



ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ
ԱՎՏՈՍՊԱՅՈՎԱԳՐՈՂՆԵՐԻ
ԲՅՈՒՐՈ



2013 ԹՎԱԿԱՆԻ ԱՊՊԱ ՀԱՄԱԿԱՐԳԻ ՏԱՐԵԿԱՆ ՎԵՐԼՈՒԾՈՒԹՅՈՒՆ

«ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ԱՎՏՈՍՊԱՅՈՎԱԳՐՈՂՆԵՐԻ ԲՅՈՒՐՈ» ԻԱՄ

ԱՊՊԱ համակարգը 2013 թվականին

Ներգրավվածության ցուցանիշը հասել է առավելագույնին համակարգի գործունեության ամբողջ ընթացքում:

2013թ. դեկտեմբերի 31-ի դրությամբ ԱՊՊԱ պայմանագիր ունեցող ավտոտրանսպորտային միջոցների քանակը կազմել է 407,444:

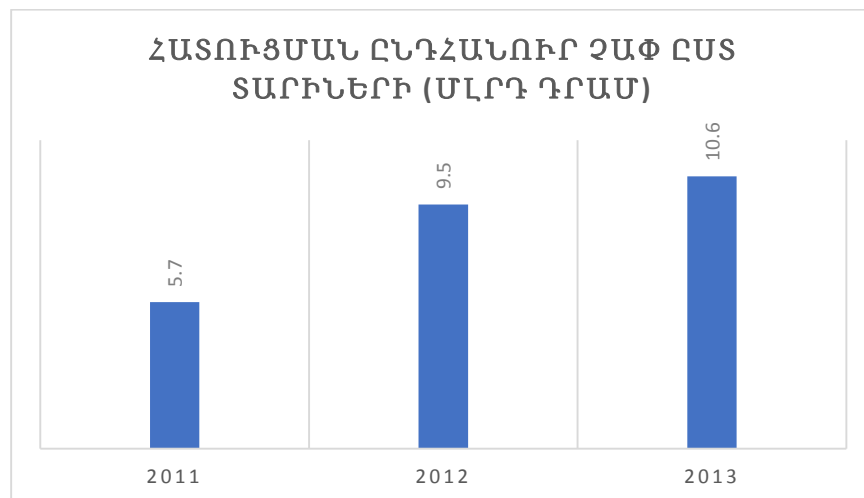
Նախորդ տարվա նույն օրվա դրությամբ ունեցած ցուցանիշի համեմատ տվյալ ցուցանիշը աճել է 17,178-ով (2012 թվականի դեկտեմբերի 31-ի դրությամբ այս ցուցանիշը եղել է 390,266), իսկ 2011-ի համեմատ՝ 14,722-ով:

Վերոնշյալ դրական աճը կարող է պայմանավորված լինել ինչպես ՀՀ-ում տրանսպորտային միջոցների քանակի ավելացմամբ, այնպես էլ՝ հասարակության իրազեկության բարձրացման հետ:

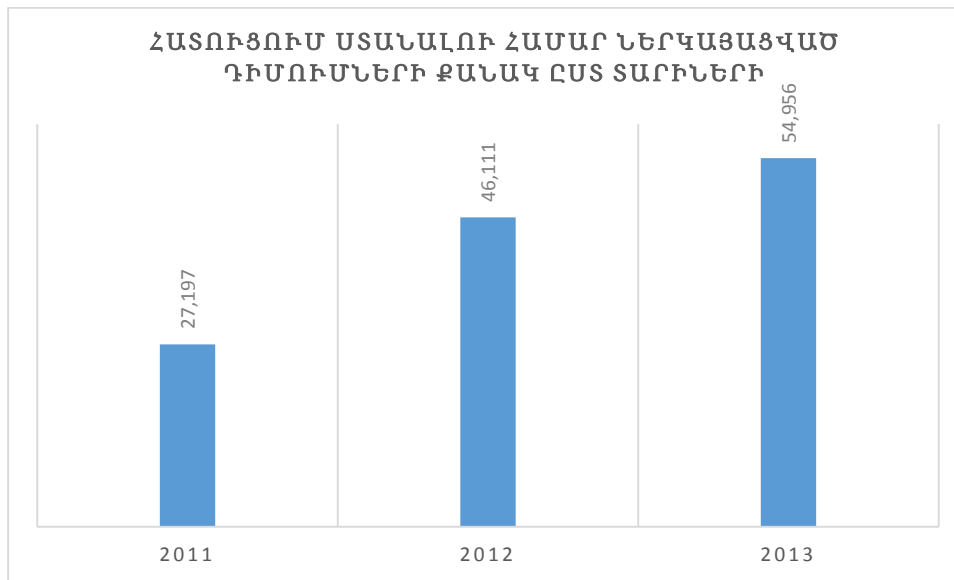
Կարգավորված դիմումների գծով վճարված/վճարվելիք հատուցումների ընդհանուր գումարը կազմել է շուրջ ₴10.6 մլրդ:

2013 թվականի ընթացքում ԱՊՊԱ համակարգը ընդհանուր առմամբ հատուցել է մոտ 10.6 մլրդ ՀՀ դրամ, ինչը նախորդ տարիների համեմատ աճ է գրանցել:

Այսպես՝ տվյալ ցուցանիշը եղել է 5.7 մլրդ ՀՀ դրամ և 9.5 մլրդ ՀՀ դրամ համապատասխանաբար 2011 և 2012 թվականների համար:



ԱՊՊԱ համակարգի տեսանկյունից վարորդների (և/կամ ապահովադիրների) տեղեկացվածության մակարդակը բարձրացել է:



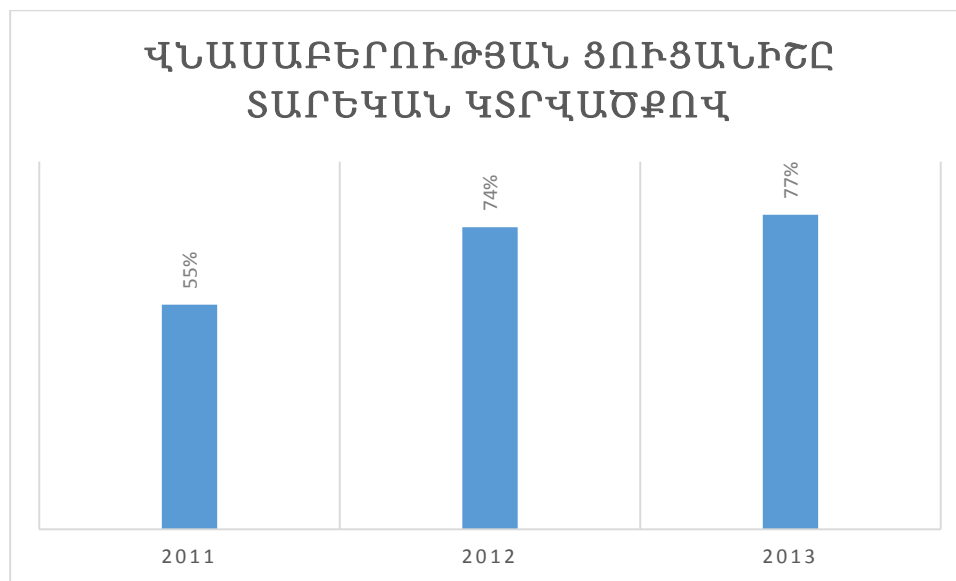
Ինչպես երևում է վերոնշյալ գծապատկերից 2013 թվականին հատուցում ստանալու համար ներկայացված դիմումների քանակը գրեթե կրկնակի անգամ աճել է համեմատած 2011 թվականի հետ, իսկ 2012 թվականի համեմատ՝ աճել է մոտ 8000-ով:

2011 թվականին գրանցված արդյունքը հիմնականում պայմանավորված է նրանով, որ համակարգի սկզբնական փուլում վարորդները շատ հաճախ չէին դիմում ապահովագրական ընկերություններին, ինչի հիմնական պատճառ էր հանդիսանում ինչպես համակարգի վերաբերյալ թերահավատությունը, այնպես էլ՝ իրենց հետագա քայլերի մասին անտեղյակ լինելը: 2012 և 2013 թվականներին արձանագրված ցուցանիշներից կարելի է ենթադրել, որ վարորդների (և/կամ ապահովադիրների) տեղեկացվածության մակարդակը բարձրացել է, և եթե սկզբնական շրջանում նրանք ապահովագրական ընկերություն չէին դիմում, ապա այժմ ապահովագրական ընկերությունները դարձել են վարորդների՝ ՃՏՊ-ի ժամանակ առաջ եկած խնդիրների լուծման հիմնական ճանապարհը: Այժմ այն վարորդները, որոնք 1 կամ 2 տարի առաջ չէին դիմի ապահովագրական ընկերություններ, սկսել են դիմել և պահանջել ապահովել վնասների փոխհատուցման իրենց հասանելիք իրավունքի իրականացումը:

ԱՊՊԱ համակարգի վնասաբերության ցուցանիշը թույլատրելի մակարդակում է

Համեմատելով վնասաբերության ցուցանիշները ԱՊՊԱ համակարգի վերջին 3 տարիների համար՝ պարզ է դառնում, որ 2013 թվականի համար ունեցած վնասաբերության ցուցանիշը նախորդ տարիների համեմատ փոքր ինչ աճել է:

Այսպես՝



Վերոնշյալ տատանողականությունը ԱՊՊԱ համակարգի սկզբնական փուլում սովորական երևույթ է համարվում, ինչի մասին վկայում է նաև միջազգային փորձը:

Վնասաբերության ցուցանիշի հաշվարկման հիմքում ընկած են ֆինանսական ցուցանիշներ, այդ թվում՝ ապահովագրավճարները, վճարված և վճարման ենթակա հատուցումները, ՆԶՊՊ, ՏԶՊՊ, ՉԱՊ: Այս ցուցանիշներից ցանկացածի տատանողականությունը, այդ թվում նաև դրանց համադրության կոմուլյատիվ էֆեկտը կարող է բերել վնասաբերության ցուցանիշի փոփոխության: Այդ իսկ պատճառով հատուցումների ընդհանուր մակարդակի բարձրացումը, ինչպես նաև հատուցում ստանալու համար ներկայացված դիմումների քանակի աճը չէին կարող ազդեցություն չունենալ վնասաբերության ցուցանիշի վրա:

ՀՀ ԱՊՊԱ համակարգում սակագնի հաշվարկման հիմքում դրված է բեռնվածության 22-25% մակարդակը (կախված հիմնական ապահովագրավճարի նվազագույն կամ առավելագույն չափերից): Բեռնվածության տվյալ մակարդակի պայմաններում համակարգի վնասաբերության ցուցանիշը համարվում է ընդունելի, եթե այն գտնվում է 75-78% միջակայքում:

2013 թվականին ԱՊՊԱ համակարգի վնասաբերության ցուցանիշը կազմել է մոտ 77% (76.6%), ինչը վնասաբերության ցուցանիշի թույլատրելի միջակայքում է գտնվում:

2013 թվականից ՀՀ ԱՊՊԱ համակարգում գործում է Բոնուս-Մալուս համակարգը:

2013 թվականից ՀՀ ԱՊՊԱ համակարգում գործում է Բոնուս-Մալուս համակարգը:

Բոնուս-Մալուս համակարգի ներքո վարորդները բաժանվում են 2 խմբի.

- Ռիսկային վարորդներ, որոնք վճարում են մալուսային ապահովագրավճարներ
- Ոչ ռիսկային վարորդներ, որոնք վճարում են բոնուսային, այսինքն զեղչված, ապահովագրավճարներ

Բոնուս-Մալուս համակարգի հիմքում ընկած են մի շարք ակտուարական հաշվարկներ, որոնց հիմնական նպատակն է ապահովել համակարգում ֆինանսական կայունություն և համակարգի ներդրմամբ կանխել ինչպես համակարգի անկայունության ռիսկը, այնպես էլ համակարգում գերավճարների հավաքագրման ռիսկը: Այսինքն Բոնուս-Մալուս համակարգի ներդրմամբ ԱՊՊԱ համակարգում ապահովագրավճարների հավաքագրման ավելացում կամ նվազում տեղի չի ունենում: Համակարգի բնույթը կայանում է նրանում, որ այն ապահովագրավճարների զեղչված մասերը, որոնք ապահովագրական ընկերությունները չեն գանձում բոնուսային վարորդներից (և/կամ ապահովադիրներից), գանձում են մալուսային վարորդներից (և/կամ ապահովադիրներից):

Վերոնշյալ ակտուարական հաշվարկների վերջնական արդյունք է համարվում Բոնուս-Մալուս համակարգը ապահովող աղյուսակը և տվյալ աղյուսակի պայմաններում դասից դաս անցման կանոնները, որոնք Բոնուս-Մալուս համակարգի ներդրմամբ առաջ եկած ռիսկերի կանխման հիմնական գործիք են համարվում:

ՀՀ Բոնուս-Մալուս համակարգը ապահովող աղյուսակը ունի հետևյալ տեսքը՝

ԲՄ դասեր	Գործակցի մեծությունը (%-ային արտահայտությամբ)
դաս 22	200%
դաս 21	180%
դաս 20	160%
դաս 19	152%
դաս 18	144%
դաս 17	136%
դաս 16	128%
դաս 15	120%
դաս 14	116%
դաս 13	112%
դաս 12	108%
դաս 11	104%
դաս 10	100%
դաս 9	97%
դաս 8	94%
դաս 7	91%
դաս 6	88%
դաս 5	85%
դաս 4	82%
դաս 3	75%
դաս 2	65%
դաս 1	50%

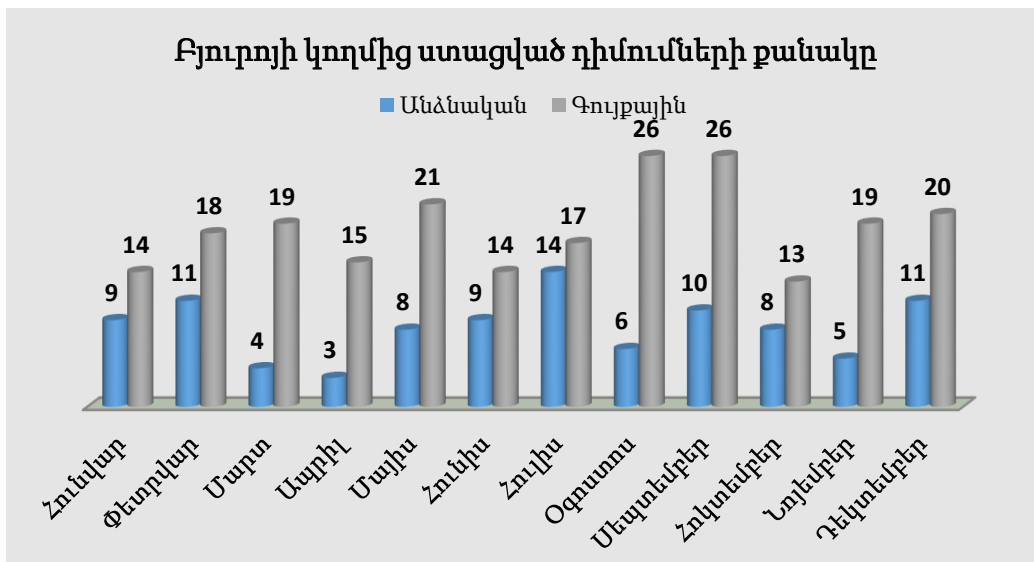
Ինչպես ցույց է տալիս միջազգային փորձը՝ Բոնուս-Մալուս համակարգի ներդրումից հետո վարորդների վարքագիծը փոխվում է դեպի լավը, որը բերում է ինչպես ԱՊՊԱ պատահարների հետ կապված հնարավոր խարդախությունների թվի կրճատման, այնպես էլ այն վարորդների քանակի կրճատման, որոնք նախկինում համարվում էին վնասաբեր:

Հայաստանի Ավտոապահովագրողների Բյուրոն 2013 թվականին

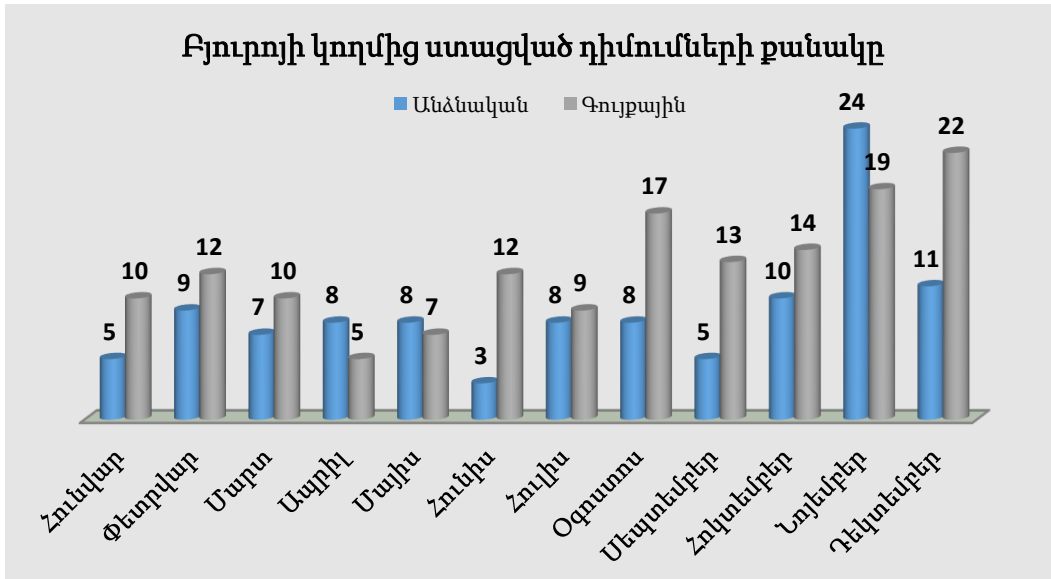
Բյուրոն ունի երաշխավորման ֆոնդ, որի հիմնական նպատակն է ապահովել այն վնասների հատուցումները, որոնք տեղի են ունեցել գործող ԱՊՊԱ պայմանագրի բացակայությամբ տրանսպորտային միջոցները վարելու հետևանքով (հետագայում հետադարձ պահանջի իրավունքով), ինչպես նաև վրաերթ-փախուստների դեպքում անձնական վնասների հատուցումները և հափշտակված տրանսպորտային միջոցի օգտագործման հետևանքով պատճառված վնասների հատուցումները:

Վերոնշյալ գործառույթների իրականացման ընթացքում Բյուրոն 2013 թվականի համար ունի հետևյալ ցուցանիշները՝

1. Բյուրոյի կողմից հատուցման համար ստացված դիմումների քանակ (2013 թվականի համար)



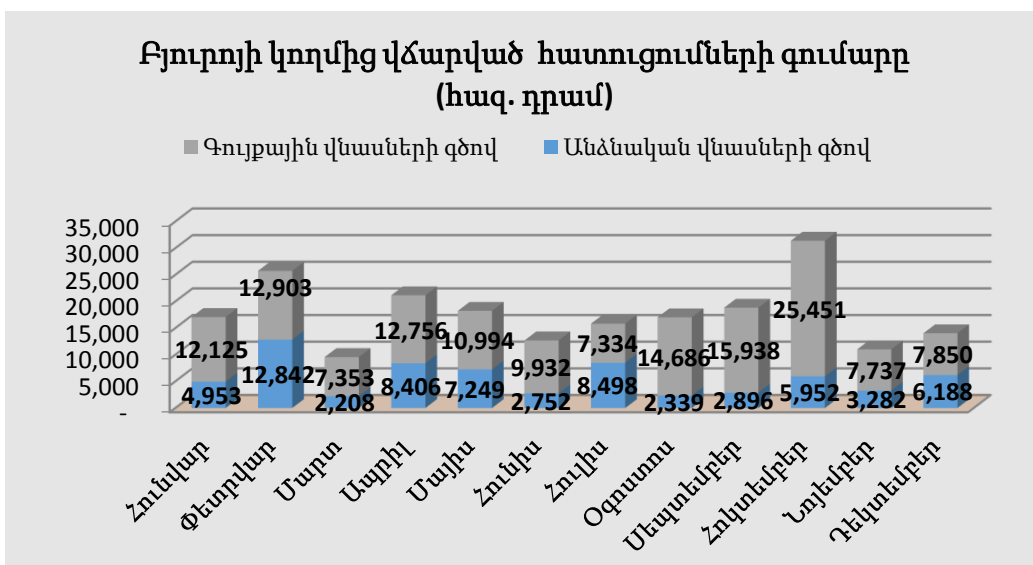
Իսկ 2012 թվականին նույն ցուցանիշը ունեցել է հետևյալ տեսքը՝



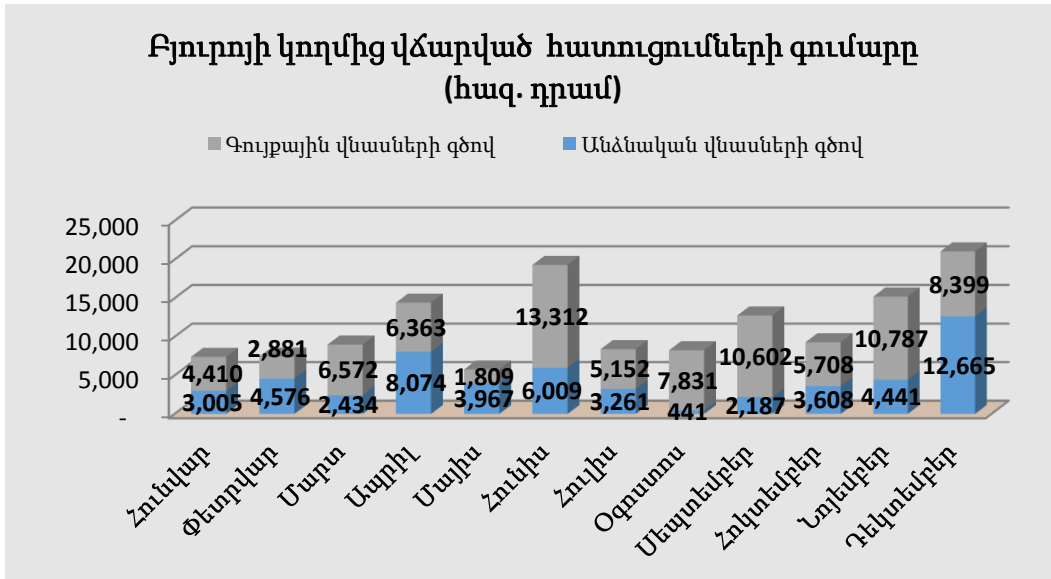
Գծապատկերից պարզ է դառնում, որ, եթե 2012 թվականին դիմումների ընդունման պիկը եղել է նոյեմբեր ամսին, ապա 2013 թվականին այդ տեսակ պիկ գրանցվել է օգոստոս և սեպտեմբեր ամիսներին:

Համեմատած 2012 թվականի հետ Բյուրոյում աճել են գույքային վնասները, իսկ անձնականները՝ նվազել են:

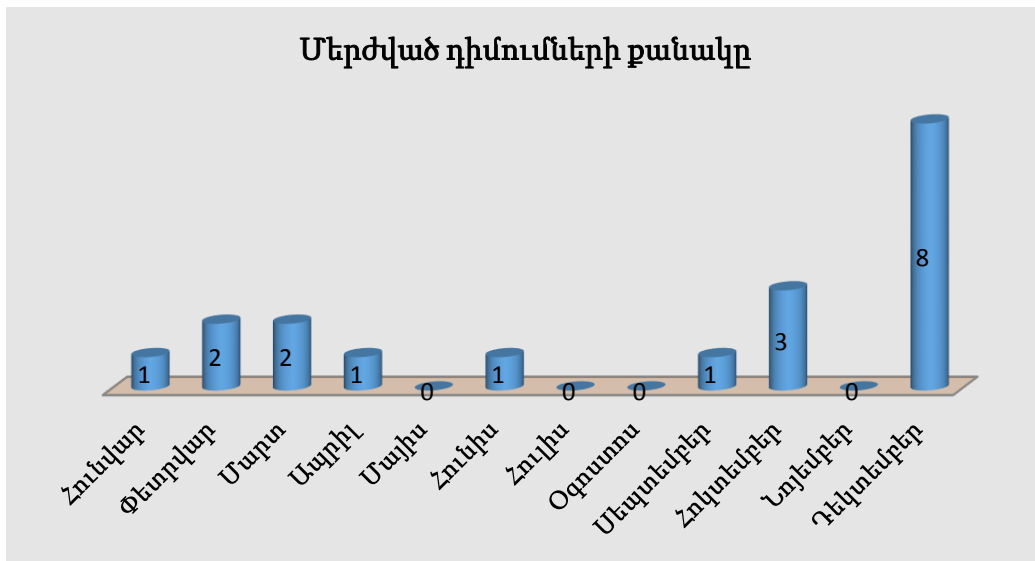
2. Բյուրոյի կողմից վճարված հատուցումների գումար (2013 թվականի համար)



Իսկ 2012 թվականին նույն ցուցանիշը ունեցել է հետևյալ տեսքը՝

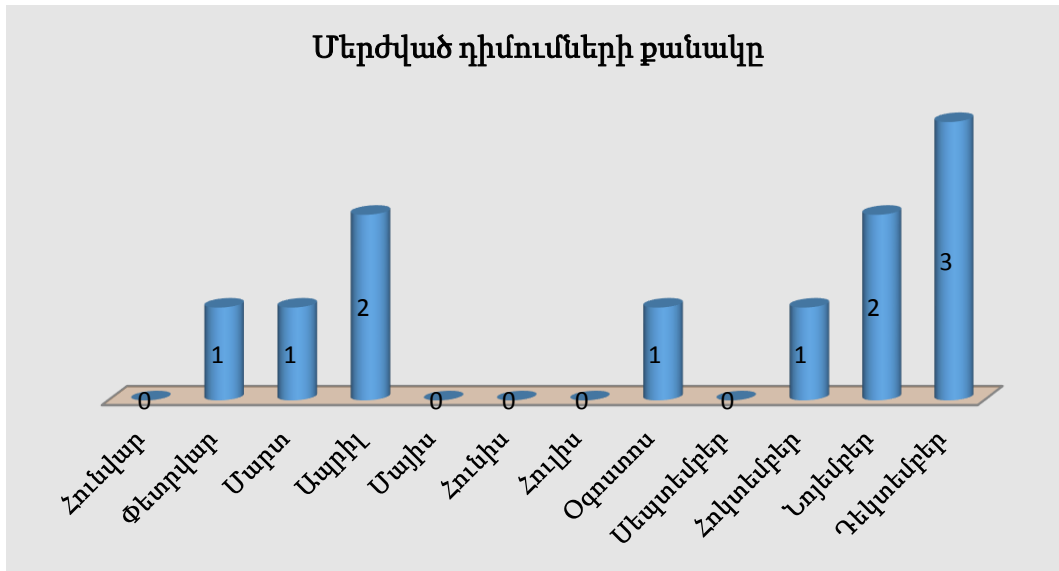


3. Մերժված դիմումների քանակ (2013 թվականի համար)



Տարվա ընթացքում հիմնականում մերժումների պատճառ է հանդիսացել այն հանգամանքը, որ վնաս պատճառող տրանսպորտային միջոցները դեպքի տեղի ունենալու պահին ունեցել են գործող ԱՊՊԱ պայմանագիր:

2012 թվականին նույն ցուցանիշը ունեցել է հետևյալ տեսքը՝



Ամփոփում

Ամփոփելով 2013 թվականը, կարելի է ասել, որ համակարգը իր հունով առաջ է գնում, և այս ճանապարհի ընթացքում նոր գործիքներ են ավելանում, որոնք ոչ միայն օգնում են համակարգի զարգացմանը, այլ նաև թույլ են տալիս առավել արդարացի և արդյունավետ ԱՊՊԱ համակարգ ունենալ:

Վերոնշյալի մասին են վկայում ինչպես ԱՊՊԱ համակարգի վնասաբերության ցուցանիշի թույլատրելի սահմանում գտնվելը, այնպես էլ ներգրավվածության ցուցանիշի բարձրացումը:

2013 թվականը նշանավոր էր նաև նոր համակարգի՝ Բոնուս-Մալուսի ներդրմամբ ՀՀ ԱՊՊԱ համակարգում, որը բացի նրանից, որ հետագայում կապահովի ավելի արդարացի ապահովագրավճարների բաշխում ապահովադիրների միջև, նաև կլիթանի վարորդներին ավելի զգոն և ուշադիր լինել դեկի առջև և զերծ մնալ տարատեսակ խարդախություններից: