

© БГЭУ

**РАЗВИТИЕ СИСТЕМЫ СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ
ВЛАДЕЛЬЦЕВ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ
В СОЮЗНОМ ГОСУДАРСТВЕ БЕЛОРУССИИ И РОССИИ**

В. В. МЕЛЮШКО, Т. А. ВЕРЕЗУБОВА

In most countries, it is illegal for anyone to drive a motor vehicle unless the driver is insured to drive that vehicle. The role of this type of insurance is growing each year in our republic and in Russia too. That is why it is sensible to analyze the process of insurance and its future perspectives in the international insurance unity 'Green Card'

Ключевые слова: обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств

В настоящее время обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств стало наиболее востребованным видом страхования, как в Республике Беларусь, так и в Российской Федерации. Анализ его проведения позволяет выявить общие проблемы, возникающие в результате функционирования данного вида страхования, и определить основные направления его развития в рамках союзного государства и других межгосударственных формирований.

Обязательное страхование автогражданской ответственности введено во многих странах мира. В экономике постсоветских государств страхование гражданской ответственности как отрасль страхования появилась относительно недавно, в начале 90-х годов прошлого столетия. Наибольшее разви-

тие оно получило в странах Западной Европы, где уже много лет проводится сквозное страхование во всех странах, входящих в систему под названием «Зеленая карта».

Основной задачей этой системы является создание эффективной защиты пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях с участием автовладельцев-нерезидентов страны, в которой случилось такое происшествие. Такая система должна, прежде всего, ввести механизм гарантированных выплат компенсаций пострадавшим по вине автовладельцев других стран. Это обеспечивается выполнением определенных условий странами-членами системы «Зеленая карта»:

- во-первых, в таких странах должно осуществляться обязательное страхование гражданской ответственности собственников транспортных средств;
- во-вторых, в каждой стране должна быть единая организация, которая осуществляет урегулирование убытков, причиненных автовладельцами этой страны на территории других государств, а также единая организация, которая урегулирует убытки автовладельцев-нерезидентов на территории своего пребывания;
- в-третьих, государство – член системы «Зеленая карта», не должно осуществлять препятствий при трансферте свободно конвертируемой валюты, которая направляется на страховые выплаты.

Основополагающими принципами соглашения являются:

- признание страной, которую посетило иностранное лицо, страхового покрытия его гражданской ответственности, которую он несет как владелец автотранспортного средства, согласно законам страны пребывания;
- страховые организации страны, где произошел ущерб, уполномочены регулировать от имени страховой организации иностранного виновника происшествия претензии пострадавших лиц своей страны за ущерб, причиненный им при эксплуатации автотранспортного средства.

В каждой стране-участнице Системы страховыми организациями создается Бюро. Бюро выполняет две основные функции:

1. Выпускает удостоверения «Зеленая карта» для выдачи их страхователям;
2. Регулирует возникающие в данной стране претензии и предъявляет иски к иностранным гражданам, виновным в причинении ущерба при использовании ими автотранспортных средств и имеющими удостоверения «Зеленая карта».

Удостоверение «Зеленая карта» является эквивалентом страхового полиса, выданного согласно Закону об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств страны посещения, подготовленным в стандартной форме. «Зеленая карта» содержит все необходимые сведения о транспортном средстве, его владельце, условиях страхования (срок и место действия).

Законность системы «Зеленая карта» должна быть официально признана государством, в котором действует национальное Бюро, несмотря на частный характер договора. Каждое национальное Бюро является одной из сторон международного договора, который определяет порядок действия системы «Зеленая карта» и заключается между национальными Бюро стран-членов.

В 1996 году решением Генеральной Ассамблеи Совета бюро была введена новая категория членства в Совете Бюро – статус «Временный член». Был принят финансовый механизм реализации данного предложения. Поэтому в настоящее время в систему «Зеленая карта» принимаются страны со статусом «Временный член», который помимо выполнения вышеуказанных основных условий обязан представить гарантию выполнения принимаемых обязательств в виде внесения денежного депозита в один из западных банков и представления перестраховочной программы.

Говоря о международном сертификате «Зеленая карта», необходимо сказать, что данный сертификат не единственный: в 22 Африканских странах, принадлежащих к льготной торговой территории COMESA, существует «Желтая карта», в Арабских странах – «Оранжевая карта», в Африканских государствах-CIMA – «Желтая карта», в Северной Америке – «Розовая карта». В основном они выдаются страховой компанией своей страны для поездки за рубеж.

В мире осталось не так много тех стран и регионов, где нет обязательного страхования автогражданской ответственности. Международный опыт показывает, что такая система как «Зеленая карта» универсальна, именно поэтому в состав этого международного договора о сотрудничестве входит 44 страны, включая Беларусь. Данный договор позволяет регулировать отношения с субъектами других государств, не привлекая помощь государства; учитывает общественные и личные интересы; компании-участницы полностью независимы в выборе стратегий по проведению страхования; система разрушает границы, дает людям уверенность и спокойствие при выезде за территорию своего государства.

Отметим, что Республика Беларусь сегодня имеет статус «Временный член». Переходный период, длящийся 3 года заканчивается, поэтому в конце мая 2007 года в Брюсселе будет проведено голосо-

вание по поводу принятия нашей республики в постоянные члены. Все условия белорусской стороной выполнены, и исход голосования должен быть положительным.

В России не так давно принято решение о вступлении в систему «Зеленая карта». Этот вопрос сейчас активно прорабатывается. Решение обусловлено множеством факторов, но основным является – вступление России в ВТО. Надо сказать, что принятие России в данную систему, положительно отразится на страховом рынке обязательного страхования автогражданской ответственности.

Рассмотрев теоретические аспекты функционирования обязательного страхования автогражданской ответственности и межрегиональных объединений, рассмотрим опыт белорусских и российских страховщиков.

1. АНАЛИЗ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В РЕСПУБЛИКЕ БЕЛАРУСЬ

Республика Беларусь по данному виду страхования являлась своеобразным ориентиром для российских страховых компаний и стран СНГ, поскольку первой на постсоветском пространстве ввела обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств (далее ОСГО ВТС) с 1 июля 1999 года Декретом Президента Республики Беларусь от 19.02.1999 г. № 8.

До 1999 года лишь 0,5–1 % от общего количества автовладельцев заключали добровольные договора по данному виду страхования. Данный факт объяснялся неосведомленностью страхователей, а также недоверием к страховым компаниям. С момента введения ОСГО ВТС коренным образом изменилось отношение владельцев транспортных средств к обязательному страхованию. Благодаря проделанной работе по внедрению данного вида страхования и завоеванию доверия у страхователей, из года в год растет уровень охвата обязательным страхованием владельцев транспортных средств. Так, если в 2000 году процент охвата составлял 50,6 %, в 2001 году – 51,5 %, в 2002 году – 58,1 %, в 2003 году – 73,2%, в 2004 году – 75,9 %, в 2005 году – 81,4 %.

С момента подписания Декрета, нормативно-правовые акты, регулирующие его проведение, постоянно совершенствовались: вносились соответствующие изменения и дополнения, были увеличены лимиты ответственности по договору страхования с 3000 до 5000 евро, на сегодняшний день эта цифра составляет 10000 евро, разработана и внедрена система скидок и надбавок к страховым взносам, учитывающая аварийность использования транспортного средства и местожительство владельца, а в последнее время, как и в других странах, стал учитываться также водительский стаж и возраст водителя.

На данный момент лицензии по осуществлению ОСГО ВТС выданы шести страховым компаниям, имеющие в своих уставных фондах более 50% доли государства или предприятий государственной формы собственности:

- | | |
|--------------------------|---------------------------|
| 1. РУП «Белгосстрах», | 4. ЗАСО «Белэксимгарант», |
| 2. ЗАСО «ТАСК», | 5. ЗАСО «Промтрансинвест» |
| 3. ЗАСО «Белнефтестрах», | 6. ЗАСО «Белкоопстрах». |

Анализ страховой деятельности показывает, что членами Белорусского бюро по транспортному страхованию обеспечивается ежегодный рост договоров страхования. Однако темп прироста количества заключенных договоров постепенно сокращается (что связано с практически полной заполненностью страхового рынка ОСГО ВТС). В ближайшие годы колебания темпов прироста не будут превышать 7 %, причем эти изменения в большей степени будут вызваны притоком автотранспортных средств в нашу республику для реализации их населению.

Бесспорным лидером на рынке обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств является Белорусское республиканское унитарное страховое предприятие «Белгосстрах». С момента введения данного вида страхования «Белгосстрах» ежегодно заключает более 60 % договоров по этому виду.

Важным фактором, оказывающим влияние на отношение потенциальных потребителей к страхованию, является соотношение качества страховых услуг и фактической цены на них. Одним из показателей, позволяющих проанализировать такое соотношение, является показатель уровня страховых выплат (соотношение между размерами страхового возмещения – выплат и суммы поступивших страховых взносов). Данный показатель представлен в динамике в *таблице 1*.

Как видно из *таблицы 1*, в 2006 году выплаты страхового возмещения в целом по республике составили 56,3 % от суммы поступивших взносов по ОСГО ВТС. Данный показатель означает, что страхователям было возмещено более половины уплаченных ими страховых взносов. Причем, это наибольший показатель за последние семь лет (наименьший уровень выплат был в 2000 году – 27,4 %). Обычно оптимальной величиной этого показателя принято считать 65–75%, характерной для страхо-

Таблица 1. Страховые взносы и страховые выплаты по ОСГО ВТС в Республике Беларусь (млрд. бел. руб.)

Год	Страховые		Уровень выплат, %
	Взносы	Выплаты	
2000	32,1	8,8	27,4
2001	53,1	16,6	31,3
2002	76,27	26,32	34,5
2003	97,51	38,52	39,5
2004	112,19	50,56	45,1
2005	104,76	58,2	55,6
2006	124,86	70,3	56,3

вых компаний развитых стран, поэтому можно утверждать, что тарифы по страхованию автотранспорта не завышены, а уровень выплат соответствует международной практике.

2. АНАЛИЗ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ АВТОГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Обязательное страхование автогражданской ответственности владельцев транспортных средств в Российской Федерации (далее ОСАГО) было введено с 1 июля 2003 года Законом об ОСАГО №40-ФЗ от 25.04.2002 г. Согласно Закону об ОСАГО страхуется риск ответственности владельца транспортного средства за причинение вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевших при использовании транспортного средства на территории Российской Федерации.

Становление ОСАГО в России характеризовалось высокой степенью охвата страхованием. Страховые компании, вышедшие на новый рынок, смогли застраховать значительное количество транспортных средств, по экспертным оценкам 85 – 90%. Это довольно высокий показатель. В тоже время, по прошествии трех лет можно констатировать, что многие компании оказались не готовы к осуществлению ОСАГО. Сказалось отсутствие:

1. Развитой филиальной сети;
2. Налаженной системы коммуникаций филиалов с головными офисами;
3. Недостаток опыта работы в массовых видах страхования.

В первый год действия закона страховые организации заключили 25,3 млн. договоров, во второй – 27,6 млн. договоров, в третий – 29,7 млн. договоров.

Объем страховой премии увеличивался на 14 % каждый год. В тоже время некоторым компаниям не удалось разработать стратегию работы в новой высококонкурентной области, что привело к применению нерыночных методов борьбы за клиента.

Большая часть компаний, выявив ключевые проблемы, о которых мы говорили выше, активно работала в течение этих трех лет над их решением. Как результат были созданы новые информационные системы, повышена эффективность работы с агентами и филиалами и т. д. Компании, не уделявшие должного внимания этим задачам, постепенно покидают рынок или будут вынуждены уйти в ближайшем будущем под влиянием конкуренции и повышении требований страхового надзора.

Важным показателем является концентрация рынка данного вида страхования. Здесь необходимо сказать, что более половины страховых премий приходится на пять страховых организаций, при этом двадцать компаний занимают почти 4/5 рынка. Лидерами являются:

1. Группа Росгосстрах (51%)
2. Ресо-Гарантия
3. Ингосстрах
4. Росно
5. Спасские ворота

Важнейшая тенденция развития ОСАГО в РФ — нарастающий уровень страховых выплат. На основе данных Страхового надзора РФ построим таблицу 2, отражающую динамику коэффициента выплат.

Таблица 2. Динамика коэффициента выплат ОСАГО

2003		2004				2005				2006	
1 кв.	2 кв.	1 кв.	2 кв.	3 кв.	4 кв.	1 кв.	2 кв.	3 кв.	4 кв.	1 кв.	2 кв.
2%	7%	21%	47%	49%	44%	48%	53%	52%	52%	56%	48%

Критический порог данного коэффициента составляет 77%. Как видно из таблицы, в среднем рынок не дошел до этой отметки, однако отдельные компании перешагнули этот показатель, что само по себе крайне негативно и является сигналом остальным участникам. Независимые исследования показывают, что при существующей системе тарифов в РФ неизбежно увеличение коэффициента выплат и только повышение страхового тарифа на 47% по мнению специалистов позволит изменить ситуацию и создать условия для получения страховыми компаниями положительного финансового результата в будущем.

Однако, по мнению автора, интересен факт, что несмотря на постоянное нарастание убыточности на страховом рынке ОСАГО за все три года действия этого закона, согласно данным Российского союза Автостраховщиков, суммарный объем маржи между общей суммой страховых сборов и суммой выплат пострадавшим в ДТП составил свыше 60 млрд. руб. Таким образом, можно судить о том, что программа по введению ОСАГО себя оправдала и страховые компании получают от ее реализации неплохую прибыль.

3. ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В РОССИИ И БЕЛАРУСИ

Как упоминалось выше, Республика Беларусь в конце мая нынешнего года должна стать полноправным участником системы «Зеленая карта», на этом же собрании будет поставлен вопрос о включении России в эту систему в качестве «временного члена». Собрание Совета Бюро в Брюсселе очень важное событие как в жизни белорусских, так и российских страховщиков, так как при благоприятных решениях для наших стран оно откроет новые возможности и принесет немало выгод как страховым компаниям, так и их клиентам.

Что касается перспектив Беларуси в области автострахования, то в ближайшее время будет и дальше постепенно повышаться сумма страхового покрытия, совершенствоваться страховые тарифы, возрастет роль Беларуси на международном страховом рынке.

Можно предположить, что развитие ОСАГО в Российской Федерации пойдет по сценарию, пройденному другими европейскими странами. Со временем будет повышаться страховая сумма (сегодня она в России самая низкая в Европе), упрощаться процедура получения возмещения незначительных ДТП, процедура получения возмещения по вреду, причиненному жизни и здоровью. Возможно, будет введено положение о выплате фиксированной суммы в случае смерти потерпевшего.

Нынешние тенденции развития страхового рынка связаны с укрупнением страхового бизнеса, с объединением страховщиков, перестраховщиков, страховых брокеров. Эта тенденция отмечается во всем мире. Поэтому можно предполагать, что и страховой рынок Беларуси и России будет подвергаться этой реорганизации. Союз между Республикой Беларусь и Россией способствует укреплению единого экономического пространства. К сожалению, из-за нехватки денежных средств белорусские страховщики не могут выступить крупными инвесторами и игроками на российском страховом рынке и как-то повлиять на него, однако российские компании на это способны. Когда российское инвестирование увеличится, то может произойти расширение поля деятельности и повышение их роли в экономике Беларуси. Однако развивать можно будет только новые добровольные виды страхования, так как сегодня проведение обязательных видов страхования в республике возложено на страховые организации с долей государства не менее 51%. Отечественный страховой рынок пока защищен государством.

Подводя итог, следует сказать, что страховой рынок Беларуси, также как и России, имея большие возможности, находится на новом этапе своего развития. Для реализации всех возможностей нужна активная государственная поддержка страховой отрасли, как стратегического сектора экономики. Изучая перспективы, тенденции и особенности рынка необходимо отметить, что, несмотря на различия в экономических моделях, пути развития и сотрудничества должны быть едиными, так как Союз двух государств должен строиться не для отдельных промышленных групп, страховщиков, банкиров и политиков, а для всех граждан наших стран, для удобства перемещения и всестороннего сотрудничества.

© БРУ

АНАЛИЗ СЕБЕСТОИМОСТИ ОТДЕЛЬНЫХ ВИДОВ ПРОДУКЦИИ ОАО «БАБУШКИНА КРЫНКА»

Е. А. МИРОНЧИК, А. Ф. МИРОНЧИК

The information about volume of annual sales of products is brought, the calculation of enterprise's benefit is executed. The results of the analysis of production factors influencing on prime cost of the product of the corporation "Granny's milk jug", as well as of separate types of products, having the most weight in general volume of production (fat kefir, animal butter, unadulterated milk, sour cream, dry non-fat milk), by means of study of the composition and dynamics of the change of expenses are stated. The analysis of prime cost of separate types of products of the industrial complex on cost-