

**ԱՊՊԱ ԳԾՈՎ ԱՊԱՀՈՎԱԳՐԱՎԵԱՐՆԵՐԻ ՈՐՈՇԻՉՆԵՐԻ
ՎԵՐԼՈՒԾՈՒԹՅՈՒՆ ԶՅ ՕՐԻՆԱԿՈՎ**

ՆԱՐԵԿ ՄԵԼՔՈՆՅԱՆ

ՀՀ ապահովագրական շուկայի զարգացմանը մեծապես նպաստեց ավտոտրանսպորտային միջոցների օգտագործումից բխող պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրության (ԱՊՊԱ) մասին ՀՀ օրենքի ընդունումը (18.05.2010 թ.), որը ուժի մեջ մտավ 01.01.2011 թ.-ից: Օրենքի արդյունավետության մասին է վկայում այն փաստը, որ ԱՊՊԱ-ի ներդրումից հետո ՀՀ-ում գործող ապահովագրական ընկերությունների հիմնական ցուցանիշները էականորեն բարելավվեցին (տե՛ս աղյուսակ 1)¹:

Աղյուսակ 1

**Ապահովագրական ընկերությունների
հիմնական ցուցանիշները 2010-2011 թթ.**

Ցուցանիշներ (հազար դրամ)	2010 թ.	2011 թ.
Ակտիվներ	25 621 953	31 406 606
Ընդհանուր կապիտալ	12 527 427	13 916 425
Ապահովագրավճարներ ոչ կյանքի ապահովագրության գծով	8 253 381	22 194 026
Ապահովագրավճարներ ԱՊՊԱ-ի գծով	—————	14 729 842
Տոկոսային եկամուտներ	944 871	1 875 225
Վարչական աշխատողների թիվ (հոգի)	765	992

28.06.2010 թ. ՀՀ ԿԲ-ն հիմնադրեց «Հայաստանի ավտոապահովագրողների բյուրո» ԻԱՄ-ն (այսուհետ՝ Բյուրո), որը մշակեց և հաստատեց ԱՊՊԱ ապահովագրավճարների չափերը: Ընդհանրապես ԱՊՊԱ ապահովագրավճարների հաշվարկման մեթոդաբանությունը սահմանվում է ԱՊՊԱ-ի մասին ՀՀ օրենքով²: Ապահովագրավճարը հաշվարկվում է հետևյալ բանաձևով՝
ԱՎ=ԲԱ*ԲՄ,

¹ Տե՛ս ՀՀ ԿԲ ֆինանսական համակարգի կայունության և զարգացման վարչություն, ՀՀ ապահովագրական համակարգի հնարավոր զարգացումները 2011-13 թթ., Եր., 2012, էջ 23, ՀՀ ԿԲ ֆինանսական համակարգի կայունության և զարգացման վարչություն, ՀՀ ապահովագրական համակարգի հնարավոր զարգացումները 2012-14 թթ., Եր., 2013, էջ 22:

² Տե՛ս «Ավտոտրանսպորտային միջոցների օգտագործումից բխող պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրության մասին» ՀՀ օրենք, Եր., 2010 (Հավելված):

որտեղ՝ ԱՎ-ն ապահովագրավճարն է, ԲԱ-ն բազիսային ապահովագրավճարն է, ԲՄ-ն տվյալ ապահովադրի համար կիրառվող Բոնուս-Մալուս գործակիցն է:

Իր հերթին բազիսային ապահովագրավճարը հաշվարկվում է հետևյալ բանաձևով՝

$$ԲԱ=ՀԱ*Πռզ,$$

որտեղ՝ ԲԱ-ն բազիսային ապահովագրավճարն է, ՀԱ-ն հիմնական ապահովագրավճարն է, $\Piռզ$ -ն ռիսկայնության գործակիցներն են:

Բյուրոն հիմնական ապահովագրավճարի նվազագույն չափը սահմանեց 31 848 դրամ, իսկ առավելագույն չափը՝ 33 122 դրամ³: Իսկ ռիսկայնության գործակիցներին վերաբերող հաշվարկներում ընդունված են ԱՊՊԱ օրենքով և Բյուրոյի կողմից սահմանած հետևյալ ռիսկայնության գործակիցները⁴.

1. տրանսպորտային միջոցի տիպը (տեսակը, մակնիշը),
2. տրանսպորտային միջոցի օգտագործման ձևը (նպատակը),
3. տրանսպորտային միջոցի հզորությունը (շարժիչի ծավալը, քաշը),
4. ապահովադրի և (կամ) ապահովագրված անձի անհատական, մասնավորապես տարիքային հատկանիշները,

5. ապահովադրի և (կամ) ապահովագրված անձի վարորդական ստաժը,

6. կցորդի առկայություն (բացառությամբ գյուղատնտեսական նշանակության կցորդների):

Բյուրոն նաև չեզոքացրեց (արժեքները սահմանեց 1) ԱՊՊԱ օրենքով նախատեսված հետևյալ ռիսկայնության գործակիցները⁵.

7. տրանսպորտային միջոցի շահագործման տարեկան ինտենսիվությունը (կմ),

8. տրանսպորտային միջոցի շահագործման հիմնական վայրը /շրջանը,

9. ապահովադրի և (կամ) ապահովագրված անձի առողջական վիճակի հետ կապված գործոններ, որոնք կարող են ազդել ապահովադրի և (կամ) ապահովագրված անձի վթարավտանգության աստիճանի վրա:

Վերջնահաշվարկում ձևավորված ԱՊՊԱ ոլորտի սակագները բազմաթիվ քննադատությունների արժանացան՝ որպես փաստարկ բերելով նաև ԱՊՊԱ համակարգի վնասաբերության ցուցանիշը, որը 31.08.2011 թ. դրությամբ կազմել է մոտ⁶ 48% և հետագայում աճել է՝ 2013 թ. հունվար-օգոստոս ժամանակահատվածի համար հասնելով մոտ⁷ 73%-ի: Մինչդեռ եվրոպական երկրներում այս ցուցանիշի միջինացված արժեքը⁸ մոտ 86% է, և ամենաբարձրը գրանցվել է Շվեդիայում և Դանիայում⁹, ավելի քան 100%: Նաև պետք է հաշվի առնել այն փաստը, որ գործող սակագները հաշվարկ-

³ Տե՛ս «Հայաստանի ավտոապահովագրողների բյուրո» ԻԱՄ, Հակիրճ տեղեկատվություն ԱՊՊԱ համակարգի ներդրման գործընթացի մասին, Եր., 2011, էջ 5:

⁴ Տե՛ս նույն տեղը:

⁵ Տե՛ս նույն տեղը, էջ 6:

⁶ Տե՛ս նույն տեղը, էջ 7:

⁷ Տե՛ս <http://paap.am/datas/zlawdocs/684b6436e6a41038959445cbad1b303b.pdf> («Հայաստանի ավտոապահովագրողների բյուրո» ԻԱՄ պաշտոնական կայքէջ):

⁸ Տե՛ս CEA, CEA Statistics №38: The European Motor Insurance Market, 2010, էջ 23:

⁹ Տե՛ս CEA, CEA Statistics №32: The European Motor insurance Market, 2007, էջ 16-141:

վել են անբավարար վիճակագրական տվյալների պայմաններում: Բայց արդեն իսկ գոյություն ունեցող վիճակագրական տվյալների հիման վրա կարելի է կատարել ԱՊՊԱ սակագները ձևավորող հիմնական ապահովագրավճարի և ռիսկայնության գործակիցների ավելի ճշգրիտ սահմանումներ և հաշվարկներ:

Մենք ուսումնասիրել ենք ԱՊՊԱ-ի գործարկումից ի վեր՝ 800 օրվա ընթացքում, ոլորտի վերաբերյալ վիճակագրական տվյալները¹⁰: Համադրելով միջազգային փորձը ռիսկայնության գործակիցներից 8-րդի վերաբերյալ՝ տեսնում ենք, որ այս գործոնը կիրառվում է եվրոպական երկրներում ԱՊՊԱ-ի սակագինը հաշվարկելիս: Երկրի տարածքը բաժանվում է գոտիների՝ ըստ ռիսկայնության մակարդակի. քաղաքներում ապահովագրավճարը ավելի բարձր է, քան գյուղական համայնքներում: Այժմ դիտարկենք ՀՀ մարզերում տեղի ունեցած ավտոմթարներից փոխհատուցման պահանջների քանակը և հատուցումների միջին չափը ըստ մարզերի (տե՛ս աղյուսակ 2): Քանի որ, ըստ ՀՀ ոստիկանության պետի հրամանի, ՀՀ-ում հաշվառված ավտոմեքենաների քանակի վերաբերյալ տվյալները համարվում են գաղտնի, ինչը էականորեն բարդացնում է վիճակագրական ուսումնասիրությունը, այդ պատճառով դիտարկել ենք մշտական բնակչության թվաքանակը ըստ մարզերի, վերջինիս և հաշվառված ավտոմեքենաների միջև առկա է մեծ կոռելյացիա: Դիտարկված ժամանակահատվածում ՀՀ-ում գրանցվել է մոտ իննսուն հազար փոխհատուցման պահանջ, որոնց ընդհանուր արժեքը մոտավորապես քսան միլիարդ ՀՀ դրամ է:

Աղյուսակ 2

800 օրվա (01.01.2011-10.03.2013 թթ.) ԱՊՊԱ ոլորտի ցուցանիշները ըստ մարզերի

Մարզեր	Փոխհատուցման պահանջների քանակը %-ով	Բավարարված հատուցումների գումարը %-ով	Հատուցումների միջին չափ (հազար դրամ)	Բնակչության քանակը %-ով
Արագածոտն	2.42	2.98	259	4.2
Արարատ	3.94	4.71	252	8.23
Արմավիր	4.59	5.19	238	8.4
Գեղարքունիք	3.7	4	227	7.43
Լոռի	2.82	3.24	241	7.44
Կոտայք	5.59	6.09	229	8.04
Շիրակ	3.98	4.11	217	7.96
Սյունիք	2.37	2.59	229	4.47
Վայոց ձոր	0.84	0.94	234	1.65
Տավուշ	1.86	1.98	224	4.06
Երևան	65	61.02	197	33.5
ԼՂՀ	1.94	1.73	187	4.57
ՀՆԱՃ ¹¹	0.88	1.36	325	—
Ընդհանուր	100	100	210	100

¹⁰ Տվյալները ձեռք ենք բերել ՀՀ ԿԲ ԱՊՊԱ տեղեկատվական համակարգից:

¹¹ Հանրապետական նշանակության ավտոմոբիլային ճանապարհներ:

Աղյուսակ 2-ից երևում է, որ Երևանում տեղի ունեցած ավտովթարներից փոխհատուցման պահանջների քանակը կազմում է ամբողջ փոխհատուցման պահանջների մեծ մասը՝ չնայած այն հանգամանքին, որ, ըստ պաշտոնական տվյալների¹², Երևանում մշտական բնակվում է 33 և ԼՂՀ մշտական բնակչության 33.5%-ը: Այս հանգամանքը կարելի է բացատրել նրանով, որ քաղաքներում յուրաքանչյուր բնակչին բաժին հասնող ավտոմեքենաների քանակը ավելի մեծ է, քան գյուղական համայնքներում: Նաև պետք է հաշվի առնել այն փաստը, որ 33 քաղաքացիներից շատերը, հաշվառված լինելով մարզերում, աշխատում կամ բնակվում են Երևանում, որը մեծ խոչընդոտ է ռիսկայնության 8-րդ գործակցի կիրառման համար: Ուշագրավ է նաև այն փաստը, որ 33 մարզերում տեղի ունեցած ավտովթարներից փոխհատուցման պահանջների միջին չափը շատ ավելի մեծ է, քան Երևան քաղաքում. ամենաբարձրը գրանցվել է Արագածոտնի մարզում՝ 1.31 անգամ ավելի, քան Երևանում:

Այժմ ներկայացնենք ռիսկայնության 4-րդ և 5-րդ գործակիցներին առնչվող՝ ԱՊՊԱ տեղեկատվական համակարգում առկա վիճակագրական տվյալները: Նախ նշենք, որ Բյուրոն ԱՊՊԱ-ի սակագինը հաշվարկելիս 4-րդ ռիսկայնության գործակցի մասով ռիսկային խումբ է համարել մինչև 23 տարին լրացած ապահովադիրներին, իսկ 5-րդ ռիսկայնության գործակցի մասով՝ մինչև 3 տարի վարորդական ստաժ ունեցող ապահովադիրներին: Նաև ռիսկայնության գործակիցների հետ կապված ԱՊՊԱ-ի մասին 33 օրենքի հավելվածի 3.4 կետում նշված է, որ առաջարկվող ռիսկային գործոնը չպետք է էապես կոռելացված լինի ապահովագրավճարի հաշվարկում արդեն իսկ ներառված որևէ գործոնի հետ, կամ դրա ազդեցությունը ապահովագրվող տրանսպորտային միջոցի և (կամ) ապահովադրի և (կամ) ապահովագրված անձի ընդհանուր ռիսկայնության աստիճանի վրա չի միջնորդավորվում ապահովագրավճարի հաշվարկում արդեն իսկ ներառված որևէ գործոնով: Սակայն գոյություն ունեցող վիճակագրության ուսումնասիրությունը ցույց է տալիս, որ ռիսկայնության 4-րդ և 5-րդ գործակիցները կոռելացված են. ավտովթարի մեղավոր հանդիսացող, մինչև 23 տարեկան վարորդների 79%-ը մինչև 3 տարեկան վարորդական ստաժ ունեցող վարորդներն են: Ուշագրավ է նաև այն փաստը, որ 23 տարին չլրացած ապահովադիրները կազմում են բոլոր ապահովադիրների ընդամենը 2.78%-ը: Հաշվի առնելով այս երկու հանգամանքները՝ գտնում ենք, որ Բյուրոյի սահմանած ռիսկայնության 4-րդ գործակիցը և հաշվարկման մեթոդաբանությունը անարդյունավետ են և ոչ նպատակահարմար: Քանզի մեր ուսումնասիրությունները ցույց են տվել, որ մինչև 31 տարեկան ապահովադիրների ավտովթարի մեղավոր ճանաչվելու հավանականությունը շարունակում է մնալ միջինից բարձր: Իսկ մինչև 27 տարեկան ապահովադիրները բոլոր ապահովադիրների 12.47%-ն են, և այս թիվը շարունակում է աճել՝ մինչև 31 տարեկան ապահովադիրների շրջանում հասնելով 25.84%-ի: Ուստի առաջարկում ենք ռիսկայնության 4-րդ գործակիցը սահմանել 27-31 միջակայքում ընկած որևէ տարիքային խմբի համար և կատարել վերա-

¹² Տե՛ս www.armstat.am («33 ազգային վիճակագրական ծառայություն», պաշտոնական կայքէջ):

հաշվարկ ԱՊՊԱ սակագնում: Տարիքային շենի բարձրացմամբ կլուծվի նաև 4-րդ և 5-րդ գործոնների միջև կոռելյացիայի խնդիրը:

Բյուրոյի մշակած մեթոդաբանությունից տարբեր արդյունքներ են ստացվել նաև ռիսկայնության 5-րդ գործակցի վերաբերյալ: Աղյուսակ 3-ում ներկայացված են վարորդական ստաժի վերաբերյալ վիճակագրական տվյալները, որոնց համաձայն՝ ավտովթարների 39.28%-ի մեղավորները լինում են մինչև 2 տարվա վարորդական ստաժ ունեցող վարորդները, որոնց մեղավորությամբ ավտովթարների պատճառած վնասը կազմում է ամբողջ վնասի 38.76%-ը: Նաև ավելացնենք, որ մինչև 2 տարվա վարորդական ստաժ ունեցող վարորդները բոլոր վարորդների 4.12%-ն են: Երկրորդ խմբում, որը նույնպես մեկից ցածր օգտակարության գործակցի ունեցող խումբ է, առանձնացրել ենք 2-ից մինչև 4 տարվա վարորդական ստաժ ունեցողներին, որոնք ձևավորում են ավտովթարների 10.01%-ը, իսկ պատճառած վնասի՝ 10.44%-ը՝ կազմելով վաճառված ԱՊՊԱ պայմանագրերի 8.07%-ը: Չորս և ավելի տարվա վարորդական ստաժ ունեցող վարորդների խմբերը կարող ենք համարել մեկից մեծ օգտակարությամբ խմբեր, քանի որ այդ խմբերի վարորդների մեղավորությամբ կատարված ավտովթարների քանակը մեծ է ավտովթարների միջին հաճախականությունից:

Աղյուսակ 3

800 օրվա (01.01.2011-10.03.2013 թթ.) ԱՊՊԱ ոլորտի ցուցանիշները ըստ վարորդական ստաժի

Վարորդական ստաժ	Ավտովթարների քանակը %-ով	Պատճառված վնասի գումարը %-ով	Վաճառված ԱՊՊԱ պայմանագրերի քանակը %-ով	Օգտակարություն
0	1.79	1.78	0.51	0.28
1	37.49	36.98	3.61	0.1
2	5.01	5.35	3.52	0.7
3	5	5.09	4.55	0.91
4	4.5	4.28	5.5	1.22
5	4.22	4.22	5.61	1.33
6	4.01	3.95	5.5	1.37
7	3.75	3.87	5.33	1.41
8	3.17	3.03	4.78	1.5
9	2.48	2.4	4.12	1.66
10	2.2	2.25	3.71	1.68
11	1.62	1.66	2.97	1.83

Աղյուսակ 3-ում առկա վարորդական խմբերը բնութագրող օգտակարության գործակիցը սահմանել ենք հետևյալ կերպ՝

$$O_i = \frac{\Gamma_i}{\Delta_i}$$

որտեղ՝ O_i -ն i տարվա վարորդական ստաժ ունեցող խմբի օգտակարության գործակիցն է, Γ_i -ն i տարվա վարորդական ստաժ ունեցող վարորդներին վաճառված ԱՊՊԱ պայմանագրերի քանակն է, Δ_i -ն i տարվա վարորդական ստաժ ունեցող վարորդների մեղավորությամբ կատարված ավտովթարների քանակն է:

Ամփոփելով արդյունքները՝ ռիսկայնության գործակիցներից 5-րդի վերաբերյալ առաջարկում ենք Բյուրոյի սահմանած մինչև 3 տարվա վարորդական ստաժ ունեցողների ռիսկային խումբը փոխարինել երկու ռիսկային խմբերով՝ առաջինում ընդգրկել միայն մինչև 2 տարվա վարորդական ստաժ ունեցողներին, իսկ երկրորդում՝ 2-4 տարվա: Կցանկանանք հավելել նաև, որ ԱՊՊԱ-ն գործում է ավելի քան 30 ամիս, և արդեն իսկ գոյություն ունեն վիճակագրական բազմաթիվ տվյալներ և վերլուծություններ այդ ոլորտի վերաբերյալ, ուստի առաջարկում ենք վերանայել ԱՊՊԱ սակագները, մասնավորապես՝ ԱՊՊԱ ապահովագրավճարի հաշվարկման մեթոդաբանության մեջ հաշվի առնել արդեն իսկ գոյություն ունեցող վիճակագրությունը և ռիսկայնության գործակիցների սահմանման ու հաշվարկման մեջ օգտագործել այն գործոնները, որոնք հատուկ են ՀՀ-ին:

Բանալի բառեր – *ապահովագրավճար, ապահովագրական հատուցումներ, ԱՊՊԱ, հաճախականություն, օգտակարություն, բազիսային ապահովագրավճար, հիմնական ապահովագրավճար, ռիսկայնության գործակից*

НАРЕК МЕЛКОНЯН – Анализ определителей страховых выплат ОСАГО на примере РА. – В статье рассмотрены статистические данные за 30 месяцев, относящиеся к сфере ОСАГО, проанализированы факторы риска, формирующие тариф этого вида страхования, на основе конкретных данных предложено пересмотреть и факторы риска, и собственно тариф.

Ключевые слова: *страховые премии, страховые выплаты, ОСАГО, частота, полезность, фактор риска*

NAREK MELKONYAN – Analysis of Compulsory MPTL Premiums Determinants on the Example of RA. – This paper presents a research study on the statistical records of RA Compulsory MTPL sector for the last 30 months. An empirical research on the Compulsory MTPL premiums formation risk factors has been conducted; Compulsory MPTL premiums formation risk factors and Compulsory MPTL premiums based on them are suggested to be reviewed.

Key words – *premiums, amount of claims paid, compulsory MPTL, frequency, utility, base premium, primary premium, risk factor*