Оцінка сучасного стану і перспектив розвитку страхування автотранспортних засобів в Україні

Страхування матеріальних цінностей під заставу

количество ДТП

В Украине в первом полугодии количество зарегистрированных дорожно-транспортных происшествий в сравнении с соответствующим периодом прошлого года выросло на 34,9% — до 114,305 тыс.

По информации начальника департамента Госавтоинспекции МВД Алексея Калинского, количество ДТП, в которых пострадали люди, по итогам первого полугодия составило 25 690 человек, что на 27,2% больше, чем за аналогичный период прошлого года. С начала года в Украине зарегистрировано 25 960 тыс. ДТП с летальным исходом.

По мнению А. Калинского, увеличение количества ДТП отчасти связано с увеличением количества автовладельцев, у которых есть полис обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев наземных транспортных средств (ОСАГО) или же КАСКО. Ведь для получения компенсации от страховой компании за нанесенный в результате ДТП ущерб владельцу транспортного средства необходимо получить справку Госавтоинспекции, для чего он должен оставаться на месте происшествия до приезда сотрудников ГАИ.

демпинг ОСАГО

В продолжение темы о повышении лимитов ответственности страховой компании по обязательному страхованию гражданской ответственности автовладельцев (ОСАГО) со стороны некоторых страховщиков, а также из-за отсутствия реакции со стороны МТСБУ на письмо ОАО "УСК "Дженерали Гарант", Генеральный директор ассоциации "Страховой бизнес" Игорь Яковенко, Председатель правления страховой компании "Дженерали Гарант" Юрий Лахно и Председатель правления страховой компании "Брокбизнес" Вадим Загребной предлагают мероприятия по усовершенствованию системы автострахования, а также инициируют рассмотрение этого вопроса на Наблюдательном Совете МТСБУ.

Всем страховикам-членам МТСБУ предлагается поддержать эту инициативу и высказать свое мнение по этому вопросу.

Мероприятия по усовершенствованию системы автострахования (7 шагов навстречу нормальному бизнесу) включают:

1. В июле-августе этого года провести проверку страховщиков, которые увеличили лимиты ответственности по ОСАГО (больше уровня 25 тыс. грн.) и предлагают тарифы, меньше чем 4,5% по КАСКО, обращая особое внимание на соответствие предоставленных отчетов фактическим данным, правильность перечисления в фонды защиты потерпевших и предупреждающих мероприятий и формирование. / Издать соответственный приказ Госфинуслуг.

2. Разработать и утвердить Положения о ликвидности активов, как часть положения о резервах, предусмотрев при этом постепенный переход на международные стандарты бухгалтерского учета. / Внести изменения в Положение о резервах.

3. Ввести ежемесячную отчетность (до 2010 перевести на ежедневную) по ОСАГО и КАСКО, где должны быть указаны размеры страховых премий, размеры и структура сформированных резервов, информация по перестрахованию. / Внести изменения в закон, а до принятия изменений Приказом Госфинуслуг обязать предоставление такой отчетности по ОСАГО и рекомендовать предоставление такой отчетности по КАСКО.

4. Усилить ответственность за невыплаты страхового возмещения по ОСАГО и КАСКО, включительно с усиленными мерами наказания. Создать в Госфинуслуг специальное контролирующее подразделение, которое совершало бы постоянные проверки компаний при всех фактах невыплат. / Приказ Госфинуслуг.

5. Ввести с 2008 года формирование резерва незаработанных премий по методу "1/365" (“pro rata tempotis”), резерву заявленных, но не выплаченных убытков и резерва убытков, которые возникили, но не заявлены. / Приказ Госфинуслуг.

6. Установить, что в случае повышения лимитов ответственности по ОСАГО, страховщики формируют и показывают в своей отчетности отдельные дополнительные резервы, которые отвечают размеру этого повышения, а также вносят дополнительные вклады в обозначенные централизированные фонды защиты потерпевших и предупредительных мероприятий. Такие резервы и дополнительные вклады в обозначенные централизированные фонды не перечисляются, а акцептуются на отдельных счетах. / Решение Координационного совета МТСБУ, приказ Госфинуслуг.

7. МТСБУ провести проверку компаний, которые повышают лимиты ответственности на предмет формирования резервов и правильности отчислений в фонды защиты потерпевших и предупредительных мероприятий, а также до 1 сентября 2007 г. предоставить Координационному совету отчет о проведенной проверке. В состав проверяющей группы, по рекомендации Координационного совета, сключить независимых экспертов. / Решение координационного Совета МТСБУ.

Рады приветствовать Вас на сайте ОСГО

Здесь можно найти всю необходимую информацию об обязательном страховании автогражданской ответственности (ОСАГО), рассчитать стоимость полиса и заказать полис в одной из страховых компаний партнеров проекта.

Обязательное страхование автогражданской ответственности (ОСГО)

С 1 января 2005 года вступил в силу Закон Украины «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев наземных транспортных средств» . Страхование ГО – цивилизованная практика, принятая во всем мире, которая позволит обезопасить участников дорожного движения от непредвиденных убытков, связанных с причинением ущерба жизни, здоровью или имуществу.

В октябре 2005 г. были приняты изменения в указанный Закон. Согласно этим изменениям, в случае, если виновник ДТП не был застрахован по ОСГО, выплаты пострадавшему водителю будут производиться только в том случае, если он сам был застрахован по ОСГО.

Зачем Вам нужен полис ОСГО?

Купив полис ОСГО, Вы в пределах страховой суммы снимаете с себя ответственность за материальный ущерб, который можете нанести жизни и здоровью, а также имуществу пострадавших. После вступления в силу Закона об ОСГО формируется система, которая гарантирует всем участникам дорожно-транспортного движения возмещение вреда, нанесенного жизни, здоровью и имуществу.

Каждый, даже самый опытный водитель, может попасть в неприятную ситуацию на дороге, в которой он станет виновником ДТП или окажется жертвой "подставы". По украинскому законодательству виновник дорожно-транспортного происшествия обязан возместить ущерб, нанесенный третьим лицам. Если вы хотите уберечь себя от подобного рода расходов, то этот полис для вас!

Что застраховано по договору ОСГО?

Страховым случаем признается факт причинения ущерба жизни, здоровью или имуществу третьих лиц в результате дорожно-транспортного происшествия, случившегося по вине или по неосторожности водителя, заключившего договор страхования.

От чего зависит стоимость полиса?

Стоимость полиса определяется ЗАКОНОМ и одинакова во всех страховых компаниях. При расчете стоимости полиса принимаются во внимание следующие факторы:

тип транспортного средства и объем двигателя

место регистрации (территория преобладающего использования транспортного средства)

водительский стаж

количество указанных в договоре водителей

срок действия договора.

Существует три типа договоров страхования ОСГО:

I тип – на определенный автомобиль и любого водителя

II тип - на любой автомобиль и одного определенного водителя

III тип – на определенный автомобиль и несколько определенных водителей.

Договор страхования можно заключить на срок от 15 дней до 1 года, в зависимости от Ваших планов и потребностей.

Сколько возместит СК при наступлении страхового случая (ДТП)?

Размер страховой суммы, в пределах которой будут производиться выплаты, устанавливается согласно действующему законодательству.

51 000 грн – за вред, причиненный жизни и здоровью каждого потерпевшего

25 500 грн – за вред, причиненный имуществу пострадавшего

ОБРАТИТЕ ВНИМАНИЕ: данный договор не покрывает убытки, нанесенные Вашему автомобилю. Воспользуйтесь, пожалуйста, договором страхования автотранспорта (КАСКО).Автогражданка» накормит. В 2008 г. на продаже полисов ОСАГО страховщики заработают $420 млн

1 января вступает в силу приказ ГАИ, утверждающий Инструкцию по организации деятельности подразделений автоинспекции по контролю наличия у водителей полисов обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств и страховых сертификатов «зеленая карта». С нового года гаишники начнут отслеживать, имеется ли на лобовом стекле машины специальный знак-наклейка (стикер), свидетельствующий о том, что водитель имеет полис ОСАГО. Знак должен содержать информацию о страховой компании, выдавшей полис, его номер и срок действия. Не обнаружив его, сотрудник ГАИ сможет оштрафовать нарушителя на 85 грн.

Причем количество таких санкций, применяемых к нерадивому водителю, не ограничено. Напомним, что Закон «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев наземных транспортных средств» был принят еще в 2005 г., но у основного действующего лица в системе исполнения страховой обязаловки — Госавтоинспекции — никак не доходили руки до проверок наличия полисов ОСАГО на дорогах. Ими могли поинтересоваться только при прохождении транспортным средством технического осмотра. Зная это, водители отделывались покупкой краткосрочного дешевого 15-дневного полиса. Полноценный годовой полис приобрели не более 20% автовладельцев.

«Многие пострадавшие в авариях не могут получить возмещение ущерба от виновников ДТП, которые или недостаточно материально обеспечены, или в силу других факторов не могут выплатить компенсацию. Не все знают, что владелец полиса «автогражданки» может получить возмещение от Моторно-транспортного страхового бюро Украины (МТСБУ), если виновник ДТП не был застрахован, а у пострадавшего такой полис имелся», — рассказывает заместитель председателя правления СК «Провидна» Вячеслав Черняховский. По словам эксперта, за 11 месяцев 2007 г. из Фонда защиты потерпевших в ДТП МТСБУ выплатило пострадавшим более 7,3 млн грн.

Страховщики побаиваются, что ситуация не изменится и после 1 января. «Согласно приказу ГАИ ее сотрудники должны всего лишь ознакомиться с инструкцией, но четкого указания на исполнение документа в нормативке до сих пор нет», — пояснил тревоги СК генеральный директор ассоциации «Страховой бизнес» Игорь Яковенко. «Теперь судьба «автогражданки» будет зависеть от исполнительности работников ГАИ, тем более что уже давно наличие полиса ОСАГО является обязательным условием для эксплуатации автомобиля наряду с правами, техпаспортом и т. п.», — дополняет его андеррайтер СК Allianz Игорь Запорожец.

Тем не менее страховщики ожидают увеличения прибылей от повышения продаж полисов ОСАГО. «Рынок растет с каждым годом даже в отсутствие массовых проверок наличия полисов ОСАГО. В этом году увеличение продаж полисов составило 30–40%. Думаю, в следующем оно будет оставаться на таком же уровне», — говорит г-н Запорожец. По словам начальника отдела стратегического маркетинга СК «Провидна» Татьяны Шпиты, развитию рынка автострахования способствуют рост доходов населения и высокие темпы продаж новых автомобилей. Благодаря этому к концу 2008 г. рынок ОСАГО достигнет не менее $420 млн. На сегодняшний же день объемы продаж автогражданки превышают $300 млн, выплаты составляют $60 млн. Самыми активными участниками рынка считаются компании «Оранта», «Княжа», «Дженерали Гарант» и страховая группа «ТАС».

Маргарита Ормоцадзе

Страхование средств автотранспорта (КАСКО)

В другом материале «Столички» («Правительство определилось с выплатами вкладов Сбербанка»; 10 января 2008), министр финансов Виктор Пинзеник информирует, что в 2008 г. 5 млрд. 760 млн. гривен пойдут на компенсацию Ощадбанку, 240 млн. - наследникам умерших вкладчиков: «Министр уточнил, что перед регистрацией вкладчики заполнят анкету, где определят — либо деньги должны быть перечислены на текущий счет, либо на депозит. С текущего счета средства можно будет снять в любое время, а по депозитным Ощадбанк предложил проценты по валютным вкладам в размере 9,5%, по вкладам в гривне - 13,5%». Что касается второй топ-темы, то гаишники обещают начать выполнение заррегистрированного Минюстом приказа и. о. министра внутренних дел с 14 января. Напомним, что в соответствии с Законом «Об ОСАГО» проверки должны были начать еще с 1 апреля 2005 г., затем контроль решили вводить с 1 августа 2007 г, и, наконец — с 1 января 2008-го.

Эксперты не исключают, что оттянули проверки ОСАГО слишком откровенный подсчёт некоторыми страховщиками прибыли от продажи полисов «автогражданки» прибыли, и последовавшее вслед за этим обращение гендиректора АСУ Леонида Хорина к министру МВД Юрию Луценко, напомнившего в «Зеркале недели» (29 января 2007): "В пресс-релизе МТСБУ сообщается, что страховщики и ГАИ подписали соглашение о сотрудничестве по "автогражданке", в соответствии с которым МТСБУ должно финансировать некоторые мероприятия ГАИ. За это ГАИ будет осуществлять тотальный контроль за наличием полисов "автогражданки" Как выяснила «Комсомольская правда» («ГАИ готовит массовые облавы»; 10 января 2008), с 14 января по всей территории Украины пройдут рейды по проверке у водителей страховых полисов. «КП» сумела выяснить в Главном департаменте ГАИ, почему гаишники игнорировали тот факт, что более 60% машин не имеют стикеров:

«Действительно, наши сотрудники сейчас не озабочены проверкой наклеек, - говорит Галина Наумчук, сотрудник пресс-службы. - Все потому, что людей не хватает, большинство следят за грубыми нарушениями. Например, поймать пьяного водителя для нас намного важнее, чем штрафовать за отсутствие страховки. уже со следующей недели по всей Украине пройдет серия рейдов: гаишники начнут останавливать все машины, не имеющие желтой наклейки на стекле».

«Негоциант» («Стикер на стекле»; 09.01.2008), хотя и признаёт необходимость введения тотального контроля за наличием полисов автогражданки, полагает, что для решения проблем рынка услуг автогражданки одного приказа об ужесточении ответственности за отсутствие полисов будет явно недостаточно:

«В автостраховании есть немало проблем, одна из которых - уклонение СК от выплат в случае ДТП. Кроме того, чтобы завоевать рынок, многие СК откровенно демпингуют. По мнению экспертов рынка, страховщиков побудил к демпингу выход на рынок крупных иностранных игроков и ужесточение конкуренции. Однако к честной рыночной борьбе с «чужаками» многие СК просто не готовы».

Как следует из публикации, неготовность страховщиков всерьез бороться за долю рынка, подтверждают данные автодилеров, согласно которым более 40% всех застрахованных автомобилей — бюджетного класса (стоимостью до 12 тыс. дол.). Меньше всего страховые компании хотят иметь дело с элитными автомобилями, представляющими наибольший интерес для похитителей.

Вместе с тем, страховщики ожидают увеличения прибылей от повышения продаж полисов ОСАГО. В 2007 г. рост продаж составил 30—40%, и предполагается, что динамика сохранится. Развитию отечественного рынка автострахования способствовуют рост доходов населения и высокие темпы продаж новых автомобилей. Страховщики ожидают, что в 2008 г. рынок ОСАГО достигнет $420 млн.

Председатель Госфинуслуг Валерий Алёшин отмечает, что бурное развитие автострахования происходит не без проблем, но очень много зависит от того, какие цели преследует СК: «Если главная задача — завоевать долю, закрепиться на рынке и начать работать по обоснованным тарифам, это нормально, если же речь идет о стремлении любой ценой собрать платежи, даже в ущерб платежеспособности, то такие проявления будут жестко пресекаться».

СТРАХОВАНИЕ СРЕДСТВ АВТОТРАНСПОРТА

На страхование принимаются следующие средства автотранспорта: мопеды, мотоциклы, легковые и грузовые автомобили, микроавтобусы и автобусы, прицепы к легковым и грузовым автомобилям, а также тракторы, включая мотоблоки и мини-тракторы.

Под страхованием средств автотранспорта в общем виде понимается:

Страхование транспортного средства от повреждения или уничтожения при воздействии различных рисков (КАСКО);

Страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств;

Страхование водителя и пассажиров автомобиля от несчастного случая.

Теперь мы продолжим разговор о каждом виде страхования автомобиля в отдельности. Однако огромная просьба, пожалуйста, не пытайтесь самостоятельно решить проблемы страхования, даже покупку “Зеленой карты”. Это крайне опасно для здоровья Вашего бюджета. Инструменты лечат только в руках профессионалов – позвоните своему страховому брокеру, если, конечно, он у вас есть!

Страхование КАСКО

Проводится только в добровольной форме и на случай наступления перечисленных ниже страховых событий (рисков), предусматривающих по выбору страхователя полное или частичное покрытие ущерба, причиненного повреждением, уничтожением или утратой транспортного средства, вследствие:

аварии (столкновения, наезда, опрокидывания, падения);

пожара, самовозгорания;

стихийного бедствия и действия непреодолимой силы (буря, ураган, смерч, цунами, шторм, град, обвал, лавина и т.п.);

кражи деталей, боя стекол и других противоправных действий третьих лиц;

попадания камней, падения предметов и других несчастных случаев;

угона транспортного средства, повреждения при угоне.

Все вышеперечисленные страховые события конкретизируются в договоре страхования.

Одновременно с транспортным средством по желанию страхователя могут быть застрахованы дополнительное оборудование и принадлежности к транспортному средству, не входящие в его комплект согласно инструкции завода-изготовителя.

Договор страхования заключается, как правило, на один год. Возможно заключить договор и на более короткие сроки, например, при выезде за границу или на время перегона транспортного средства.

Страховые компании предлагают разнообразные условия страхования средств автотранспорта. Правилами страхования владельцу автомобиля предоставляется возможность заключить договор при условии:

а) собственного участия в возмещении ущерба, которое регулируется франшизой. Ущерб, причиненный автомобилю или дополнительному оборудованию менее установленной суммы франшизы, не возмещается. В случае, если ущерб будет больше установленного размера франшизы, он подлежит возмещению за вычетом франшизы, оговоренной в договоре страхования. Франшиза может устанавливаться либо в виде процентов относительно страховой суммы, либо определяться в абсолютных единицах, например, $100, $200, 500 грн. Размер франшизы в одних компаниях жестко регламентирован, в других может выбираться страхователем. Чем больше франшиза (больше собственное участие страхователя в покрытии ущерба), тем меньше страховой взнос, выплачиваемый страховой компании. Высокая франшиза вынуждает страхователя покрывать за счет своих собственных средств мелкие, но чаще встречающиеся убытки. В некоторых компаниях франшиза может изменяться в зависимости от виновности или невиновности водителя в дорожно-транспортном происшествии;

б) возмещения ущерба без учета износа подлежащих замене запасных частей. Стоимость новых устанавливаемых запчастей, деталей и принадлежностей оплачивается страховой компанией полностью в случае их повреждения (с уплатой дополнительного платежа);

с) возмещения стоимости потери товарного вида в результате страховых событий, на случай наступления которых заключен договор (также с уплатой дополнительного платежа), но при условии, что автомобиль принят на страхование в размере действительной стоимости.

Но среди условий страхования есть ряд ограничений:

не принимаются на страхование легковые автотранспортные средства и прицепы к ним, срок эксплуатации которых с момента выпуска их заводом-изготовителем превышает 10 лет;

не принимаются на страхование от угона легковые автомобили всех марок, не оборудованные противоугонными устройствами;

не берется под страховую защиту багаж, колеса и шины;

не берется под страховую защиту стекло автотранспортных средств, которое имеет какие-либо дефекты и повреждения.

Вместе с тем, существуют ограничения страховых событий, при которых страховщик не выплачивает страховое возмещение. Некоторые ограничения зафиксированы в Законе Украины “О страховании”, другие включены исходя из мировой практики страхования. К таким событиям относятся ситуации, при которых было зафиксировано:

эксплуатация неисправного средства транспорта;

вождение средства транспорта лицами, не имеющими водительских прав на управление транспортным средством данной категории;

управление автотранспортным средством водителем, находящимся в состоянии опьянения или под влиянием наркотиков;

нарушения правил пожарной безопасности и правил хранения и перевозки опасных веществ и предметов;

использование средства транспорта в целях обучения вождению или участия в соревнованиях, если иного не оговорено условиями страхования;

грубые нарушения “Правил дорожного движения” (например, превышение скорости движения транспортного средства на 30 км/час против установленного для данного участка дороги);

воздействие ядерного взрыва, радиации и радиоактивного заряжения;

всякого рода военные и террористические действия и их последствия, а также народные волнения и забастовки, конфискация, реквизиция, арест, уничтожение или повреждение средства транспорта по распоряжению властей;

повреждение автомобиля вследствие применения взрывных устройств или огнестрельного оружия.

Данные ограничения оговорены в правилах страхования, с которыми страхователь должен быть ознакомлен. Его подпись под страховым договором является свидетельством такого ознакомления.

Еще раз хотим напомнить прописную истину. Не занимайтесь самолечением. Ведь не идете же Вы в библиотеку при переломах конечностей и не читайте “Энциклопедию практикующего врача” как наложить гипс Вы обращаетесь к профессионалам. Обратитесь и в этом случае к специалистам, мы работаем для того, чтобы Вы были уверены в завтрашнем дне! Если Вы считаете себя продвинутым страхователем, мы предлагаем в режиме он-лайн попробовать различные варианты страхования для своего автомобиля. Для этого кликните здесь

Страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств

Рост интенсивности дорожного движения, сопровождающийся количественным ростом дорожно-транспортных происшествий (ДТП), объективно требует организации страхования гражданской ответственности (ГО) владельцев автотранспортных средств. Автотранспортное средство – автомобиль, мотоцикл, мопед – выступает источником повышенной опасности и может причинить имущественный и физический ущерб участникам дорожного движения (водителям и пешеходам).

Существует как обязательное, так и добровольное страхование ГО. Обязательное страхование ГО существует как в рамках государственного (национального) законодательства, так и на основе международных правовых договоров (“Зеленая карта”). В большинстве зарубежных стран страхование ГО владельцев автотранспортных средств носит обязательный характер. В Украине обязательное страхование ГО проводится также на основе соответствующих законодательных актов.

Обязательное страхование ГО

В Украине обязательное страхование ГО владельцев автотранспортных средств было введено Постановлением Кабинета Министров Украины от 28 сентября 1996г. №1175. Этим постановлением предусматривалось, что страховые компании обязаны будут компенсировать пострадавшим в ДТП ущерб в размере не более 34 000 грн, из них 25 500 грн по имущественному ущербу и 8 500 грн по физическом ущербу третьей стороне. При этом предусматривается, что виновная сторона будет оплачивать ущерб пострадавшей стороне в размере франшизы, равной 510 грн.

Юридические лица приобретают полис только на транспортное средство, вне зависимости от количества водителей, а физические лица покупают такое страховое свидетельство на каждого человека, управляющего данным транспортным средством.

Тарифы по обязательному страхованию ГО зависят от типа транспортного средства и объема двигателя, установленного на нем. Для пенсионеров, управляющих своим транспортным средством, предусмотрены определенные скидки на некоторые типы транспортных средств.

В нашей стране только 11 страховых компаний, полные члены Моторного (транспортного) бюро Украины, имеют право продавать такие полисы на бланках, где указаны реквизиты этой страховой компании, и по тарифам, предусмотренным в соответствующем Постановлении КМУ. Остальные компании продают такие полисы только на основе агентских соглашений с этими одиннадцатью компаниями.

Воспользуйтесь он-лайновым режимом для приобретения полиса обязательного страхования ГО по государственным тарифам. Агент привезет полис прямо в указанное Вами место и время.

Обязательное международное страхование ГО

“Международная карта автострахования” или “Зеленая карта” - это система международных договоров. Свое название “Зеленая карта” получила по цвету и форме страхового полиса, удостоверяющего это страховое правоотношение. В 1949 г. был подписан Договор о “Зеленой карте” между 13 странами-участницами. В настоящее время число участников расширяется и уже составляет 31 страну. Страны- участницы Договора о “Зеленой карте” приняли на себя обязательства признавать на своей территории страховые полисы, т.е. “Зеленые карты”, выписанные за рубежом.

Для получения “Зеленой карты” необходимы заявление страхователя, водительские права и документы на транспортное средство.

Основным элементом системы “Зеленой карты” являются национальные бюро стран-участниц. Через эти бюро организуется контроль за наличием страхования ГО владельцев автотранспортных средств в международном автомобильном сообщении. Как правило, этот контроль осуществляется на оборудованных пограничных переходах. Национальные бюро совместно со страховыми компаниями внутри страны и за рубежом решают вопросы урегулирования заявленных претензий третьих лиц по фактам страховых случаев. Национальные бюро объединены в Международное бюро “Зеленой карты” (со штаб-квартирой в Лондоне), которое координирует их деятельность.

Тарифы по “Зеленой карте” устанавливаются Моторным (транспортным) страховым бюро Украины и зависят от типа транспортного средства, а также страны пребывания. Так, например, при посещении Болгарии, Венгрии, Литвы, Польши, Румынии, Словакии, Чехии, Эстонии стоимость страховки в два с лишним раза дешевле, чем стоимость страхового полиса для посещения стран Шенгенского Соглашения. Тарифы периодически корректируются в зависимости от статистики по данному виду страхования и курса валют, поскольку часть полученной премии перечисляется в зарубежные перестраховочные компании.

Вы можете приобрести полис “Зеленой карты” не выходя из своего офиса. Кликните здесь и заполните предлагаемую форму. Курьер привезет Вам полис прямо в офис.

Добровольное страхование ГО

При добровольном страховании ГО владельцев автотранспортных средств страховая компания принимает на себя обязательство возместить имущественный ущерб третьим лицам из числа участников дорожного движения, который возник в результате эксплуатации страхователем автомобиля, мотоцикла, мотороллера и т.п. Возмещение имущественного и физического ущерба третьим лицам производится в пределах заранее установленной страховой суммы.

К страховым случаям, когда производится выплата страховщиком, относятся: смерть, увечье или иное повреждение здоровья (например, контузия) третьего лица. Кроме того, страховая выплата в рамках договора страхования ГО владельцев автотранспортных средств, производится третьим лицам в связи с уничтожением или повреждением их имущества. Страховая выплата производится только в пределах заранее установленной страховой суммы, которая носит название лимита ответственности страховщика.

Величина страховой премии может устанавливаться как в процентах от лимита ответственности, так и в абсолютных значениях и зависит от установленного лимита ответственности, рабочего объема двигателя внутреннего сгорания, который установлен на автомобиле, мотоцикле, мотороллере (определяется по данным технического паспорта автотранспортного средства). В некоторых страховых компаниях тариф определяется мощностью двигателя, а не его рабочим объемом. Во внимание также принимается уровень профессионального мастерства водителя – число лет безаварийной работы или километраж пробега автомобиля (по спидометру).

Страховые компании, в основном, не предусматривают применение франшизы в этом виде страхования. Однако некоторые страховщики в своих договорах оговаривают размер вычитаемой франшизы. Поэтому советуем внимательно читать договор страхования, чтобы не попасть впросак! А лучше воспользуйтесь услугами своего страхового брокера.

Страховщик освобождается от ответственности произвести выплату, если будет установлено, что причинение имущественного вреда третьим лицам обусловлено умыслом потерпевшего и/или страхователя (преступный сговор). Аналогично страховщик освобождается от ответственности произвести выплату, если будет установлено, что имущественный ущерб возник из-за проявления непреодолимой силы,военных действий. Ограничения или отказ в выплате будут иметь место, если страховщик установит причинно-следственную связь между фактом имущественного вреда и обстоятельствами несанкционированного использования (эксплуатации) автотранспортного средства.

Анализ состояния автострахования в Украине среди физических лиц

Анализ состояния автострахования в Украине среди физических лиц

1. Цель: оценить состояние рынка страхования автотранспорта среди физических лиц на основе итоговых показателей деятельности страховых компаний Украины за 2003 г.

2. Располагаемые данные:

персональная статистика за более чем 10 лет работы на рынке Украины в качестве страхового посредника;

данные об экономических показателях страховых компаний за 2003 г.;

собственный научный и практический опыт в области теории вероятности, математической статистики и актуарных расчетов.

3. Компании, лидирующие в данном виде страхования.

Автострахование относится к денежноемким видам страхования, но вместе с тем является одним из самых убыточных. Грамотная тарифная политика, наличие сформированных резервов делает этот вид страхования одним из самых популярных и объемных в портфеле любой страховой компании, занимающейся классическими видами страхования.

В таблице № 1 приведен рейтинг страховых компаний Украины по собранной премии по страхованию наземного транспорта на основе данных за 2003 г. Лидером по этому показателю стала компания «Гарант-Авто», собравшая более 31 млн. грн премии. Это заметный скачок с 4 места по итогам за первое полугодие 2003 г. В целом состав лидирующих в этом виде страхования компаний не изменился. В первую пятерку по-прежнему входят: НАСК «Оранта» (30.82 млн грн), «ТАС« (30.03 млн грн), «Остра-Киев» (27.75 млн грн) и «Эталон» (23.16 млн грн).

В таблице № 2 страховые компании ранжированы по мере уменьшения выплат страховых возмещений по данному виду страхования. Это самый главный показатель деятельности страховых компаний. Компания «Остра-Киев» является по этому показателю несомненным лидером на протяжении последних 5 лет, показывая образец исполнения своих обязательств перед клиентами. Не могут похвастаться успехами по этому показателю некоторые лидеры по собранным премиям по этому виду страхования. Так, страховая компания «Кредо», г.Запорожье, занявшая 6 ступеньку по собранным премиям, не смогла подняться выше 27 позиции по страховым выплатам.

Широко применяется также относительный показатель - убыточность страховой суммы, который расчитывается как отношение суммы страховых выплат к сумме собранной премии, и более точно отражает картину исполнения страховыми компаниями своих обязательств перед клиентами. В таблице № 3 приведены страховые компании в порядке уменьшения убыточности страховой суммы. Опять несомненным лидером по этому показателю является компания «Остра-Киев», которая по итогам за 2003 г. выплатила своим клиентам 60% от суммы собранных премий по автострахованию. Это очень серьезная заявка на лидерство, а само значение показателя достаточно критическое для развивающего страхового рынка Украины. Этот говорит об очень взвешенной тарифной политики этой компании по такому рисковому виду страхования. Опять для сравнения приведем значение этого показателя для компаний, которые являлись лидерами по собранной премии, благодаря своим связям с соответствующими банками. Так, ранее упоминавшаяся компания «Кредо» по этому показателю еще сильнее откатилось вниз, заняв 43 место и выплатив своим клиентам при наступлении страховых событий только 5.9% от размера собранной премии. Это очень низкий показатель, не характерный для автострахования. Так же не в лучшую сторону отличается и другой лидер в области автострахования физлиц компания «Укрсоцстрах». Она заняла 27 место, выплатив чуть больше четверти от объема собранной премии.

В чем причины такого несоответствия между размером собранной премией и страховыми выплатами в таком убыточном виде страхования? Причин здесь может быть несколько.

Во-первых, период страхования может охватывать и 2004 г., и только после окончания срока действия полиса можно подвести окончательные итоги.

Во-вторых, возможно наличие неконкурентных условий страхования автомобиля (но у клиента нет другого выбора, поскольку иначе ему не дадут кредит в банке), которые могут таить в себе скрытые возможности в отказе страховых выплат при наступлении страховых событий. Этим компаниям нет резона бороться за клиента. Их поставляет им свой же банк, а страховая компания платит за это еще и комиссионные.

Такова общая картина по страхованию автотранспорта. Мы же задались целью проанализировать состояние это вида страхования среди физических лиц.

4. Страхование физических лиц.

В таблице № 4 страховые компании размещены в порядке уменьшения объема автострахования в портфеле компании. Бросается в глаза некоторый перекос в пользу автострахования некоторых банковских компаний. Так, например, самый большой портфель по автострахованию имеется у страховой компании «Кредо», г. Запорожье (72.8%), которая связана с «Приватбанком». Это связка позволила этой компании стать лидером по собранной премии среди физлиц по автострахованию по итогам за 2003 г. (см. таблицу № 5) и увеличить страховой портфель по автострахованию за 2003 год этой некогда маленькой компании, занимающей до 2002 года не выше 64 места по собранной премии по всем видам страхования.

Ну а лидером по темпам роста премии среди физических лиц стала другая банковская страховая компания «Укрсоцстрах», которая входит в структуру «Укрсоцбанка» (таблица № 6). Эта компания вместе с НАСК «Оранта» делит клиентов, которые берут кредит на покупку автомобилей в «Приватбанке». Нельзя сказать, что условия страхования автомобилей и тарифы в этих компаниях отличаются в лучшую сторону. Наоборот, некоторые позиции не выдерживают критики, особенно в части выплат по риску «кража». И материнского банка как будто-то не очень волнует.

Итоговым показателем для оценки работы на рынке страховых услуг физических лиц по автомобильному страхованию также является убыточность страховой суммы. В таблице №7 страховые компании ранжированы в порядке уменьшения этого показателя. Какие выводы напрашиваются исходя из анализа данных этой таблицы?

Для первых двух компаний («Стройполис» и «Оранта») этот показатель превышает 100%. Это означает, что компании больше выплачивают, чем собирают премии среди физических лиц. Причина такого положения дел только одна – необоснованно низкие тарифы по страхованию автомобилей физических лиц. Для остальных 8 компаний, входящих в первую десятку, значение этого показателя также достаточно высокое. Для развивающегося страхового рынка показатель убыточности более 60% является критическим.

Несмотря на высокую убыточность этого вида страхования страховщики все же больше упор делают на физлиц, как наименее охваченную нишу рынка, поскольку развиваться за счет юридических лиц уже просто не возможно.

Для замыкающих эту таблицу компаний этот показатель также не соответствует жизненным реалиям. Аутсайдером в этой таблице является страховая компания «Провита», которая аффиллирована с банком «Форум». Эта компания стала заметной на рынке в 2003 г., поскольку собрала по автомобильному страхованию более 1.5 млн грн страховой премии и заняла 47 место по этому показателю среди всех страховых компаний. Но выплатила по всем убыткам всего 2.0% от размера собранной премии. Компания «Кредо», заняв 41 место, выплатила своим клиентам также очень мало, всего 6.1%. При самом большом объеме портфеля автострахования, составляющем 72.8% (см. таблицу №4), значение показателя по самому убыточному виду страхования меньше средней величины убыточности по всему рынку страхования в целом.

Тарифная политика

Говоря о котировках по данному виду страхования, я позволю напомнить некоторые факторы, влияющие на тариф, о которых мои коллеги знают, но не всегда доводят до своих клиентов. А это безнравственно из-за терминологических нюансов, поскольку основная масса клиентов этого не понимает, а наша уважаемая пресса еще сильнее усугубляет эту проблему, публикуя тарифы разных компаний в виде сводных таблиц без каких-либо комментариев к ним. Такой анализ равносилен обзору рынка производства колбасы без указания ее названия и сорта. Мы не будем говорить здесь пока о методической стороне вопроса оценки тарифа. Этот отдельный вопрос. Хочу сказать об этом только в плане постановки проблемы. Итак, тариф. От чего он зависит?

А) От условий страхования с учетом или без учета износа заменяемых запчастей. У некоторых компаний даже в первой год выплаты осуществляются с учетом износа заменяемых при ремонте деталей. Этот терминологический и методический нюанс не всегда разъясняются клиентам, а банки, выдающие кредит, также не уделяет этому фактору должного внимания. Но зато величина самого тарифа очень существенно уменьшается, что и привлекает клиентов. Ведь страховка дополнительные расходы при кредитовании.

Б) От условия постоянства страховой суммы в договоре страхования. Не все компании имеют смелость предложить страхователям и банкам такие условия страхования. Ведь по нашей статистике 36% страхователей совершают за период действия полиса 2 и более аварии. Следовательно, может случиться так, что после второго убытка размер оставшейся страховой суммы может не покрыть размер не оплаченного кредита за автомобиль. Но страховые компании и их банки об этом не задумываются. Зато тариф маленький.

В) От размер франшизы. Поскольку франшиза учитывает меру распределения ответственности между страхователем и страховщиком, то многие компании не могут предложить программы страхования, при которых клиент и страховая компания могут подобрать гибкие условия, удовлетворяющие обе стороны.

И наконец, о методической стороне тарифной политики. Цены на страхование КАСКО автомобиля определяются на рынке подобно бабушкам на базаре, торгующими пучком зелени. Каждая, не зная своей себестоимости, хочет столько, сколько и другие, а иногда и значительно дешевле, чтобы переманить клиентов. У большинства страховых компаний отсутствуют подготовленные актуарии и подразделения андеррайтинга, занимающиеся сбором, анализом статистических данных и корректировкой тарифов. В результате мы имеем то, что имеем: в основном дикий демпинг, вносящий сумятицу на рынке услуг и, в конце концов, откат от прежних тарифов после нескольких месяцев работы на рынке по этим тарифам (см. таблицу №7 по убыточности страховой суммы среди физлиц). Конкуренция должна быть построена на здравом смысле, расчете реальных затрат на страхование, а не на мысли, авось вывезет, пронесет. Деньги то получаем сейчас, а выплаты могут быть потом. Ведь страховка – это обещание.

Рынок страхования автомобилей, продаваемых в кредит.

Смычка банков и связанных с ними страховых компаний и еще хуже дилеров со страховыми компаниями, отрицательно действует на развитие рыночных отношений. Это ситуация доведена до абсурда. Клиент поставлен в безвыходное положение, когда дилер диктует, где ему брать кредит или страховаться. Банк перстом указывает, где ему купить полис страхования залогового имущества. Как может автомобильный дилер диктовать клиенту, в какой страховой компании ему страховать машину? Он что несет какую-то ответственность за это? Средства массовой информации в последнее время пестрят такими вот маркетинговыми приемами и не рыночными событиями. И это все делается ради клиента, который платит свои кровно заработанные деньги и кормит всех этих горе - продавцов от рынка. Антимонопольному комитету открывается огромный простор для деятельности.

Теперь о банках. В этих кредитных учреждениях все чаще можно встретить таблички на столах их сотрудников: «Кто дает кредит, тот и определяет условия кредитования». Все вроде бы правильно, но почему одним из условий получения кредита стало страхование залогового имущества именно в своей компании. При этом условия страхования часто просто абсурдные, а тарифы нереальные. Например, дом, как залоговое имущество, страхуется только от падения космических летательных аппаратов, а автомобиль без покрытия риска «кража». Это действительно наша чисто совковая разработка. Если ли в этих условиях выбор у клиента? Конечно, нет! Не будешь страховаться, не получишь кредит. Доходило даже до случая, когда на этапе согласования кредитного соглашения банк был не против страхования в другой компании, но после подписания договора и отказа от страхования у своего страховщика банк даже требовал неустойку при возможном расторжении кредитного договора.

Да, кэптивные страховые компании есть во всем мире. Но они и называются кэптивными, поскольку обслуживают только предприятия, объединенные в финансовую группу. Здесь же мы имеем обратную картину. Достаточно проанализировать отчеты страховых компаний, чтобы понять, откуда такой дикий рост поступлений страховых платежей во вновь созданных страховых компаниях. Эта практика очень вредна. Пусть страховые компании сами добиваются лояльности клиентов, а не с помощью связанного с ним банка, направляющего клиентов в свою страховую компанию. Это прием очень грубая профанация рыночных отношений. Поэтому не зря в «Стандартах по ипотечному кредитованию» в п.12.1 записано, что страховая компания не должна быть связана с кредитором. Наверное, пора эту норму вводить во все виды страхования залогового имущества, а не только в законодательство об ипотеке.

Таблица №1

Рейтинг страховых компаний по собранной премии по страхованию наземного транспорта

№ п/п