

Այսօր ԱՊՊԱ, վաղը՝ կամավոր ապահովագրատեսակներ

Հարցազրույց Հայաստանի ավտոապահովագրողների բյուրոյի գործադիր տնօրեն Վահան Ավետիսյանի հետ



Վահան Ավետիսյանն ասում է, որ ԱՊՊԱ-ն կարող է կազմել Հայաստանի ապահովագրական շուկայի շուրջ 65%-ը:

Ավտոքաղաքացիական պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրությունը՝ ԱՊՊԱ-ն, մեծ շահույթ չի ակնկալում. ապահովագրավճարների երեք քառորդն ուղղվելու է պատահարներից տուժածների կրած վնասների հատուցմանը: Շահութաբերության մակարդակը նախատեսվում է ցածր՝ 2-5%: Հայաստանի ավտոապահովագրողների բյուրոյի գործադիր տնօրեն Վահան Ավետիսյանը «Գապիտալի» հետ զրույցում ասում է, որ եթե 1,5-2 տարվա վիճակագրությամբ պարզվի, որ ԱՊՊԱ համակարգում հատուցումների ուղղվում է ապահովագրավճարների 75-78%-ից ավելին, ապա սակագները պետք է քննարկվեն համապատասխան բարձրացման ուղղությամբ և հակառակը:

-Պրն Ավետիսյան, 2010թ. ընթացքում ԱՊՊԱ պայմանագրեր է կնքել ավտոսեփականատերերի ընդամենը 40%-ը: Ինչպիսի՞ շարժ եք

կանխատեսում այս տարվա ընթացքում:

-Այս պահի դրությամբ պայմանագրեր է կնքել ավտոսեփականատերերի ավելի քան 60%-ը. կնքված է շուրջ 260 հազ. պայմանագիր: Բացի այդ՝ շուրջ 7000 ավտոսեփականատերեր ժամանակավոր հաշվառումից հանել են իրենց տրանսպորտային միջոցները՝ այդպիսով ազատվելով ԱՊՊԱ պայմանագիր ձեռք բերելու պարտավորությունից: Կանխատեսում ենք, որ մինչև փետրվարի սկիզբ կապահովագրվի ավտոտրանսպորտային միջոցների այն մասը, որոնք, մեր հաշվարկներով, պետք է ընդգրկվեին ԱՊՊԱ համակարգում՝ դրանք ՀՀ-ում հաշվառված տրանսպորտային միջոցների 80-90%-ն է: Տեսնենք, թե որքանով կճշգրտվի Հայաստանում շահագործվող ավտոտրանսպորտային միջոցների իրական քանակը. դա մեզ նույնպես բավականաչափ հետաքրքրում է և էական նշանակություն ունի մեր կանխատեսումների և հաշվարկների համար:

-Մինչև տարեվերջ ապահովագրական շուկայի ի՞նչ բաժին կգրավի ԱՊՊԱ-ն:

-Այսօր Հայաստանի ապահովագրական շուկան ունի շուրջ 7-8 մլրդ-ի ծավալ: ԱՊՊԱ ապահովագրավճարների ընդհանուր ծավալը կանխատեսվում է շուրջ 12 մլրդ-ի սահմաններում: Համապատասխանաբար, ըստ կանխատեսումների, կստացվի, որ ԱՊՊԱ-ն կարող է կազմել ապահովագրական շուկայի շուրջ 65%-ը:

-ԱՊՊԱ-ն կարո՞ղ է խթանել ավտոմեքենաների կամավոր ապահովագրությունը՝ ԿԱՍԿՈ-ն:

-Անշուշտ: Ես արդեն նշեցի, որ ԱՊՊԱ-ն կխթանի կամավոր ապահովագրատեսակները, և այստեղ, իհարկե, պետք է մեծ տեսակարար կշիռ ունենա ավտոմեքենայի ԿԱՍԿՈ ապահովագրությունը: Ի՞նչ չափով ժամանակը ցույց կտա: Ցանկացած պարտադիր ապահովագրության տեսակի ներդրում, եթե ուղեկցվում է դրական հետևանքներով, չի կարող չհանգեցնել կամավոր ապահովագրատեսակների պահանջարկի մեծացմանը: Առաջին հերթին զարգանում է ապահովագրության մշակույթը, երկրորդ հերթին՝ մարդիկ ձեռք են բերում ապահովագրական համակարգի հետ առնչվելու դրական փորձ: Ստանալով փաստացի ապահովագրական հատուցումներ՝ նրանք սկսում են ավելի մեծ վստահությամբ վերաբերվել ապահովագրության ինստիտուտին և գաղափարին, մտածում են իրենց գույքային և այլ շահերի ապահովագրության մասին: Այդ մասին վկայում է այլ երկրների փորձը:

-Նախկինում Դուք կանխատեսում էիք, որ ԱՊՊԱ-ի ներդրումից հետո գրանցված ճանապարհատրանսպորտային պատահարների թիվը կավելանա 15-20 անգամ: Արդյոք փոքր շահութաբերության դեպքում ընկերություններին ձեռնտու՞ է այդպիսի աշխատատար պրոցես, ինչպիսին է ԱՊՊԱ-ի սպասարկումը:

-Իհարկե, ապահովագրական ընկերությունները կունենան աշխատանքի շեշտակի ած՝ և՛ կնքվող ապահովագրության պայմանագրերի թվաքանակի, և՛ ապահովագրական դեպքերի կարգավորման առնչությամբ: Եթե ուշադրություն դարձնենք ապահովագրական ընկերությունների աշխատակազմերին և ենթակառուցվածքներին՝ ԱՊՊԱ-ի ներդրումից առաջ և հետո, ապա կտեսնենք, որ դրանք կրկնապատկվել-եռապատկվել են: Աշխատակիցների մեծ մասը, եթե չհաշվենք գործակալներին, ավելացել է հատկապես ապահովագրական հատուցումների կարգավորման գծով: Ապահովագրական ընկերություններն ունեն նաև Բյուրոյի կողմից որակավորված փորձագետ աշխատակիցներ:

-Իսկ ինչպիսի՞ն կարող է լինել ԱՊՊԱ-ի միջին շահութաբերությունը:

-Ապահովագրավճարների կառուցվածքում այն նախատեսվել է 2-5%՝ այնքան, որ ֆինանսական վերլուծության չափանիշներով՝ կապիտալի և ակտիվների նկատմամբ հաշվարկներ իրականացնելու դեպքում: Շահութաբերության այդ մակարդակը կդիտվի որպես անարդյունավետ: Մենք ԱՊՊԱ սակագների կառուցվածքում նախատեսել ենք 22-25% գործառնական ծախսեր և շահույթի մեծություն: Ավելի մեծ ծախսերը սակագնի կառուցվածքում մեզ համար ընդունելի չեն: Պետությունը նպատակ չունի հարստացնել ապահովագրական ընկերություններին պարտադիր ապահովագրատեսակների միջոցով: Նպատակն է մասնավոր հատվածի միջնորդությամբ հավաքագրել ապահովագրավճարներ և հավաքագրված ֆոնդերից հատկացնել պատահարներից տուժածներին:

-ԱՊՊԱ-ի դեմ ուղղված հիմնական փաստարկներից մեկը սոցիալական բեռի ավելացումն էր՝ հատկապես գյուղաբնակ ավտոտեփականատերերի համար: Ինչպե՞ս կմեկնաբանենք:

-Ես պատրաստ եմ քննարկել ցանկացած առողջ առաջարկություն, թե ինչպես մենք տարանջատենք տրանսպորտային միջոցներն ըստ իրենց շահագործման հիմնական վայրի ռիսկային գործոնի: Մենք լուծումներ առ այսօր չունենք այս ուղղությամբ, սակայն հավատացնում եմ, որ ունենք բավական մեծ ցանկություն խնդրին համարժեք լուծում տալու համար: Տարբեր երկրների փորձը առանձնացնում է այս խնդրի լուծման երկու մեխանիզմ: Առաջինը, երբ շահագործման հիմնական վայրով ավտոտրանսպորտային միջոցները տարանջատվում են ըստ տվյալ տրանսպորտային միջոցի փաստացի գրանցման վայրի: Հայաստանյան պայմաններում սա աշխատող գործուն մեխանիզմ չէ. մեր երկիրը, ի տարբերություն, օրինակ, Ռուսաստանի, փոքր է, և այստեղ կարելի է տրանսպորտային միջոցները գրանցել մի տեղ, հիմնականում շահագործել՝ բոլորովին այլ տեղ: Ավելին՝ մեր իրականությունում հիմա հենց այդպես է գրանցված տրանսպորտային միջոցների զգալի մասը: Երկրորդ մոտեցումը հիմնվում է քաղաքակիրթ հասարակությունների անհատական ազնվության վրա հիմնված գրավոր կամ բանավոր հայտարարությունների վրա: Ինչպես հասկանում եք, սա ևս չի աշխատի մեր իրականության մեջ: ԿԲ-ից և Ազգային ժողովից ևս առաջարկներ կամ հանձնարարականներ ենք ստացել այս հարցի լուծման ուղղությամբ: Ցավոք, առայժմ հասարակության կողմից ընդունելի և մատչելի լուծումներ չունենք:

-Դուք հնարավոր համարո՞ւմ եք, որ ԱՊՊԱ-ի պատճառով նվազի ավտոմեքենաների պահանջարկը, և ավելանա օգտագործված մեքենաների վաճառքը:

-Կարծում եմ՝ ԱՊՊԱ-ն այն գործիքներից մեկն է, որն իր հերթին կնպաստի այն ավտոմեքենաների շահագործումից դուրս գալուն, որոնք հին են, քիչ են շահագործվում կամ չեն շահագործվում և նման քիչ շահագործման ու համեմատաբար մեծ ծախսերի համադրությամբ շահագործումը ձեռնադրում է: Բայց չեմ կարծում, որ մարդիկ ԱՊՊԱ չվճարելու համար ձեռք չեն բերի ավտոմեքենա կամ ունեցածը կվաճառեն. ավելին՝ գրեթե բացառում եմ: Եթե ավտոմեքենաները շատ հին են և օգտագործվում են տարին մեկ-երկու անգամ, ապա կարելի է հաշվել և տեսնել, որ տեխնոլոգիան և ԱՊՊԱ գումարները տարեկան կկազմեն '60-70 հազ., ինչը, բնականաբար, ձեռնադրում է: Բացի դրանից՝ ես կցանկանայի կանգ առնել նաև ավտոմեքենաների շահագործման տարեկան ինտենսիվությունը որպես ռիսկային գործոն ներառելու հարցի վրա: Բյուրոյի խորհուրդը որոշել է 2011թ. երկրորդ կիսամյակում անդրադառնալ այս հարցին: Միտքն այն է, որ քիչ շահագործվող տրանսպորտային միջոցների համար վճարվի ավելի քիչ: ԱՊՊԱ համակարգի ներդրման առաջին փուլում այս ռիսկային գործոնի ըստ էության կիրառումը անիրատեսական էր:

-Կարելի՞ է սպասել, որ ապահովագրական ընկերությունները կխնդրեն ինդեքսավորել սակագները՝ սղաճի համամասնությամբ:

-ԱՊՊԱ ոլորտում վճարված ապահովագրական հատուցումներն ըստ էության իրենց մեջ ներառում են սղաճի բոլոր դրսևորումները. սղաճը չի կարող չարտացոլվել ապահովագրական հատուցումների ծավալում: Ավտոտրանսպորտային միջոցին կամ այլ գույքի պատճառված վնասները, բժշկական, հուղարկավորության ծախսերը ներառում են ապրանքների և ծառայությունների դիմաց ծախսերի հաշվարկ, իսկ գնաճը վերջնահաշվում արտացոլվում է հատուցումների ծավալում: Ուստի, ԱՊՊԱ սակագների մոնիտորինգի գործընթացում մեր ինդիկատորը ապահովագրական հատուցումների ծավալն է և ոչ թե սղաճը: Բոլոր դեպքերում, Ավտոապահովագրողների բյուրոն անընդհատ մոնիտորինգի է ենթարկում ԱՊՊԱ սակագները և տարեկան ոչ պակաս, քան մեկ անգամ կանդրադառնա ԱՊՊԱ սակագների վերանայման անհրաժեշտությանը: Եթե 1,5-2 տարվա վիճակագրությամբ պարզվի, որ ԱՊՊԱ համակարգում հատուցումներին ուղղվում է ապահովագրավճարների 75-78%-ից ավելին, ապա սակագները պետք է քննարկվեն համապատասխան բարձրացման ուղղությամբ, և հակառակը, եթե հատուցումները լինեն նախատեսվածից ավելի քիչ, անհրաժեշտ է քննարկել սակագների նվազեցման կամ պայմանագրերով պատասխանատվության ծավալների մեծացման հարցը: Մենք պարզ և թափանցիկ կերպով շարունակաբար կդիտարկենք այս գործընթացը և հանդես կգանք համապատասխան ճշգրտումներ իրականացնելու առաջարկություններով:

Արամ Գարեգինյան