текст] Выпуск 2. — М.: Деловой формат, 2016. — 434 с.

32. Навигатор страхового агента. [Текст] Выпуск 4. — М.: Деловой формат, 2016. — 166 с.

33. Никитина, А.А. ОСАГО, актуальные проблемы и пути их решения [Текст] /А.А. Никитина / Молодой ученый. — 2016. — №22. — С. 182-184.

34. Никулина, Н. Н. Страховой маркетинг [Текст] / Н.Н. Никулина, Л.Ф. Суходоева, Н.Д. Эриашвили. — М.: Юнити-Дана, 2016. — 504 с.

35. Организация страхового дела в России. — Москва: Машиностроение, 2015. — 204 с.

36. Орланюк-Малицкая, Л.А. Страхование. [Текст] Учебник для вузов. / Л.А. Орланюк-Малицкая, — М.: Издательство Юрайт, 2011 г. — 828с.

37. Особенности применения страховыми организациями Плана счетов бухгалтерского учета финансово-хозяйственной деятельности организаций и Инструкции по его применению [Текст] — М.: Финансы и статистика, 2016. — 745 с.

38. Пинкин, Ю.В. Страхование в получение страховых выплат [Текст] / Ю.В. Пинкин. — М.: Омега-Л, Книжкин дом, 2016. — 723 с.

39. Пинкин, Ю.В. Автострахование в вопросах и ответах [Текст] / Ю.В. Пинкин. — М.: Феникс, 2017. — 726 с.

40. Писаренко, Ж.В. Особенности страхования ОСАГО [Текст] / Ж.В. Писаренко. — М.: Издательство СПбГУ, 2016. — 204 с.

41. Постатейный научно-практический комментарий к Федеральному закону «Об ОСАГО» [Текст] — М.: Мир, 2015. — 216 с.

42. Тапсиев, И.С. Финансовый анализ страховой организации [Текст] / И.С. Тапсиев, С.А. Бабушкина, Л. В. Полежарова / Финансы. – 2017. – №. 2. – С. 23-27.

43. Тихонова А.В., Основные тенденции развития рынка страхования в России [Текст] / А.В. Тихонова, Е.В. Бенько / Молодежный научный форум: общественные и экономические науки. – 2016. – №. 11. – С. 629-633.

44. Федоренков, В.В. Уровень выплат как показатель реальной убыточности обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств [Текст] / В.В. Федоренков / Потенциал современной науки. – 2016. – №. 9. – С. 25-32.

45. Хазумова, Х.К. Современные тенденции функционирования обязательного страхования автогражданской ответственности в республике Дагестан [Текст] / Х. К. Хазумова / Экономика и управление: проблемы, решения. – 2017. – Т. 7. – №. 10. – С. 125-128.

46. Шевченко, О.Ю. ОСАГО в России: состояние, перспективы [Текст] / О.Ю. Шевченко / Омский научный вестник. – 2015. – №. 1 (135).

47. Юленкова, И.Б. Развитие автотранспортного страхования в регионе: проблемы, перспективы [Текст] / И.Б. Юленкова / Конкурентоспособность в глобальном мире: экономика, наука, технологии. – 2018. – №. 1. – С. 117-121.

48. Годовой отчет ПАО СК «Росгосстрах» за 2017 год [Электронный ресурс] Официальный сайт ПАО СК «Росгосстрах» Режим доступа: <https://www.rgs.ru/about/information/index.wbp>

49. Страхование ОСАГО. Официальный сайт ПАО СК «Росгосстрах» [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://www.rgs.ru/>

50. Юридическая консультация онлайн КабинетЮриста.РУ. [Электронный ресурс] Режим доступа: <http://cabinet-lawyer.ru/avtopravo/chto-takoe-pryamoe-vozmeshhenie-ubytkov-po-osago.html>

ПРИЛОЖЕНИЯ