РАЗДЕЛ III. ИНФОРМАЦИОННЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

Бояршинов А.Л.^{1,2}, Сергучева А.П.¹

Материальный ущерб при ДТП в структуре страхования

¹Северо-Восточный федеральный университет им. М.К. Аммосова

²ФИЦ «Якутский научный центр Сибирского отделения Российской академии наук»
(ЯНЦ СО РАН)
(Россия, Якутск)

doi: 10.18411/sr-10-08-2020-09

idsp: sciencerussia-10-08-2020-09

Аннотация

Цель исследования: определения размера ущерба, возмещаемого причинителем вреда, осуществляется в соответствии с методикой, которая в свою очередь предусматривает расчет причиненного ущерба с учетом износа деталей и запчастей. Сравнение численности автопарка, прироста числа договоров ОСАГО и ДТП. Анализ страховых выплат и премии по ОСАГО. Порядок возмещения ущерба при ДТП.

Ключевые слова: Дорожно-транспортное происшествие, Материальный ущерб, Возмещение ущерба, ОСАГО.

Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств (сокр. ОСАГО — обязательное страхование автогражданской ответственности) — вид страхования ответственности, возникший в США в 1920-х годах и получивший очень широкое распространение в 1940—1950-х годах в Европе (а позже — и в остальном мире), при котором объектом страхования являются 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. ОСАГО вводилось во всех странах как социальная мера, направленная на создание финансовых гарантий возмещения ущерба, причинённого владельцами транспортных средств и как финансовый инструмент повышения безопасности дорожного движения.

Дорожно-транспортное происшествие — событие, возникшее в процессе движения по дороге транспортного средства и с его участием, при котором погибли или пострадали люди или повреждены транспортные средства, сооружения, грузы, либо причинён иной материальный ущерб.

По состоянию на 1 января 2019 года парк автомобильной техники на территории Российской Федерации составил 51,8 млн единиц.

84% от этого количества приходится на легковые автомобили, что соответствует 43,5 млн экземпляров. Парк легкой коммерческой техники составляет чуть более 4,1 млн машин, что практически соответствует доле в 8%. Грузовых автомобилей в стране зарегистрировано порядка 3,8 млн единиц (доля — более 7%). Около 1% российского парка занимают автобусы, которых в России насчитывается немногим более 0,4 млн единиц. [2]

В 2017 году по отношению к 2016 году резко возросла общая численность транспортных средств, достигшая к концу 2017 года значения в 59,8 млн.

В 2018 год традиционно показал прирост числа транспортных средств (0,8 млн), но при этом темп прироста снизился и составил 1,3 % (против 4,7 % в 2017 году)

По состоянию на 1 января 2019 года парк автомобильной техники на территории Российской Федерации составил 51,8 млн единиц. 84% от этого количества приходится на легковые автомобили, что соответствует 43,5 млн экземпляров. Парк легкой

коммерческой техники составляет чуть более 4,1 млн машин, что практически соответствует доле в 8%. Грузовых автомобилей в стране зарегистрировано порядка 3,8 млн единиц (доля – более 7%).

В 2018 году структура автопарка не претерпела существенных изменений. Доля легковых автомобилей увеличилась с 82,95 до 83,06 %, доля грузовых автомобилей уменьшилась с 11,38 до 11,37 %, доля мототранспорта – с 4,08 до 4,06 %, доля автобусов – с 1,58 до 1,51 %. Следует сказать, что если сегментация транспортных средств в общей структуре осталась на уровне предыдущего года, то в абсолютных единицах просматриваются значительные изменения в части автобусов: уменьшение с 895 млн до 864 млн (-3,5 %).

В 2018 году число заключенных договоров ОСАГО увеличилось и составило 39,98 млн, что на 2 % больше, чем в 2017 году.

Прирост и соотношение численности автопарка и числа договоров ОСАГО с 2015 по 2018 годы отражены на рисунках 1 и 2.

Рис. 1. Сравнение численности автопарка и числа заключенных договоров ОСАГО

Рис. 2. Сравнение прироста числа договоров ОСАГО и числа транспортных средств

Число пострадавших, жизни или здоровью которых был причинен вред в ДТП, уменьшилось с 234,5 тыс. в 2017 году до 233,1 тыс. в 2018 году – на 0,6 % (число раненых – на 0,2 %, число погибших в ДТП – на 4,6 %) рис. 3.

Рис. 3. Сравнение прироста числа ДТП и заявленных страховых случаев

Увеличения лимита выплат за вред жизни и здоровью в ОСАГО предлагается законодателями не первый раз. В сентябре 2018 г. замминистра финансов Алексей Моисеев говорил, что выплата по ОСАГО в размере 500 000 руб. несправедлива – в других обязательных видах страхования (страховании гражданской ответственности перевозчиков и владельцев опасных производственных объектов) максимальная компенсация за вред жизни и здоровью – 2 млн руб.[1]

«Выравнивание страховых сумм по ОСАГО и другим видам обязательного страхования справедливо», – согласен представитель ЦБ.

Страховщики эту инициативу пока не поддерживают. Если поправки будут приняты, в тех регионах, где компании сейчас продают полисы ОСАГО не по верхней границе тарифного коридора (с 9 января ЦБ расширил его до 2746–4942 руб.), поднимут ставки до максимума, передал «Ведомостям» исполнительный директор Российского союза автостраховщиков (РСА). После увеличения лимитов до 2 млн руб. средний тариф ОСАГО вырастет примерно на 10–11% – на столько же и средняя выплата, прогнозирует представитель РСА. «Средняя премия по России вырастет с 5500 до 6000–6100 руб.». Средняя выплата по ОСАГО в 2018 г., по данным РСА, сократилась на 11% в сравнении с 2017 г. и составила 67 063 руб. рис.4. [4]

Число пострадавших, жизни или здоровью которых был причинен вред в ДТП, уменьшилось с 234,5 тыс. в 2017 году до 233,1 тыс. в 2018 году – на 0,6 % (число раненых – на 0,2 %, число погибших в ДТП – на 4,6 %). [3]

Рис. 4. Страховые премии и выплаты по ОСАГО в 2015–2018 годах

Количество страховщиков с коэффициентом выплат более 77% увеличивается: в 2017 году их было 16, в 2018 году – 17, в 2019 году – 22 (+одна компания выплат не производила). У 17 компаний выплаты превышают премии (в 2018 году таких компаний было только 4). Средняя выплата составила в 2019 году 64 тыс. рублей против 59 тыс. рублей в 2018 году.

Количество регионов в «красной зоне» также увеличилось. В 25 регионах коэффициент выплат превышает 77%, в том числе в 10 - 100% (в 2018 году таких субъектов было 22 и 8).

По итогам 2019 года по крайней мере 5 компаний находятся в зоне риска по финансовой устойчивости. Факторами риска являются отрицательный результат от операций по этому виду в сочетании с долей ОСАГО в портфеле более 50%.

Рейтинг поможет узнать какие страховщики наиболее активно работают в регионе Якутии в автостраховании (ОСАГО) и в других видах страхования, также рейтинг актуален и для страховых компаний Якутск табл. 1.

Таблица 1

Страховые компании Якутии, рейтинг присутствия в регионе

Страховая компания	Сборы тыс.руб.	Доля рынка	Уровень выплат, %
СТЕРХ	439 091	37,78	44,48
РОСГОССТРАХ	252 471	21,72	77,34
НГС-РОСЭНЕРГО	231 239	19,89	41,27
ВСК	98 614	8,48	88,21
ИНГОССТРАХ	56493	4,86	59,08

Порядок возмещения ущерба при ДТП устанавливает обязанность пострадавшего водителя предоставить для осмотра или проведения экспертизы поврежденное транспортное средство. Осмотр или экспертиза должны быть проведены в течение 5 дней с момента подачи заявления. При возникновении спорных случаев у пострадавшей стороны есть право нанять независимых экспертов. Для возмещения ущерба при ДТП по ОСАГО должны быть соблюдены следующие условия:

- виновник ДТП установлен однозначно;
- при аварии пострадали только транспортные средства;
- все участники ДТП имеют полисы ОСАГО.[3]

На сегодняшний день максимальная выплата по общим случаям составляет 120 000 рублей. Если сумма ущерба выше, происходит возмещение ущерба через суд или в досудебном порядке. Взыскание ущерба с виновника ДТП происходит в следующих случаях:

- нанесен вред здоровью граждан;
- сумма ущерба превышает страховые выплаты;
- виновник аварии не имеет полиса ОСАГО.

Порядок возмещения ущерба при ДТП предусматривает возможность возмещения ущерба через суд.

РСА ежегодно проводит актуарные исследования страховых тарифов по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств, в том числе осуществляет мониторинг полученных оценок страхового тарифа. В 2018 году Комитетом РСА по тарифам, статистике и резервам была проведена работа по организации следующих исследований:

- Исследование действующих тарифов по ОСАГО на их соответствие складывающейся убыточности данного вида страхования для транспортных средств категории «В» и «ВЕ», используемых в качестве такси, на основании первичных данных по договорам и убыткам по ОСАГО членов РСА;

- Исследование по проведению мониторинга тарифов по ОСАГО на основании данных, содержащихся в подсистемах Договоры и КБМ АИС ОСАГО по итогам I, III и IV кварталов 2018 года;
- Исследование действующих тарифов по ОСАГО на их соответствие складывающейся убыточности данного вида страхования на основании данных по договорам и убыткам, содержащихся в подсистемах Договоры и КБМ АИС ОСАГО за период с 1 января 2015 года по 30 июня 2018 года;
- Исследование влияния на страховые тарифы по ОСАГО изменений правил учета износа комплектующих изделий транспортного средства, используемых при определении величины ущерба при ДТП. [5]

Экспертный рейтинг страховых компаний (или рейтинг надёжности страховых компаний) составляется на основе данных авторитетного рейтингового агентства «Эксперт РА». При определении рейтинга оцениваются финансовые показатели страховщиков.

Высокая оценка (А или выше) – это признание надёжности компании со стороны экспертного сообщества.

Анализ российского страхового рынка по ОСАГО показывает, что лидерами по данному виду страхования являются такие компании, как: ПАО «Росгосстрах»; СПАО «РЕСО-Гарантия»; САО «ВСК»; СПАО «Ингосстрах»; ОАО «АльфаСтрахование». При этом, организации-лидеры имеют исключительно высокий уровень надёжности. Рост рынка страховых услуг в 2015 году связан с ростом сборов по ОСАГО, ростом премий по страхованию жизни и имуществу физических лиц. При этом наибольшее падение сборов премий в 2015 году наблюдалось по КАСКО, страхованию от несчастных случаев и болезней, а также страхованию имущества юридических лиц. [5]

Проведенное исследование позволило нам обозначить основные причины кризисных явлений в области страхования автогражданской ответственности: неизменность страховых тарифов на протяжении длительного времени; страховое мошенничество; недобросовестные страховщики; рост количества страховых случаев; уклонение от обязательств по страхованию; кризисные влияния на экономику России.

Возмещения ущерба при ДТП показывает, что таких ситуаций, когда выплату денежных средств необходимо требовать с виновника аварии, достаточно много, рассмотрим самые распространенные из них:

- Сумма материального ущерба с учетом износа превышает лимит страховой компании. Например, стоимость восстановления транспортного средства составляет 500 000 руб., а лимит страховой компании составляет – 400 000 руб., в этом случае разницу можно взыскать с виновника ДТП.
- Данные о страховом полисе виновника не известны/виновник аварии не имеет страхового полиса (его полное отсутствие, окончание до момента аварии), равно как и наличие недействительного («липового»). Потерпевший имеет право требовать возмещения ущерба с виновной стороны.
- Ущерб транспортному средству был причинен не во время движения. Например, при неосторожном открытии двери автомобиля на стоянке один водитель поцарапал транспортное средство другого. Это не является страховым случаем, следовательно, ОСАГО не возмещает страхователю убытки. Материальный ущерб будет возмещать виновник происшествия.
- Виновником возмещается вред, причиненный жизни и здоровью, если сумма ущерба превышает лимит страховой организации.

— По ОСАГО не возмещается моральный вред, следовательно, компенсацию морального вреда следует взыскивать с виновника ДТП в судебном порядке. [6]

В соответствии со ст. 8 Закона об ОСОП страховые суммы по тем же рискам в отношении пассажиров составляют: в части возмещения вреда, причиненного жизни, – не менее 2 млн 25 тыс. руб.; в части возмещения вреда, причиненного здоровью, – не менее 2 млн 25 тыс. руб., в части возмещения вреда, причиненного имуществу, – не менее 23 тыс. руб. на пассажира. РСА были сформулированы и направлены в государственные органы предложения к указанному законопроекту. Суть принципиальных предложений заключается в том, что договор ОСАГО, в соответствии с которым размер страховой суммы составляет 1 млн руб. или 2 млн руб., либо если срок действия договора превышает один год, не является публичным и страхователь вправе заключить такой договор только с согласия страховщика.

При этом договор ОСАГО, размер страховой суммы по которому составляет 400 тыс. руб. в части возмещения вреда имуществу потерпевших и 500 тыс. руб. в части возмещения вреда жизни или здоровью потерпевших, а также договор ОСАГО, срок действия которого не превышает один год, является публичным, и страховщик не вправе отказать в заключении такого договора ОСАГО. [5]

В современном мире автомобиль превратился из роскоши в средство массового передвижения, и теперь ни один, даже самый осторожный и законопослушный человек, не застрахован от того, что ему, возможно, рано или поздно придется стать участником дорожно-транспортного происшествия, сокращённо – ДТП. Необходимое условие дорожно-транспортного происшествия – это причинение материального вреда какому-либо имуществу или вреда здоровью людей, а также их гибель. Именно возмещению материального ущерба (вреда) причинённого имуществу при ДТП и посвящается данная работа.

1. Годовой отчет РСА 2018 год [Электронный ресурс] https://autoins.ru/upload/reports/RAMI_Annual_2018.pdf
2. Автостат [Электронный ресурс] <https://www.autostat.ru/news/37917/>
3. Национальное Рейтинговое Агентство (Страховой рынок России 2019 [Электронный ресурс] https://www.ranational.ru/sites/default/files/Insurance_Russia_2019_Report_26032020_0.pdf
4. Электронное периодическое издание «Ведомости» (Vedomosti) <https://www.vedomosti.ru/finance/articles/2019/01/29/792745-viplati-osago>
5. Транспортное право. 2010. N 4. 6. Как возмещается ущерб, если виновник ДТП не вписан в полис ОСАГО?
6. «Безопасный город». [Электронный ресурс] <https://pravovedus.ru/practical-law/auto/vozmeshhenie-usshherba-pri-dtp-vinovnikom/>

Ку Дык Тоан, Фам Минь Туен, Во Тхе Хай

Модели проектирования оптимальных беспроводных локальных сетей

*Казанский национальный исследовательский технологический университет
(Россия, Казань)*

doi: 10.18411/sr-10-08-2020-10

idsp: sciencerussia-10-08-2020-10

Аннотация

В этой статье были представлены модели, которые можно использовать для эффективного планирования и оптимизации беспроводных локальных сетей на основе стандарта IEEE 802.11 и работы в режиме инфраструктуры. Модели решают две проблемы проектирования: оптимизацию местоположений точек доступа и оптимизацию назначения каналов.