ՀԱՅ-ՌՈՒՍԱԿԱՆ (ՍԼԱՎՈՆԱԿԱՆ)
ՀԱՄԱԼՍԱՐԱՆ

ՄԱՐԿՈՍՅԱՆ ԱՐՄԵՆ ԱՇՈՏԻ

ԱՎՏՈՏՐԱՆՍՊՈՐՏԱՅԻՆ ՄԻՋՈՑՆԵՐԻ ԱՊԱՀՈՎԱԳՐՈՒԹՅԱՆ ՄԻՋԱԶԳԱՅԻՆ ՓՈՐՁԻ ԿԻՐԱՌՄԱՆ ՀԻՄՆԱԽՆԴԻՐՆԵՐԸ ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՀԱՆՐԱՊԵՏՈՒԹՅՈՒՆՈՒՄ

Ը.00.06. - «Միջազգային տնտեսագիտություն» մասնագիտությամբ տնտեսագիտության թեկնածուի գիտական աստիճանի հայցման ատենախոսության

ՍԵՂՄԱԳԻՐ

ԵՐԵՎԱՆ - 2014

Ատենախոսության թեման հաստատվել է Հայաստանի պետական տնտեսագիտական համալսարանում:

Գիտական ղեկավար՝	տնտեսագիտության թեկնածու, պրոֆեսոր Գրիգոր Սարգսի Աղաջանյան
Պաշտոնական ընդդիմախոսներ՝	տնտեսագիտության դոկտոր Հրանտ Արարատի Բագրատյան
	տնտեսագիտության թեկնածու Էդգար Գագիկի Կարապետյան
Առաջատար կազմակերպություն՝	ՀՀ ԳԱԱ Մ.Քոթանյանի անվան տնտեսագիտության ինստիտուտ

Ատենախոսության պաշտպանությունը կայանալու է 2014 թվականի հունիսի 10-ին ժամը 14^{00}-ին Հայ-Ռուսական (Սլավոնական) համալսարանում գործող ՀՀ ԲՈՀ-ի տնտեսագիտության թիվ 008 Մասնագիտական խորհրդի նիստում:

Հասցեն՝ 0051, ք. Երևան, Հ. Էմինի 123

Ատենախոսությանը կարելի է ծանոթանալ Հայ-Ռուսական (Սլավոնական) համալսարանի գրադարանում:

Սեղմագիրն առաքված է 2014 թվականի մայիսի 8-ին:

008 մասնագիտական խորհրդի գիտական քարտուղար տնտեսագիտության դոկտոր, պրոֆեսոր Ա.Մ.Սուվարյան

ԱՏԵՆԱԽՈՍՈՒԹՅԱՆ ԸՆԴՀԱՆՈՒՐ ԲՆՈՒԹԱԳԻՐԸ

Հետազոտության թեմայի արդիականությունը: Բնակչության եկամուտների և կենսամակարդակի աճն ու դրա հետևանքով ավտոտրանսպորտային միջոցների անընդհատ ավելացումը, դրանք շահագործելու ընթացքում ծագող խնդիրները, ինչպես նաև տվյալ ոլորտում հարաբերությունների կառավարման դժվարությունները պահանջում են առաջացած խնդիրների համակարգում և նոր հարաբերությունների՝ ապահովագրության, կիրառման անհրաժեշտության ու նպատակահարմարության քննարկում: Հետևաբար, որպես ապահովագրական հարաբերությունների առանձնահատուկ հատված՝ ավտոտրանսպորտային միջոցների ապահովագրությունն ունի գործունեության իր նպատակները, գործառույթները և լայնորեն տարածված է աշխարհի գրեթե բոլոր երկրներում: ՀՀ-ում ապահովագրության փորձի կուտակմանը համընթաց, ավտոտրանսպորտային միջոցների ապահովագրությանը վերաբերող տնտեսական մեխանիզմները և գործիքները պետք է ենթարկվեն մասնագիտական հետազոտության՝ ավտոտրանսպորտային միջոցների ապահովագրության միջազգային լավագույն փորձը ՀՀ-ում կիրառելու միջոցով բարելավելու այդ հարաբերությունները:

Համաշխարհային պրակտիկայում տարածված ավտոտրանսպորտային միջոցների ապահովագրության տեսակներից՝ ավտոտրանսպորտային միջոցների (տրանսպորտային միջոցների կմախքի կամ Կասկո), տրանսպորտային միջոցների վարորդի և ուղևորների, ինչպես նաև ավտոտրանսպորտային միջոցների օգտագործումից բխող պատասխանատվության (այդ թվում պարտադիր) ապահովագրություններից ներկայում ՀՀ-ում լայն տարածում ունի վերջինը: Թեև ավտոտրանսպորտային միջոցների օգտագործումից բխող պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրության (ԱՊՊԱ) համակարգը Հայաստանում ներդրվել է 01.01.2011թ.-ից, սակայն արդեն 2013թ.-ի դեկտեմբերի 31-ի դրությամբ գործող ԱՊՊԱ պայմանագիր ունեցող ավտոտրանսպորտային միջոցների թիվը հասել է 407 հազարի: Ընդ որում, եթե ԱՊՊԱ ներդրման առաջին տարում՝ 2011թ.-ին ԱՊՊԱ գծով հաշվեգրված ապահովագրավճարները կազմել են 14.8 մլրդ դրամ (ՀՀ-ում հաշվեգրված ապահովագրավճարների 66.0%-ը), ապա 2013թ.-ին՝ արդեն 16.15 մլրդ դրամ (կամ ՀՀ ապահովագրական շուկայի համախառն ապահովագրավճարների 47.4%-ը): Նույն ժամանակահատվածում ԱՊՊԱ հատուցումները կազմել են 5.561 մլրդ դրամ (հաշվեգրված ապահովագրական

հատուցումների ամբողջ գումարի 70.1%)՝ 2011թ.-ի արդյունքներով, և 10.584 մլրդ դրամ (կամ 53.7%)՝ 2013թ.-ին:

Հարկ է նշել, որ եվրոպական երկրներում ավտոտրանսպորտային միջոցների (ԱՍՄ) ապահովագրությունը կազմում է ոչ կյանքի ապահովագրության ապահովագրավճարներից ստացվող ընդհանուր եկամտի 30.3%-ը, և դժբախտ պատահարների և առողջության ապահովագրավճարների հետ մեկտեղ համարվում է ոչ կյանքի ապահովագրության ամենախոշոր ոլորտներից մեկը: Ավտոտրանսպորտային միջոցների ապահովագրավճարների մասնաբաժինը 2011թ.-ին Գերմանիայում կազմել է համախառն ապահովագրավճարների (կյանքի և ոչ կյանքի ապահովագրության) 15.9%-ը, Իտալիայում՝ 15.8%-ը, Միացյալ Թագավորությունում՝ 15.1%-ը, Ֆրանսիայում՝ 14.5%-ը[1]:

Ապահովագրական համընդհանուր շուկային Հայաստանի հետագա ինտեգրման տեսանկյունից անհրաժեշտ և օգտակար է աշխարհի մի շարք երկրների, մասնավորապես, Եվրամիության անդամ երկրների և ՌԴ փորձի ուսումնասիրությունը՝ հատկապես ԱՊՊԱ համակարգի ներդրման և զարգացման ոլորտում, ինչը թույլ կտա Հայաստանի Հանրապետության համար մշակել և ներդնել ապահովագրության այս տեսակի կատարյալ կանոններ: ԱՊՊԱ-ի ներդրումից հետո ՀՀ-ում հեռանկարային է «Կանաչ քարտ» համակարգին անդամակցությունը, ինչը կնպաստի ոչ միայն ապահովագրավճարների որոշակի չափով աճին, այլև ՀՀ սահմաններից դուրս ավտոտրանսպորտային միջոցների շահագործման (օգտագործման) արդյունքում առաջացած վնասների հիմնավորված հատուցմանը:

Հետազոտության նպատակը և խնդիրները: Հետազոտության նպատակն է Եվրամիության երկրների և ՌԴ-ի փորձի ուսումնասիրության հիման վրա Հայաստանի Հանրապետությունում ավտոտրանսպորտային միջոցների ապահովագրության իրականացման պայմանների կատարելագործման վերաբերյալ առաջարկությունների մշակումը:

Սահմանված նպատակին հասնելու համար դրվել են հետևյալ խնդիրները՝

- հետազոտել զարգացած և զարգացող երկրներում ավտոտրանսպորտային միջոցների ապահովագրության առանձնահատկությունները և քննարկել դրա զարգացման ուղիները,
- ուսումնասիրել ավտոտրանսպորտային միջոցների օգտագործման հետևանքով պատճառած վնասների համար պատասխանատվության

[1] Աղբյուրը՝ European motor insurance – 2011, http://www.insuranceeurope.eu/facts-figures/statistical-series/non-life/motor-2:

ապահովագրության հայեցակարգային մոտեցումները, ինչպես նաև ինստիտուցիոնալ հիմքերը եվրոպական երկրներում,

- ուսումնասիրել տարբեր երկրներում ավտոտրանսպորտային միջոցների օգտագործումից բխող պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրության արդի վիճակը և զարգացման հիմնախնդիրները,
- բացահայտել արտերկրներում պատասխանատվության ապահովագրման համակարգում ԱՊՊԱ առանձնահատկությունները և ներկայացնել ապահովագրության այդ տեսակի պարտադիր կիրառման պատճառներն ու հիմնավորումները,
- ուսումնասիրել ավտոտրանսպորտային միջոցների սեփականատերերի պատասխանատվության ապահովագրման եվրոպական երկրների փորձը և բացահայտել Եվրամիությունում ապահովագրության միասնական պայմանների ձևավորման օրինաչափությունները,
- համակարգել Հայաստանում ԱՊՊԱ-ի հիմնական տարրերը և ձեռք բերված փորձը՝ հիմնվելով Եվրամիության երկրներում և ՌԴ-ում ապահովագրության այդ տեսակի համար սահմանված պայմանների համեմատական վերլուծության վրա, ներկայացնել Հայաստանում ԱՊՊԱ համակարգի հետագա բարելավման և զարգացման միտումները,
- գնահատել «Կանաչ քարտ» միջազգային համակարգին Հայաստանի Հանրապետության միանալու հնարավորություններն ու մեխանիզմները:

Հետազոտության օբյեկտը և առարկան: Հետազոտության օբյեկտը Եվրամիության երկրներում և ՌԴ-ում ավտոտրանսպորտային միջոցների սեփականատերերի քաղաքացիական պատասխանատվության ապահովագրության շուկան է:

Հետազոտության առարկան է Եվրամիության երկրներում և ՌԴ-ում ավտոտրանսպորտային միջոցների օգտագործողների քաղաքացիական պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրության և ՀՀ-ում ԱՊՊԱ-ի կազմակերպման ժամանակ ծագող հասարակական-տնտեսական հարաբերությունների ուսումնասիրությունը:

Հետազոտության տեսամեթոդաբանական և տեղեկատվական հիմքերը: Հետազոտության համար տեսամեթոդական հիմք են հանդիսացել տնտեսագիտության հիմնարար դրույթները, ավտոտրանսպորտային միջոցների սեփականատերերի քաղաքացիական պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրության վերաբերյալ հայ և արտասահմանյան հեղինակների աշխատությունները, ՀՀ օրենքները, ՀՀ կառավարության որոշումները, ՀՀ

գերատեսչական նորմատիվ իրավական ակտերը, միջազգային կազմակերպությունների զեկույցներն ու այլ հրապարակումները:

Հետազոտության իրականացման ժամանակ օգտագործվել են համակարգային մոտեցման և համեմատական վերլուծության, մաթեմատիկական վիճակագրության, փորձագիտական գնահատման, գրաֆիկական վերլուծության ու համադրման, տվյալների վիճակագրական վերլուծության և պատճառահետևանքային կապերի ուսումնասիրության մեթոդները:

Հետազոտության տեղեկատվական ապահովման համար օգտագործվել են ՀՀ Կենտրոնական բանկի, ՀՀ Ազգային վիճակագրական ծառայության, ապահովագրական ընկերությունների պաշտոնական հրապարակումները, Եվրամիության ու Եվրահանձնաժողովի, միջազգային կազմակերպությունների և հետազոտական կենտրոնների զեկույցներն ու այլ հրապարակումները:

Հետազոտության հիմնական արդյունքները և գիտական նորույթը: Եվրամիության երկրների, ՌԴ-ի և ՀՀ-ի ԱՏՄ ապահովագրության համակարգերի համեմատական ուսումնասիրությունների և վերլուծությունների արդյունքում ստացվել են մեթոդական և գործնական նշանակություն ունեցող մի շարք արդյունքներ, որոնցից գիտական նորույթն արտացոլող հիմնական դրույթներն են.

➢ Տրվել են ՀՀ-ում ԱՏՄ ապահովագրության զարգացման կոնկրետ առաջարկություններ, մասնավորապես՝ փոփոխել ԱՊՊԱ համակարգում կիրառվող «բոնուս-մալուս» սանդղակը, ներմուծել ԱՊՊԱ պայմանագրերի գծով չհատուցվող գումարի(ֆրանշիզայի) կիրառում, ինչպես նաև ներդնել վթարային կոմիսարների ինստիտուտը:

➢ Առաջարկվել է ՀՀ-ում ԱՊՊԱ սակագների դրույքաչափերի մշակման ժամանակ կարևորել նաև ավտոմեքենաների օգտագործման (շահագործման) տարիքային գործոնը (տարբերակելով այն քաղաքներում և գյուղական բնակավայրերում), և այդ դասակարգման հիման վրա կատարել հետագա տարբերակում ըստ ավտոմեքենաների տիպերի՝ ելնելով դրանց նստատեղերի թվից, բեռնատարողությունից և այլ գործոններից.

➢ Առաջարկվել է պարզեցնել տուժած անձանց կողմից ապացույցների ներկայացման գործընթացը, ինչպես նաև վերանայել նրանց բուժման ծախսերի և կորցված (չստացված) աշխատավարձի հատուցման հնարավորությունները սահմանափակող օրենսդրությամբ սահմանված դրույթները:

➢ Հիմնավորվել է, որ կարճաժամկետ հեռանկարում նպատակահարմար է ԱՊՊԱ համակարգի գործող պրակտիկայի հետ միաժամանակ հայաստանյան

ապահովագրողներին հնարավորություն ընձեռնել վաճառելու Եվրամիության երկրների ապահովագրական պայմանագրեր՝ «Կանաչ քարտ» միջազգային համակարգին ՀՀ հետագա անդամակցման գործընթացն առավել դյուրին դարձնելու նպատակով:

Հետազոտության արդյունքների գործնական նշանակությունը և օգտագործումը: Ատենախոսության գործնական նշանակությունը կայանում է նրանում, որ աշխատանքում մշակված տեսական արդյունքները և գործնական առաջարկությունները կարող են օգտագործվել ավտոտրանսպորտային միջոցների ապահովագրության, հատկապես ԱՊՊԱ համակարգի բարելավման և փոփոխման ընթացքում, ԱՊՀ անդամ երկրների քաղաքացիական պատասխանատվության ապահովագրության ոլորտի օրենսդրության մոտարկման և այդ ոլորտում համագործակցության վերաբերյալ առաջարկությունների մշակման ժամանակ, ինչպես նաև Հայաստանի Հանրապետության ապահովագրական շուկայում պարտադիր ապահովագրության այս տեսակի պետական կարգավորման արդյունավետության գնահատման ընթացքում:

Հետազոտության արդյունքները կարող են կիրառվել որպես մեթոդական ցուցումներ Հայաստանի Հանրապետությունում գործող բարձրագույն ուսումնական հաստատություններում «Ապահովագրական գործ», «Միջազգային ապահովագրական շուկա», «Հայաստանի Հանրապետության ապահովագրական շուկա» առարկաների դասավանդման ժամանակ:

Ատենախոսության դրույթները և եզրակացությունները կարող են օգտագործվել Հայաստանի ապահովագրողների միության կողմից մշակված ԱՊՊԱ օրենսդրության բարելավման վերաբերյալ առաջարկություններում, ինչպես նաև ապահովագրական կազմակերպությունների համար կազմված մեթոդական ցուցումներում:

Ատենախոսության արդյունքների փորձարկումը և հրապարակումները: Ատենախոսության հիմնական դրույթները քննարկվել են Հայաստանի պետական տնտեսագիտական համալսարանի «Միջազգային տնտեսական հարաբերություններ» ամբիոնի նիստում: Ատենախոսության մեջ ստացված գիտական և կիրառական արդյունքները հեղինակի կողմից ներկայացվել են «Սոցիալ-տնտեսական զարգացման արդի հիմնախնդիրները Հայաստանի Հանրապետությունում» հանրապետական գիտաժողովում (Երևան, 2013թ.), Եվրասիա միջազգային համալսարանում 22.06.2013թ. Հայաստանի գործատուների հանրապետական միության հետ համատեղ իրականացված

ամենամյա գիտագործնական համաժողովում՝ նվիրված ՀՀ սոցիալ-տնտեսական զարգացման հիմնախնդիրներին և առաջնահերթություններին, ինչպես նաև «Տնտեսագիտության ժամանակակից հիմնահարցեր» ուսանողների, ասպիրանտների և երիտասարդ գիտնականների միջազգային գիտաժողովում (Երևան, 2013թ.): Քննարկվող հիմնախնդիրներին առնչվող թեմայով տպագրվել է յոթ գիտական հոդված:

Ատենախոսության ծավալն ու կառուցվածքը: Ատենախոսությունը բաղկացած է ներածությունից, երեք գլուխներից, եզրակացություններից, օգտագործված գրականության ցանկից և հավելվածից: Ատենախոսության ծավալը (առանց հավելվածի) կազմում է 160 էջ, աշխատանքը ներառում է 13 աղյուսակ և 18 գծապատկեր:

ԱՏԵՆԱԽՈՍՈՒԹՅԱՆ ՀԻՄՆԱԿԱՆ ԲՈՎԱՆԴԱԿՈՒԹՅՈՒՆԸ

Ներածությունում հիմնավորված է թեմայի արդիականությունը, ներկայացված է հետազոտության թեմայի ուսումնասիրվածության աստիճանը, ձևակերպված են հետազոտության նպատակն ու խնդիրները, տրված են առարկան և օբյեկտը, տեսամեթոդական և տեղեկատվական հիմքերը, ներկայացված են հետազոտության հիմնական արդյունքներն ու գիտական նորույթը, հետազոտության արդյունքների գործնական նշանակությունը և օգտագործումը:

Ատենախոսության առաջին՝ **«Ավտոտրանսպորտային միջոցների ապահովագրության զարգացման միտումները համաշխարհային տնտեսությունում»** գլխում հեղինակն անդրադարձել է զարգացած և զարգացող երկրներում ավտոտրանսպորտային միջոցների ապահովագրության հայեցակարգային հիմքերին, ավտոքաղաքացիական պատասխանատվության ապահովագրության կամավոր և պարտադիր ձևերի առանձնահատկություններին և եվրոպական երկրներում ավտոտրանսպորտային միջոցների սեփականատերերի քաղաքացիական պատասխանատվության ապահովագրության ինստիտուցիոնալ հիմքերին: Ներկայացվել է ժամանակակից պետության սոցիալ-տնտեսական հարաբերությունների կարգավորման գործում ապահովագրության ունեցած կարևորագույն դերը: Նշվել է, որ ապահովագրության ինստիտուտն իրական ազդեցություն է թողնում հասարակական զարգացման արդյունավետության բարձրացման վրա, նպաստում է քաղաքացիների ձեռքբերված բարեկեցության մակարդակի

պահպանմանը, ինչպես նաև պետական և անձնական անվտանգության ապահովման գոյություն ունեցող և ապագա խնդիրների լուծմանը: Բացի այդ, անդրադարձ է կատարվել ապահովագրության էությանն ու տնտեսական բովանդակությանը՝ ապահովագրողը փոխհատուցում է մարդկանց անձնական և գույքային այն վնասները, որոնք ի հայտ են եկել պատահականորեն (որոշակի հավանականությամբ) և վտանգավոր իրադարձությունների կամ պատահարների հետևանք են: Այնուհետև ատենախոսը քննարկել է ապահովագրական հարաբերությունների համակարգում առանձնահատուկ դեր և նշանակություն ունեցող ավտոտրանսպորտային միջոցների ապահովագրությունը, որն իր մեջ ներառում է ինչպես ավտոտրանսպորտային միջոցների ապահովագրությունը (ավտոտրանսպորտային միջոցների կմախքի ապահովագրություն կամ կասկո ապահովագրություն կամ ավտոկասկո), այնպես էլ ավտոտրանսպորտային միջոցների ուղևորների դժբախտ դեպքերից ապահովագրությունն ու տրանսպորտային միջոցների օգտագործման արդյունքում երրորդ անձանց պատճառված վնասների ապահովագրությունը: Հաճախ արտերկրներում ավտոտրանսպորտային միջոցներն ապահովագրվում են նշված երեք տեսակի ռիսկերից միաժամանակ՝ ապահովագրության մեկ պայմանագրով (comprehensive insurance)[2]:

Անդրադարձ է կատարվել նաև ՀՀ-ում ապահովագրության հիշյալ երեք տեսակների կիրառման փորձին և իրավական հիմնավորմանը: Մասնավորապես, տրանսպորտային միջոցների կասկո ապահովագրությունն իրենից ներկայացնում է գույքային ապահովագրության տարատեսակ և ՀՀ-ում իրականացվում է «Ապահովագրության և ապահովագրական գործունեության մասին» ՀՀ օրենքի «ցամաքային տրանսպորտի ապահովագրություն (բացառությամբ երկաթուղային)» դասի ներքո[3], ավտոտրանսպորտային միջոցների ուղևորների դժբախտ դեպքերից ապահովագրությունն իրականացվում է նույն օրենքի «դժբախտ դեպքերից ապահովագրություն» դասի, «ուղևորների վնասվածքներ» ենթադասի շրջանակներում[4], իսկ ավտոտրանսպորտային միջոցների օգտագործման արդյունքում երրորդ անձանց պատճառված վնասների

[2] IF4, Insurance claims handling process, London, The Charterd Insurance Institute 2011-2012, Neil A Roff, B. Juris, Chapter 2, էջ 4.

[3] «Ապահովագրության և ապահովագրական գործունեության մասին» ՀՀ օրենքի 7-րդ հոդվածի 2-րդ մասի 3-րդ կետ, ընդունվել է ՀՀ Ազգային ժողովի կողմից 2007թ.-ի ապրիլի 9-ին (ՀՕ-177-Ն):

[4] Տե՛ս «Ապահովագրության և ապահովագրական գործունեության մասին» ՀՀ օրենքի (ՀՕ-177-Ն) 7-րդ հոդվածի 2-րդ մասի 1-ին կետի դ) ենթակետը:

ապահովագրությունը՝ «ցամաքային ավտոտրանսպորտային միջոցների (նաև՝ բեռնափոխադրող) օգտագործումից բխող պատասխանատվության ապահովագրություն» դասի[5] թույլտվության պարագայում:

Ավտոմեքենաների ապահովագրության (ավտոկասկո) հիմնական խնդիրը սեփականատիրոջը հասցված վնասի հատուցումն է նրա ավտոմեքենայի ճանապարհային երթևեկության ժամանակ վնասման կամ ոչնչացման, ինչպես նաև այն փախցնելու դեպքերում: Ապահովագրության այս տեսակն իրականացնող կազմակերպությունները ձևավորվել են XX դարի 20-ական թվականներին: ԱՍՄ Կասկո ապահովագրության օբյեկտ են հանդիսանում ապահովագրվողի գույքային շահերը՝ կապված տրանսպորտային միջոցի և դրանում տեղակայված լրացուցիչ սարքավորումների տնօրինման, տիրապետման, օգտագործման հետ:

ԱՍՄ ապահովագրության նշված երեք տեսակներից, ինչպես զարգացած տնտեսություն ունեցող երկրներում, այնպես էլ ՀՀ-ում, առավել տարածված է **ավտոտրանսպորտային միջոցների օգտագործման հետևանքով երրորդ անձանց պատճառված վնասների ապահովագրությունը**, հատկապես՝ դրա պարտադիր ձևը: Զարգացած տնտեսություն ունեցող երկրներում պատասխանատվության ապահովագրության կարևորագույն նշանակությունը բացատրվում է ապահովագրական ծառայությունների այս ոլորտի հիմնարար սկզբունքների և ապահովագրական հատուցումների սոցիալական կարևոր նշանակությամբ, քանի որ պատասխանատվության ապահովագրության պարագայում ապահովագրողն իր վրա է վերցնում տուժածների կորուստների (վնասների) փոխհատուցման պարտավորությունը, եթե վերջիններիս մոտ առաջացել է ապահովագրողի կամ այլ ապահովագրված անձի կողմից պատճառված վնասի դիմաց փոխհատուցում ստանալու իրավունքը:

Ըստ վիճակագրական տվյալների՝ եվրոպական երկրների ապահովագրական շուկաներում պատասխանատվության ապահովագրության բաժինը կազմում է, օրինակ, Իսպանիայում 13%, իսկ Գերմանիայում՝ 16.9%[6]: Գերմանիայում ապահովագրական ընկերությունները տարեկան շուրջ 9.5 մլրդ եվրո են վճարում երրորդ անձանց շահերին վերաբերող վնասների

[5] Տե՛ս «Ապահովագրության և ապահովագրական գործունեության մասին» ՀՀ օրենքի 7-րդ հոդվածի 2-րդ մասի 10-րդ կետը, ընդունվել է ՀՀ Ազգային ժողովի կողմից 2007թ.-ի ապրիլի 9-ին (ՀՕ-177-Ն):

[6] Statistical Yearbook of Germany 2004. GDV, էջ 42.

փոխհատուցման համար[7] և այլն:

Աշխարհի մի շարք երկրներում ԱՍՄ օգտագործման հետևանքով երրորդ անձանց պատճառված վնասների ապահովագրության պարտադիր կերպով իրականացումը նպատակ ունի քաղաքացիներին պաշտպանել հնարավոր կորուստներից, երբ նրանք դարձել են ճանապարհատրանսպորտային պատահարի (ՃՏՊ) մասնակից: Հիշյալ խնդիրը բավականին արդյունավետ կերպով լուծվում է ԱՍՄ օգտագործման հետևանքով երրորդ անձանց պատճառված վնասների պարտադիր ապահովագրության միջոցով:

Աշխատանքում ներկայացվել են նաև Եվրամիության միասնական ապահովագրական շուկայի գործունեության առանձնահատկությունները՝ ուսումնասիրության առարկա դարձնելով ապահովագրական շուկան կարգավորող միասնական իրավական դաշտը, ինչպես նաև այդ իրավական դաշտի կիրառումն ապահովող ինստիտուտների առկայությունը: Նշվել է, որ Եվրամիության ապահովագրության ոլորտը հիմնականում կարգավորվում է հրահանգներով[8], իսկ 1999թ.-ին ընդունվել են 4 կանոնակարգեր[9], որոնք կարգավորում են ապահովագրության ոլորտում վիճակագրության հարցերը՝ նպատակ ունենալով ստեղծելու ապահովագրական վիճակագրության միասնական համակարգ:

Ատենախոսության երկրորդ՝ **«Ավտոտրանսպորտային միջոցներիի ապահովագրության միջազգային փորձը»** գլխում ներկայացվել են ավտոտրանսպորտային միջոցների ապահովագրության գոյություն ունեցող տեսակների և դրանց զարգացման փուլերի առանձնահատկություններն արտերկրում, եվրոպական երկրներում ավտոտրանսպորտային միջոցների ապահովագրության գործընթացի վրա ազդող հիմնական գործոնները և եվրոպական երկրների ավտոտրանսպորտային միջոցների ապահովագրական

[7] Лемер Ж. Автомобильное страхование. Актуарные модели. М.: Янус-К, 2003, стр. 20.

[8] Մինչ օրս ընդունվել են ապահովագրության ոլորտը կարգավորող 25-ից ավելի հրահանգներ:

[9] Ապահովագրական ծառայությունների վիճակագրական ցուցանիշների (բնութագրիչների) հասկացությունների մասին Հանձնաժողովի 1999 թվականի մայիսի 27-ի թիվ 1225/1999/ԵՀ կանոնակարգ, Ապահովագրական ծառայությունների վիճակագրության համար տրամադրվող վերապահումների մասին Հանձնաժողովի 1999 թվականի մայիսի 28-ի թիվ 1226/1999/ԵՀ կանոնակարգ, Ապահովագրական ծառայությունների վիճակագրության տրամադրման տեխնիկական ձևի մասին Հանձնաժողովի 1999 թվականի մայիսի 28-ի թիվ 1227/1999/ԵՀ կանոնակարգ, Ապահովագրական ծառայությունների վիճակագրության համար տվյալների սերիաների տրամադրման մասին Հանձնաժողովի 1999 թվականի մայիսի 28-ի թիվ 1228/1999/ԵՀ կանոնակարգ:

շուկան բնութագրող հիմնական ցուցանիշները: Ավտոտրանսպորտային միջոցների ապահովագրության յուրահատկություններն ու ոլորտը կարգավորող իրավական դաշտի մանրամասն ուսումնասիրություններն իրականացվել են հատկապես Գերմանիայի ու Միացյալ Թագավորության օրինակով:

Բացահայտվել է, որ ավտոտրանսպորտային միջոցների ապահովագրությունը ապահովագրության ամենալավ ստանդարտացման ենթարկվող ոլորտներից է: Դրա հետ մեկտեղ ապահովագրության այս ձևի ժամանակ պետք է ուշադրություն դարձնել գործոնների լայն հավաքածուի վրա, որոնք պահանջում են անհատական գնահատականներ և մասնագիտական վերլուծություն: Բացի այդ, ներկայացվել է եվրոպական երկրներում ավտոտրանսպորտային միջոցների ըստ կատեգորիաների բաժանման սկզբունքներն ու հիմնական բնութագրիչները, որոնք էլ հիմք են հանդիսանում ապահովագրավճարների հաշվառման և կիրառման համար:

Ապահովագրության եվրոպական շուկայի վերլուծությունները վկայում են, որ սկսած 2002թ.-ից եվրոպական շուկայում նկատվում է գործող ապահովագրողների թվի (ընտրանքում ներառվել են 26 երկրների ընկերություններ, որոնք ապահովում են ապահովագրավճարներից ձևավորվող եկամուտների շուրջ 95 տոկոսը) տարեկան միջինում 4%-անոց անկում: Ըստ այդմ, 2002-2011թթ. ընկած ժամանակահատվածում ավտոապահովագրության ոլորտում լիցենզավորված կազմակերպությունների թիվը 1254-ից նվազել է 783-ի: Դրան փոխարեն աճում է ավտոմեքենաների ընդհանուր քանակը՝ թեպետ 2008թ.-ից սկսած տնտեսական աճի դանդաղեցման հետևանքով մեծապես նվազել է նոր ավտոմեքենաների նկատմամբ պահանջարկը:

Եվրոպական երկրներում ավտոտրանսպորտային միջոցների ապահովագրական շուկան բնութագրող հաջորդ ցուցանիշը ավտոմեքենաների խտությունն է, որը ցույց է տալիս 1000 բնակչի հաշվով երկրում առկա ավտոտրանսպորտային միջոցների թիվը: Ավտոմեքենաների ամենամեծ խտությունը Իսլանդիայում է՝ 700-ից ավելի ավտոմեքենա, իսկ ամենացածր ցուցանիշը գրանցվել է Ռումինիայում և Թուրքիայում՝ 150-ից ցածր, ՌԴ-ում այդ ցուցանիշը կազմել է 270, ՀՀ-ում՝ 127: Չնայած այս ցուցանիշը եվրոպական երկրներում նույնպես աստիճանաբար աճում է, սակայն այն դեռևս շատ ցածր է ԱՄՆ-ի միջին ցուցանիշից, որտեղ 1000 բնակչի հաշվով հաշվառված է 776 ավտոմեքենա[10]:

[10] The European Motor Insurance Market, CEA Statistics N 38, February 2010, էջ 15:

Հարկ է նշել, որ, 2006 թվականից սկսած, նկատվել է ավտոտրանսպորտային միջոցների ապահովագրության ապահովագրավճարի շատ ցածր աճի տեմպ ոչ կյանքի ապահովագրության մյուս ոլորտների աճի ավելի բարձր ցուցանիշներին զուգահեռ, ինչն որոշակիորեն նվազեցրել է համախառն ապահովագրավճարների կառուցվածքում ապահովագրության այս տեսակի բաժինը: 2007-2011 թվականների համար եվրոպական երկրների վերաբերյալ տվյալները ներկայացված են աղյուսակ 1-ում:

Ավտոտրանսպորտային միջոցների ընդհանուր ապահովագրավճարները 2008 թվականին կազմել են 126.5 միլիարդ եվրո՝ 2002թ.-ի 129 միլիարդ եվրոյի համեմատ: Այդ տարիներին արձանագրված անկումը կազմել է 0,2%[11]: Սա եվրոպական երկրներում տեղի ունեցած առաջին անվանական նվազումն էր վերջին տասնամյակում, սակայն չորրորդ հաջորդական անկումը՝ իրական առումով: Ավտոտրանսպորտային միջոցների ապահովագրավճարների անկումը, ինչպես ապահովագրական ընկերությունների միջև ուժեղ մրցակցության, այնպես էլ տնտեսական աճի անկման հետևանքով նոր ավտոմեքենաների վաճառքի ծավալների նվազման արդյունք էր: Սկսած 2010 թվականից՝ ավտոտրանսպորտային միջոցների ապահովագրության գծով հաշվեգրված ապահովագրավճարների ցուցանիշը կրկին աճել է:

[11] Տարադրամի ներկայիս փոխարժեքով այդ ցուցանիշը կազմում է -2.2%:

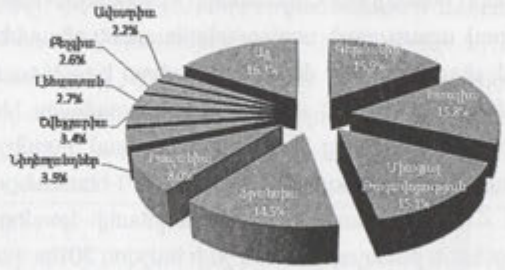
Աղյուսակ 1

Ավտոտրանսպորտային միջոցների ապահովագրավճարների մասնաբաժինը համախառն ապահովագրավճարների կառուցվածքում 2007-2011 թվականներին, ըստ երկրների, %

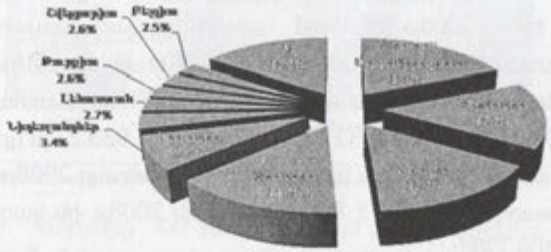
Երկրները	2007	2008	2009	2010	2011
Գերմանիա	16.20	16.10	16.70	16.20	15.90
Իտալիա	16.80	16.40	16.80	16.00	15.80
Միացյալ Թագ.	14.80	12.70	11.80	12.80	15.10
Ֆրանսիա	13.80	14.16	14.90	14.80	14.50
Իսպանիա	9.60	9.60	9.50	8.60	8.00
Նիդեռլանդներ	3.60	3.70	3.80	3.70	3.50
Շվեյցարիա	2.50	2.70	3.00	3.20	3.40
Լեհաստան	2.20	2.70	2.16	2.60	2.70
Բելգիա	2.55	2.50	2.60	2.60	2.60
Ավստրիա	2.20	2.30	2.30	2.30	2.20
Թուրքիա	2.00	1.90	1.60	2.20	2.10
Շվեդիա	1.90	1.80	1.70	1.90	1.90
Նորվեգիա	1.40	1.50	1.60	1.70	1.80
Դանիա	1.40	1.40	1.40	1.70	1.46
Հունաստան	1.00	1.30	1.60	1.60	1.40
Պորտուգալիա	1.50	1.40	1.40	1.30	1.30
Չեխիայի հանրապետ.	1.30	1.30	1.30	1.20	1.10
Ֆինլանդիա	0.90	1.00	1.10	1.10	1.10
Իռլանդիա	1.20	1.10	1.10	1.10	1.00
Ռումինիա	չկա	1.20	0.90	0.80	0.70
Հունգարիա	0.70	0.70	0.60	0.60	0.50
Սլովենիա	0.40	0.40	0.50	0.46	0.40
Խորվաթիա	0.40	0.40	0.40	0.40	0.40
Բուլղարիա	0.30	0.40	0.40	0.40	0.40
Լյուքսեմբուրգ	0.30	0.30	0.30	0.30	0.30
Կիպրոս	0.10	0.10	0.20	0.10	0.10
Լատվիա	0.20	0.20	0.10	0.10	0.10
Էստոնիա	0.10	0.10	0.10	0.10	0.10
Իսլանդիա	0.20	0.10	0.10	0.10	0.10
Մալթա	0.05	0.04	0.04	0.04	0.04
Սլովակիա	0.40	0.50	չկա	չկա	չկա
Ընդամենը Եվրոպա	**100**	**100**	**100**	**100**	**100**

Աղբյուրը՝ European motor insurance – 2011,
http://www.insuranceeurope.eu/facts-figures/statistical-series/non-life/motor-2

Եվրոպայում ավտոմեքենաների ապահովագրական շուկայի հիմնական առաջատարներն են Գերմանիան, Իտալիան, Միացյալ Թագավորությունը և Ֆրանսիան, որոնց բաժին է ընկնում ապահովագրության այս տեսակի գծով Եվրոպայում հավաքագրվող ապահովագրավճարների 60%-ից ավելին (գծապատկերներ 1 և 2):



Գծապատկեր 1. Ավտոտրանսպորտային միջոցների ապահովագրավճարների առանձին երկրների մասնաբաժինը շուկայում 2011 թվականին՝ ընթացիկ փոխանակման կուրսով [12]



Գծապատկեր 2. Ավտոտրանսպորտային միջոցների ապահովագրավճարների առանձին երկրների մասնաբաժինը շուկայում 2011 թվականին՝ 2006 թվականի փոխանակման կուրսով [13]

Աշխատանքի երրորդ՝ **«Ավտոտրանսպորտային միջոցների ապահովագրության համակարգի կատարելագործման հիմնական ուղիները և փուլերը Հայաստանի Հանրապետությունում»** գլխում ատենախոսն անդրադարձել է ՀՀ-ում ավտոտրանսպորտային միջոցների ապահովագրության արդի վիճակին և զարգացման հիմնախնդիրներին, ավտոտրանսպորտային միջոցների

[12] Աղբյուրը՝ European motor insurance – 2011, http://www.insuranceeurope.eu/facts-figures/statistical-series/non-life/motor-2

[13] Նույն տեղում:

օգտագործումից բխող պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրության առկա խնդիրներին ու զարգացման միտումներին, ինչպես նաև ավտոտրանսպորտային միջոցների օգտագործումից բխող պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրության համակարգի բարելավման հիմնական ուղիներին ՀՀ-ում:

Վերջին տարիների ընթացքում Հայաստանի Հանրապետությունում գրանցվել են ՃՏՊ հետևանքներով առաջացած սոցիալ-տնտեսական վնասների կայուն աճի միտումներ: Ընդ որում, վնասների մեծ մասն առաջանում է ճանապարհներին տեղի ունեցած մահացության դեպքերի կամ վնասվածքներ ստանալու հետևանքով, որի արդյունքում արտադրության ոլորտից մասնակիորեն կամ ընդմիշտ հեռանում է աշխատունակ բնակչության մեծ զանգված: Այսպես, ՃՏՊ հետևանքով Հայաստանի Հանրապետությունում ՀՆԱ կորուստը 2011թ.-ին հեղինակի կողմից գնահատվել է 1099.7 հազար դոլար (ՀՆԱ-ն բնակչության մեկ շնչի հաշվով 2011թ.-ին կազմել է 3363 դոլար, իսկ ՃՏՊ հետևանքով զոհվել է 327 մարդ), 2012 թ.-ին՝ 1023 հազար դոլար (3290 դոլար, 311 մարդ):

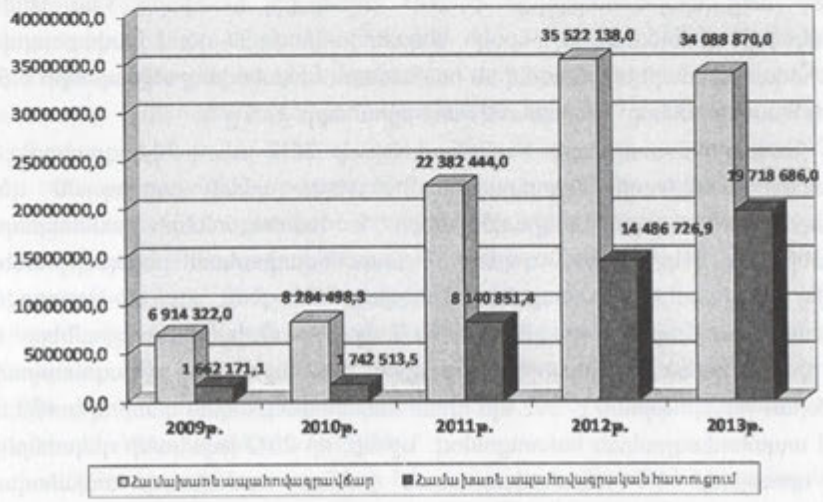
ՀՀ ապահովագրական շուկայում նույնպես, համաշխարհային ապահովագրական շուկայում գրանցված միտումներին համահունչ, տեղի է ունեցել լիցենզավորված ապահովագրական ընկերությունների քանակի նվազում: Մասնավորապես, եթե 2008թ. ՀՀ-ում արտոնագրված ապահովագրական ընկերությունների քանակը եղել է 12, 2009թ.-ին՝ 12, 2010թ.-ին՝ 11, 2011թ.-ին՝ 8, ապա 2012թ.-ին՝ 7, որոնց կանոնադրական կապիտալը կազմել է համապատասխանաբար՝ 6 616.5 մլն դրամ, 10 938.2 մլն դրամ, 12 116.5 մլն դրամ, 11 933.2 մլն դրամ, 11 430.0 մլն դրամ: Գործող ապահովագրական պայմանագրերի քանակը 2008թ.-ից 2012թ.-ն ընկած ժամանակահատվածում աճել է 8.2 անգամ, այն 2008թ.-ին կազմել է 49 639 միավոր, 2012թ.-ին՝ 406 728[14]:

ՀՀ ապահովագրական շուկան բնութագրող վերը նշված ցուցանիշներից բացի այլ ցուցանիշների գծով նույնպես արձանագրվել է աճ: Մասնավորապես, ավելացել են ապահովագրավճարների, ապահովագրական հատուցումների մուտքերը, ապահովագրական պահուստների գումարները և բոլոր գործող պայմանագրերով պարտավորությունների ծավալները: Ընդ որում, 2009թ.-ի արդյունքներով ապահովագրավճարների 398 մլն դրամ ցուցանիշով (30.5%) առաջատար է «Ինգո Արմենիա» ԱՓԲԸ-ն, 217 մլն դրամով (17%) երկրորդ տեղում է «Ռոսգոսստրախ-Արմենիա» ԱՓԲԸ-ն, իսկ երրորդ տեղում «Կասկադ Ինշուրանս»-ն է՝ 200 մլն դրամ ապահովագրավճարով (15.4%): 2012թ.-ին ապահովագրավճարների գծով առաջատարը «Ռոսգոսստախ-Արմենիա» ԱՓԲԸ-ն է՝ 30.3% (592 մլն դրամ), երկրորդը՝

[14] Հայաստանի վիճակագրական տարեգիրք 2013, Եր., ՀՀ ԱՎԾ, 2013թ., էջ 406:

«Ինգո Արմենիա» ԱՓԲԸ-ն է՝ 24.8% մասնաբաժնով (484 մլն դրամ), որին հաջորդում է «Նաիրի Ինշուրանս» ԱՍՊԸ-ը՝ 18.4% մասնաբաժնով (359 մլն դրամ)[15]:

2010 թվականին ՀՀ 9 ապահովագրական ընկերությունների կողմից հավաքագրված համախառն ապահովագրավճարները կազմել են մոտ 8.3 մլրդ դրամ, որի 19.4%-ը՝ ցամաքային ավտոտրանսպորտի ապահովագրության գծով: Վճարված համախառն հատուցումները կազմել են 1.7 մլրդ դրամ, որում ամենամեծ տեսակարար կշիռը՝ 38.3%-ը, բաժին է ընկել հենց ցամաքային ավտոտրանսպորտի ապահովագրությանը (տե՛ս գծապատկեր 3-ը):



Աղբյուրը՝ ՀՀ կենտրոնական բանկի տվյալները:

Գծապատկեր 3. ՀՀ ապահովագրական ընկերությունների կողմից 2009-2013 թվականներին հաշվեգրված համախառն ապահովագրավճարները և հատուցումները (հազար դրամ)

Համախառն ապահովագրավճարների կառուցվածքում կասկո ապահովագրության գծով հավաքագրված ապահովագրավճարները 2010 թվականին կազմել են 1.6 մլրդ դրամ, ինչը 2009 թվականի ցուցանիշը գերազանցել է 24%-ով: Կասկո ապահովագրության գծով կատարված ընդհանուր հատուցումները 2010 թվականին կազմել են 668 մլն դրամ:

2011 թվականին 2010 թվականի համեմատությամբ տեղի է ունեցել կասկո

[15] «Արմինֆո» անկախ լրատվական գործակալություն, «ՀՀ ապահովագրական ընկերությունների ռեյտինգ» 2009-2012թթ.՝ www.arminfo.am:

ապահովագրության գծով հավաքագրված ապահովագրավճարների մոտ 5%-ով նվազում, իսկ հատուցումների 45%-ով աճ: Ընդ որում, ապահովագրավճարների գծով 381 մլն. դրամով առաջատար է «Ինգո Արմենիա» ընկերությունը, իսկ հատուցումների մասով՝ «Ռոսգոսստրախ-Արմենիա»-ն՝ 277 մլն դրամով: Ինչ վերաբերում է համախառն ապահովագրավճարներին և հատուցումներին, ապա ՀՀ 8 ապահովագրական ընկերությունների կողմից հավաքագրված համախառն ապահովագրավճարները 2011թ.-ին կազմել են 22 մլրդ դրամ, իսկ ապահովագրական հատուցումները՝ 8.1 մլրդ դրամ: Ցուցանիշների այսպիսի էական աճը պայմանավորված է 2011 թվականի հունվարի 1-ից ԱՊՊԱ համակարգի գործարկմամբ: Կասկո ապահովագրության գծով հավաքագրված ապահովագրավճարները կազմել են համախառն ապահովագրավճարների 6.8%-ը, իսկ հատուցումները՝ համախառն հատուցումների 12%-ը[16]:

Նախորդ 3 տարիների համեմատությամբ 2012 թվականին գրանցվել են ցամաքային ավտոտրանսպորտային միջոցների ապահովագրության գծով հավաքագրված ապահովագրավճարների և հատուցումների ամենաբարձր ցուցանիշները: Արդեն իսկ գործող 7 ապահովագրական ընկերությունների կողմից կասկո ապահովագրության գծով հավաքագրված ապահովագրավճարները կազմել են մոտ 2 մլրդ դրամ, իսկ հատուցումները՝ 1.3 մլրդ դրամ: Նշված 2 ցուցանիշների դեպքում էլ առաջատարը «Ռոսգոսստրախ-Արմենիա» ընկերությունն է՝ 592 մլն դրամ ապահովագրական վճարով և 499 մլն դրամ ապահովագրական հատուցումով: Նշենք, որ 2012 թվականի դեկտեմբերի 31-ի դրությամբ ՀՀ ապահովագրական շուկայի համախառն ապահովագրավճարները գրանցել են 59% աճ և հասել մինչև 35.5 մլրդ-ի, իսկ ապահովագրական հատուցումները կազմել են 14.5 մլրդ դրամ: Ընդ որում, ցամաքային ավտոտրանսպորտի կասկո ապահովագրությունը ԱՊՊԱ-ի, առողջության և հրդեհից ու բնական աղետներից գույքի ապահովագրության ապահովագրատեսակներից հետո զբաղեցնում է չորրորդ տեղը, որին բաժին է ընկել ընդհանուր ապահովագրավճարների 5.5%-ը: Ինչ վերաբերում է համախառն հատուցումներին, ապա 9,2%-ով կասկո ապահովագրությունը գտնվում է երրորդ տեղում[17], զիջելով միայն ԱՊՊԱ և առողջության ապահովագրություն ապահովագրատեսակներին:

Ավտոտրանսպորտային միջոցների ապահովագրությունն իր

[16] «Արմինֆո» անկախ լրատվական գործակալություն «ՀՀ ապահովագրական ընկերությունների ռեյտինգ 31.12.2011 թ. դրությամբ», էջ 39:
[17] Նույն տեղում:

մասնաբաժնով բավականին մեծ տեսակարար կշիռ է կազմում ՀՀ ապահովագրական շուկայում: ԱՊՊԱ պայմանագիր ունեցող ավտոտրանսպորտային միջոցների քանակը 31.12.2013թ.-ի դրությամբ նախորդ տարվա նույն օրվա համեմատ ավելացել է 17 178-ով՝ կազմելով 407444 հատ: Ինչպես 2011, 2012 թվականներին, այնպես էլ 2013 թվականին ԱՊՊԱ-ն համախառն ապահովագրավճարների մեջ իր մասնաբաժնով զբաղեցրել է առաջին տեղը՝ 2011 թվականին կազմելով համախառն ապահովագրավճարների 66,4%-ը, 2012 թվականին՝ 43.59%-ը, իսկ 2013 թվականին՝ 47.39 %-ը: ԱՊՊԱ ապահովագրավճարների ընդհանուր մեծությունը 2013 թվականի դեկտեմբերի 31-ի դրությամբ կազմել է 16 154 389 հազ. դրամ: ԱՊՊԱ համակարգի ապահովագրավճարների աճին զուգահեռ ավելի արագ տեմպերով աճել են համակարգի հատուցումները: Մասնավորապես, եթե 2011 թվականին վճարված ապահովագրական հատուցումների ընդհանուր մեծությունը կազմել է շուրջ 5,561 մլրդ ՀՀ դրամ, 2012 թվականին տեղի է ունեցել ապահովագրական հատուցումների 65%-ով աճ և հատուցումների մեծությունը հասել է շուրջ 9,169 մլրդ ՀՀ դրամի: 2013 թվականին այդ ցուցանիշն աճել է 14,1%-ով՝ կազմելով 10,5 մլրդ դրամ: Ինչպես 2011, 2012 թվականներին, այնպես էլ 2013թ.-ին ԱՊՊԱ ոլորտում իրականացված ապահովագրական հատուցումների ընդհանուր մեծության մեջ առաջատարը նույնպես «Ռոսգոսստրախ-Արմենիա» ԱՓԲ ընկերությունն է՝ համապատասխանաբար 33%, 31% և 34.3% մասնաբաժնով, այնուհետև՝ «Ինգո Արմենիա» ԱՓԲԸ-ն:

ԱՊՊԱ ոլորտի հատուցումների և ապահովագրավճարների հարաբերակցությունը բնութագրող ցուցանիշը՝ վնասաբերությունը[18] այդ նույն ժամանակահատվածում նույնպես աճել է և 2013 թվականին կազմել 78,75%՝ 2011 թվականի 55,97%-ի և 2012 թվականի 75,26%-ի համեմատությամբ:

Ներկայում ԱՊՊԱ համակարգը զերծ չէ թերություններից, որոնցից են ճանապարհային երթևեկության համար լրացուցիչ բարդությունների, խցանումների առաջացումը, ՃՏՊ քանակի աճը, ոլորտում բարձրակարգ մասնագետների, հատկապես՝ անփորձ գործակալների և վնասը գնահատողների բացակայությունը, ապահովագրական չարաշահումների և խարդախությունների

[18] Վնասաբերության ցուցանիշը հաշվարկվում է որպես հաշվետու ժամանակաշրջանի ընթացքում հաշվեգրված հատուցումների, դրանց կարգավորման համար կատարված ծախսերի և պահանջների պահուստների փոփոխության հանրագումարի հարաբերություն հաշվետու ժամանակաշրջանի ընթացքում վաստակած ապահովագրավճարների և ապահովագրության պայմանագրերի դադարեցման գծով վերադարձվող ապահովագրավճարների տարբերությանը:

առկայությունը և այլն:

ԱՊՊԱ համակարգի և նրա առանձին հիմնախնդիրների վերաբերյալ ՀՀ քաղաքացիների կարծիքը պարզելու նպատակով 2014թ. հունվարի 28-ից մինչև փետրվարի 5-ը հեղինակի կողմից կազմված հարցաթերթի հիման վրա Երևանում և Գյումրիում անցկացվել է սոցիոլոգիական հարցում, որից պարզ է դարձել, որ ՀՀ քաղաքացիների մեծ մասն անտեղյակ է ԱՊՊԱ-ի հիմնական դրույթների և դրանց տեղեկացվածության մասին: Հարցումների արդյունքներից նկատվող երկրորդ բացասական միտումն այն է, որ վատանում է ապահովագրական ընկերությունների վերաբերյալ այն քաղաքացիների կարծիքը, որոնք հայտնվել են ՃՊՏ-ում: Դա վկայում է, որ գործնականում ՃՏՊ մասնակիցների գործող օրենքի հետ առնչություն ունենալուց հետո ապահովագրական ընկերությունների աշխատանքի որակը չի դիմանում քննադատության:

ԱՊՊԱ համակարգի աշխատանքի արդյունավետության բարձրացման հնարավոր ուղիներից մեկը, ինչպես նաև այդ աշխատանքների պարզեցումը և մատուցվող ծառայությունների էժանացումը, կարող է դառնալ ֆրանշիզայի (չհատուցվող գումարի) ներդրումը: Հաջորդ առաջարկը վերաբերում է բոնուս-մալուս համակարգի փոփոխություններին: Որպես հնարավոր տարբերակ՝ առաջարկվում է **թողնել ապահովադիրների երկու կարգ (դաս)**՝ բազային և բոնուսային՝ 0.95 գործակցով:

ՀՀ-ում ԱՊՊԱ համակարգի զարգացման մոտակա և արդիական հեռանկար է այսպես կոչված «Եվրոպական արձանագրությունը»՝ որի միջոցով հնարավոր է հասնել փոքր չափերի ապահովագրական վճարների ուղղակի կարգավորման: Գործող օրենսդրությունը պահանջում է բոլոր ՃՏՊ-ները ձևակերպել ՃՈՃԾ աշխատակիցների կողմից: Նման իրավիճակը ծանոթ է մեզ «երկար» խցանումների տեսքով, որոնք առաջանում են ՃՏՊ վայրերում և հանգեցնում ապահովագրական պատահարների ձևակերպման պատճառով ժամանակի կորուստների, ինչպես նաև «խցանումների» մեջ հայտնված ավտոմեքենաների վառելիքի կորստի և շրջակա միջավայրի աղտոտմանը ածխաթթու գազով:

ՀՀ-ում ԱՊՊԱ համակարգի կատարելագործման հաջորդ ուղղությունը «Կանաչ քարտ» (Green Card) համակարգին անդամակցումն է, ինչն ամրագրված է մի շարք միջազգային համաձայնագրերում: Այն ներդրվել է 1950-ական թվականների սկզբին Եվրոպական տնտեսական համագործակցության երկրներում, իսկ իր անվանումը ստացել է ապահովագրական վկայագրի սկզբնական գույնի պատճառով: Այդ փաստաթուղթը հաստատում է

ավտոտրանսպորտային միջոցն օգտագործողի ապահովագրական ծածկույթի առկայությունը, որը գործում է Եվրոպական տնտեսական համագործակցության ցանկացած երկրի տարածքում, ինչպես նաև այդ համակարգին անդամակցած միջերկրածովային և հյուսիսաֆրիկյան մի շարք երկրներում:

Եզրակացություններ բաժնում ամփոփված են հետազոտության արդյունքում բացահայտված հիմնախնդիրները և դրանց լուծման ուղղությամբ մշակված առաջարկությունները: Դրանցից հիմնականները կարելի է ընդհանրացնել հետևյալ կերպ՝

1. Աշխարհի գրեթե բոլոր երկրներում ավտոտրանսպորտային միջոցների ապահովագրությունը ապահովագրական շուկաների առանցքային հատվածներից է: ՃՏՊ-ների աճի համայնապատկերում դրանց հետևանքների, պատճառած վնասների հատուցման աղբյուրների բացահայտման հիմնահարցերը շարունակում են արդիական մնալ նաև ներկայում՝ դրանով իսկ կարևորելով ԱՍՄ ու դրանց օգտագործողների քաղաքացիական պատասխանատվության ապահովագրությունը և դրա պայմանների բարելավումը:

2. Զարգացած ապահովագրական համակարգ ունեցող երկրների ապահովագրական շուկաներում ավտոտրանսպորտային միջոցների ապահովագրության տեսակներից տարածված են կասկո ապահովագրությունը և ավտոտրանսպորտային միջոցների օգտագործման հետևանքով երրորդ անձանց պատճառված վնասների ապահովագրությունը (հատկապես դրա պարտադիր ձևը):

Ավտոմեքենաների ապահովագրության (ավտոկասկո) հիմնական խնդիրը սեփականատիրոջը հասցված վնասի հատուցումն է նրա ավտոմեքենայի ճանապարհային երթևեկության ժամանակ վնասման կամ ոչնչացման, ինչպես նաև այն փախցնելու դեպքերում: Ավտոքաղաքացիական պատասխանատվության ապահովագրությունը ավտոկասկոյից և ԱՍՄ ուղևորների դժբախտ դեպքերի ապահովագրությունից հիմնականում առանձնանում է նրանով, որ աշխարհի գրեթե բոլոր երկրներում կամավոր եղանակին զուգահեռ իրականացվում է նաև պարտադիր տարբերակը:

3. Ավտոտրանսպորտային միջոցների ապահովագրության իրականացման դեպքում ապահովագրական հարաբերությունների կազմակերպման պարտադիր տեսակի օգտագործումն անկասկած ՃՏՊ-ների ժամանակ տուժողի շահերի պաշտպանության անխուսափելի միջոցն է: Պետությունը, օգտագործելով ֆինանսական բեռի մեխանիզմը, ՃՏՊ-ների հետևանքների համար վնաս

պատճառողներից տեղափոխելով ապահովագրական կազմակերպություններին, նպատակ է հետապնդում երաշխավորելու տուժողի և նրա ընտանիքի անդամների հատուցումների վճարումները՝ դրանք դարձնելով տուժողի ֆինանսական վիճակից և նրա վճարման հնարավորություններից անկախ: Ավտոտրանսպորտային միջոցների շահագործման արդյունքում պատճառված վնասների քաղաքացիական պատասխանատվության ապահովագրության հայեցակարգային հիմքերի, ԱՊՊԱ-ի զարգացման միտումների և միջազգային փորձի ուսումնասիրությունները և վերլուծությունները և, հատկապես, ԵՄ անդամ-երկրների և ՌԴ պրակտիկայի, ինչպես նաև ավտոապահովագրության իրականացման պայմանների հետազոտությունն այդ երկրներում, թույլ են տվել մշակելու հանձնարարականներ, որոնք կօգնեն ներկայացնել առաջարկություններ, կատարելագործել ապահովագրության այդ տեսակի հայկական օրենսդրությունը և դրա իրականացման պրակտիկան՝ հաշվի առնելով ՀՀ-ում դրանց իրականացման առանձնահատկությունները:

4. ԱՍՄ քաղաքացիական պատասխանատվության ապահովագրությունը երևան եկավ, երբ զարգացած երկրներում ՃՏՊ արդյունքում մարդկանց կյանքին և առողջությանը հասցված անձնական և գույքային վնասները դարձան զգալիորեն ավելի մեծ, իսկ դրանց տնտեսական հետևանքները՝ ավելի նշանակալից: Մեղավոր անձի կողմից հասցված վնասի հատուցման աղբյուրների բացակայությունը պետության առջև խնդիր դրեց փնտրելու և գտնելու պետական բյուջեից բացի ապահովագրական հատուցման այլ աղբյուրներ կամ այլընտրանքներ: ԱՍՄ օգտագործողների քաղաքացիական պատասխանատվության ապահովագրության անմիջական օբյեկտ են պոտենցիալ վնաս հասցնողների տնտեսական շահերը, որոնք ապահովագրության յուրաքանչյուր դեպքում ընդունում-ստանում են որոշակի դրամական արտահայտություն: Քաղաքացիական պատասխանատվության ապահովագրությունը նախատեսում է տուժողների ինչպես առողջությանը, այնպես էլ գույքին հասցված վնասների հատուցման հնարավորություն:

5. Զարգացած և զարգացող երկրների մեծ մասում ԱՍՄ օգտագործումից բխող քաղաքացիական պատասխանատվության ապահովագրության կազմակերպման դեպքում պարտադիր եղանակի կիրառումը կոչված է ապահովելու ՃՏՊ հետևանքով պատճառված վնասի հատուցման երաշխավորված աղբյուրներ՝ անկախ վնաս հասցնողի նյութական վիճակից: Նկատի ունենալով ԱՍՄ օգտագործման զանգվածային բնույթը (ՀՀ-ում 31.12.2013թ.-ի դրությամբ գործող պայմանագիր ունեցող ԱՍՄ քանակը կազմել է

407.4 հազար), ինչպես նաև ավտոմեքենաների թվի ավելացման միտումը (2009-2013թթ. ընթացքում հանրապետությունում ԱՍՄ քանակը ավելացել է 150 հազար միավորով)՝ դրա հետ կապված հասարակության սոցիալական և տնտեսական ռիսկերի ավելացումը պարտադիր ապահովագրության մեխանիզմը դարձնում է բավարար և անհրաժեշտ երաշխիքներ ունեցող համակարգ՝ հատուցելու համար ՃՏՊ հետևանքով պատճառած վնասները ապահովագրական կազմակերպություններին վճարված հասարակական զգալի չափ ունեցող միջոցների հաշվին: ԱՍՄ սեփականատիրոջ կամ օրինական հիմքով տիրապետող անձի համար որպես ռիսկային (վտանգավորություն ունեցող) գործարք օրենսդրությամբ պարտավորության սահմանումը նպատակ ունի՝

- պաշտպանել ՃՏՊ-ի արդյունքում տուժած կողմի գույքային շահերը անկախ վնաս հասցնողի ֆինանսական վիճակից,
- ապահովել այդպիսի վնասի հատուցման այնպիսի կարգ, որը կերաշխավորի ապահովագրության համակարգի ֆինանսական կայունությունը, ներմուծելով հետևյալ տնտեսական գործիքները՝ ապահովագրական սակագներ, ապահովագրավճարներ, ապահովագրական հատուցումներ, դրանց իրականացման պայմաններ ու ընթացակարգեր, ապահովագրողների ֆինանսական կայունության նկատմամբ հսկողություն,
- հարկադրել կամ պարտադրել համընդհանուր ապահովագրություն, ընդհուպ մինչև ԱՍՄ օգտագործման արգելումը կամ զգալի չափերի հասնող տուգանքների սահմանումը ապահովագրական պաշտպանության բացակայության դեպքում:

6. Ավտոտրանսպորտային միջոցների ապահովագրությունը, հատկապես ավտոքաղաքացիական պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրությունը գործում է ԵՄ բոլոր երկրների տարածքներում: ԵՄ անդամակցած նախկին համայնավարական երկրներում նույնպես, ինչպես ՀՀ-ում, ապահովագրության շուկայում ԱՍՄ ապահովագրությունը գերիշխող է՝ ԱՊՊԱ-ին բաժին է ընկնում հաշվեգրած համախառն ապահովագրավճարների 40-70%-ը: Եվրոպայում ԱՊՊԱ-ի խոշորագույն եվրոպական շուկան Գերմանիան է, որի ապահովագրավճարների մուտքերը 2011թ.-ին կազմել են 20.9 մլրդ եվրո, այնուհետև Իտալիան՝ 20.7 մլրդ եվրո, Միացյալ Թագավորությունը՝ 19.8 մլրդ եվրո, Ֆրանսիան՝ շուրջ 19.0 մլրդ եվրո և այլն:

Ապահովագրական հարաբերություններն այստեղ կարգավորվում են ավտոապահովագրության ԵՄ հրահանգների (դիրեկտիվների) համաձայն, որոնք ընդունվել են բավականին երկար ժամանակահատվածում՝ 1973-2005թթ.: Մյուս

կանոնները ամրագրված են ԵՄ մասնակից երկրների ազգային օրենսդրություններում, որոնք ըստ առանձին անդամ-երկրների տարբերվում են, ընդ որում, ոչ միայն ապահովագրության պայմանագրերի տարրերի, այլ նաև վնասի հատուցման քաղաքացիական պարտավորության հիմնական դրույթների առումով:

7. Ապահովագրության վերաբերյալ ԵՄ հրահանգների (դիրեկտիվների) ուսումնասիրությունը թույլ է տվել կատարելու հետևյալ եզրակացությունները՝

➢ դրանք ունեն ներդաշնակեցնող նշանակություն ԵՄ անդամ-երկրների տարածքում ԱՍՄ օգտագործումից բխող քաղաքացիական պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրության հատուցումն ապահովելու համար՝ սահմանելու միանման նվազագույն պայմաններ ապահովագրական ծածկույթի չափերի և դրա բովանդակության վերաբերյալ, ինչպես նաև երաշխավորել տուժողների շահերի առավելագույն պաշտպանություն՝ անկախ ՃՏՊ-երի տեղից և նրա մասնակիցների ազգային պատկանելիությունից,

➢ հատուցման վճարներ պահանջելու իրավունք պետք է ունենան ՃՏՊ բոլոր տուժողները, իսկ ազգային օրենսդրությունը իրավասու չէ այդ ցանկից բացառել ո՛չ վնաս հասցնող ԱՍՄ ուղևորներին, ո՛չ այդպիսի ԱՍՄ վարորդի ընտանիքի անդամներին, ո՛չ հեծանվորդներին, ո՛չ էլ ճանապարհային երթևեկության մյուս մասնակիցներին,

➢ ապահովագրական ծածկույթը վերաբերում է ինչպես գույքին, այնպես էլ կյանքին և առողջությանը հասցված վնասի չափերին: Ընդ որում, յուրաքանչյուր տուժողի կյանքին և առողջությանը հասցված հատուցման նվազագույն չափը բազմաթիվ տուժողների դեպքում կազմում է ոչ պակաս 1.0 մլն եվրոյից կամ 3.0 մլն եվրո և 1.0 մլն եվրո ՃՏՊ արդյունքում գույքին հասցված վնասի համար,

➢ բոլոր անդամ-երկրները պարտավոր են ազգային ապահովագրական ենթակառուցվածքում ունենալ ապահովագրական ֆոնդեր, տեղեկատվական բյուրո, ազգային բյուրոներ և այլն:

8. ԵՄ երկրներում ԱՊՊԱ-ի զարգացման օրինաչափությունները ցույց են տալիս, որ ոլորտի օրենսդրությունը զարգանում է տուժողների շահերի պաշտպանության ուղղությամբ՝ անկախ վնաս հասցնողի ազգային պատկանելիությունից, ապահովագրական պատահարի ապացուցման պարզեցման և ապահովագրական ծածկույթի պայմանների վերաբերյալ օրենսդրության ներդաշնակեցման, ապահովագրական գումարների չափերի ավելացման, ապահովագրական հատուցման, վճարների բեռը սոցիալական

ապահովության պետական համակարգից ազգային ապահովագրական կազմակերպություններին փոխանցելու ուղղությամբ:

9. ԱՍՄ ապահովագրության ԵՄ անդամ-երկրների փորձը վկայում է, որ ՃՏՊ հետևանքով առաջ եկած տուժողի շահերի պաշտպանության կարևորագույն գործիքներից է ԱՍՄ ապահովագրությունը, որը երաշխավորում է ՃՏՊ-ի ժամանակ տուժողին պատճառված վնասի հատուցման ֆինանսական կայուն աղբյուրների ստեղծումը: ԵՄ-ը անդամակցած նոր՝ հիմնականում նախկին համայնավարական երկրներում պահպանվում են ԱՊՊԱ-ի գծով ապահովագրավճարների և ապահովագրական հատուցումների ցուցանիշների աճի տեմպի բարձր ցուցանիշները, ինչը դրա ներդրման սկզբնական փուլում համապատասխանում է ԱՊՊԱ-ի զարգացման արտասահմանյան միտումներին:

10. ԱՊՊԱ-ն եվրոպական ապահովագրական շուկայի առանցքային հատվածներից մեկն է, որի հավաստումն է եվրոպական «Կանաչ քարտ» համակարգի ստեղծումը և առանձնահատուկ օրենսդրության ձևավորումը ԵՄ միջազգային հրահանգների (դիրեկտիվների) և այլ նորմատիվային բնույթի ակտերի տեսքով: ԱՍՄ սեփականատերերի քաղաքացիական պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրությունը կանոնակարգվում է ԵՄ հրահանգներով (դիրեկտիվներով), որոնք իրենցից ներկայացնում են ներդաշնակեցնող նորմատիվային բնույթի ակտեր և սահմանում են միայն դրա հիմնադիր տարրերը: Մնացած կարգերը ամրագրված են մասնակից երկրների ազգային օրենսդրություններում, որոնք էականորեն տարբերվում են միմյանցից:

11. Ինչպես աշխարհի բազմաթիվ երկրներում, այնպես էլ ԱՍՄ ապահովագրության հայկական շուկայում առաջատարն ու ամենատարածվածը ԱՊՊԱ-ն է, որը դարձել է ապահովագրության ինքնուրույն ոլորտ և որի առանձնահատկությունն այն է, որ ապահովագրության օբյեկտը գույքային պատասխանատվություններն են, որոնք առաջանում են երրորդ անձանց վնաս պատճառելու առնչությամբ, իսկ ապահովագրական հարաբերությունների մասնակից ապահովագրողի և ապահովադրի հետ մեկտեղ հանդես է գալիս երրորդ անձը՝ տուժողը, ով ապահովագրության պայմանագրի կնքման և ապահովագրական հարաբերությունների առաջացման պահին դեռևս անհայտ է:

12. ՀՀ-ում ԱՊՊԱ-ի կիրառման եռամյա փորձը վկայում է, որ ապահովագրական հատուցման գումարներն աճում են ապահովագրավճարներից նկատելիորեն արագ: Այսպես, եթե 2013թ.-ին 2011թ.-ի համեմատ ՀՀ-ում հաշվեգրված ապահովագրավճարների գումարը ավելացել է 152.1%-ով (2011թ. 22411.0 մլն դրամից 2013թ.-ին հասել է 34088.9 մլն դրամի),

իսկ ԱՊՊԱ ապահովագրավճարները՝ 109.1%-ով (համապատասխանաբար՝ 14 804.2 մլն դրամ և 16 154.4 մլն դրամ), ապա հաշվեգրված ապահովագրական հատուցումների ամբողջ գումարը աճել է 242.2%-ով (2011թ.-ի 8 140.0 մլն դրամից 2013թ.-ին հասել է 19 718.7 մլն դրամի), իսկ ԱՊՊԱ հատուցումների գումարները՝ 188.1%-ով (համապատասխանաբար՝ 5 561.9 մլն դրամ և 10 459.5 մլն դրամ): Բացի այդ, ապահովագրական գործառնությունների վնասաբերության ցուցանիշները ծայրաստիճան համասեռ չեն ըստ տարբեր ապահովագրողների և ԱՏՄ տեսակների, ինչն ամենից առաջ պայմանավորված է ԱՊՊԱ-ի ապահովագրական սակագների հաստատված համակարգերի անկատարությամբ, այդ թվում մի շարք մարզերում և համայնքներում «բոնուս-մալուս» համակարգի ցածր արդյունավետությամբ:

13. Հաշվի առնելով եվրոպական երկրների և նախկին խորհրդային երկրներից հատկապես ՌԴ ավտոտրանսպորտային միջոցների ապահովագրության փորձը (ՌԴ-ի և ՀՀ-ի ԱՊՊԱ-ի մասին օրենքների համեմատական վերլուծությունը ցույց է տալիս, որ դրանք շատ մոտ են իրենց բովանդակությամբ և կարգավորման գործիքներով, իսկ ՀՀ համապատասխան օրենքը ավելի մանրամասն և լիարժեք է կարգավորում ոլորտի հարաբերությունները), ինչպես նաև առաջնորդվելով ՀՀ-ում ԱՏՄ ոլորտի բարելավման և զարգացման ուղղությունների մշակման նպատակից՝ հետազոտությունում քննարկվել են ԱՏՄ ապահովագրության բարեփոխման հնարավորությունը և այդ ուղղությամբ ձեռնարկվելիք միջոցառումները:

14. ԱՏՄ ապահովագրության միջազգային փորձը վկայում է, որ ԱՊՊԱ համակարգի վիճակը և գոյություն ունեցող հիմնախնդիրները պարզելու նպատակով հաճախակի իրականացվում են սոցիոլոգիական հետազոտություններ: Հեղինակի կողմից մշակված հարցաթերթի հիման վրա Երևան և Գյումրի քաղաքներում իրականացվել է սոցիոլոգիական հարցում 1500 հարցվողների շրջանակում: Ստացված ամփոփ արդյունքները թույլ են տալիս ՀՀ-ում ԱՊՊԱ համակարգի աշխատանքի արդյունավետության բարձրացման հիմնական ուղիներ դիտարկել.

➢ ապահովագրական ընկերությունների կողմից հաճախորդներին տրամադրվող լրացուցիչ ծառայությունների փաթեթի ընդլայնումը և կատարելագործումը,

➢ բոնուս-մալուս համակարգի, հատկապես, խրախուսման մասով բարելավում և դրա հիմքում օբյեկտիվ ցուցանիշների և պայմանների ներդրումը,

➢ ԱՊՊԱ համակարգի սպասարկման տեղեկատվական համակարգերի լայնորեն կիրառումը և այդ նպատակով ներդրումների զգալի ավելացումը:

15. Արտասահմանյան և հայրենական համապատասխան գրականության ապահովագրության վերը նշված տեսակի վերաբերյալ ՌԴ-ում, Գերմանիայում, Միացյալ Թագավորությունում և ԵՄ մյուս երկրներում ապահովագրությանը վերաբերող փաստաթղթերի, օրենքների ու մյուս իրավական ակտերի և պրակտիկայի վերլուծությունը թույլ է տալիս եզրակացնել, որ ապահովագրական դրույքաչափերի որոշման ժամանակ պետք է հաշվի առնել ԱՊՊԱ-ի ռիսկի մեծության վրա ազդող ավտոմեքենաների օգտագործման (շահագործման) տարիքային գործոնը, ինչպես նաև ապահովագրական գումարների վնասաբերության ցուցանիշների հիման վրա ՀՀ տարածքը բաժանել առանձին տարածաշրջանների:

16. Հաշվի առնելով արտասահմանյան ապահովագրական ընկերությունների բազմամյա պրակտիկան և հայրենական փորձն՝ առաջարկվել է մարդատար ավտոմեքենաների համար ներդնել ոչ միայն դրանց շարժիչի հզորության, այլ նաև ավտոմեքենաների տիպային դասերի վրա հիմնված դասակարգումը, քանի որ ՃՏՊ թիվը միևնույն հզորության շարժիչների համար տարբերվում է՝ ելնելով դրանց մոդելներից և մակնիշներից:

17. ԵՄ անդամ երկրների և ՌԴ-ի ԱՏՄ ապահովագրության փորձից հետևում է, որ ԱՊՊԱ-ի սակագների դրույքաչափերի ճիշտ հաշվարկման համար անհրաժեշտ է մշակել այն ցուցանիշների ցանկը (ՀՀ-ի և առանձին մարզերի համար), որոնք պետք է կանոնավորապես մուտք գործեն ապահովագրության վերահսկողության պետական մարմին (ՀՀ ԿԲ) կամ այդ նպատակով ստեղծված հատուկ կենտրոն, որտեղ դրանք կվերլուծվեն և կդառնան հիմք ՀՀ-ում ԱՊՊԱ համակարգի հետագա զարգացման և կատարելագործման վերաբերյալ համապատասխան առաջարկությունների ներկայացման համար:

18. Ելնելով ԱՏՄ ապահովագրության միջազգային փորձից՝ հիմնավորվել է, որ ԱՊՊԱ-ի գծով ապահովագրական գումարների ցածր մեծությունների պահպանմամբ օրենսդիրը հիմքեր ունի վերացնելու ՃՏՊ բոլոր մասնակիցների նկատմամբ ապահովագրողի ընդհանուր սահմանափակման պարտավորությունը: Ապահովագրական գործառնությունների վնասաբերության աճը, հատկապես, ՀՀ մի շարք ապահովագրական ընկերություններում, ապահովագրական սակագնի չափի կրիտիկական մեծության համայնապատկերում, ապահովագրողների մեծ մասի համար սահմանափակում է ապահովագրական սակագների բարձրացումը ապահովագրական

գործառնությունների ֆինանսական կայունության ապահովման նպատակով: Այդ վիճակը անհրաժեշտ է դարձնում ԱՏՄ որոշակի խմբերի համար ապահովագրական սակագների չափերի ազատորեն սահմանելու հնարավորությունները: Նման տարբերակումը թույլ կտա պետությանը վերահսկելու սակագների մեծությունը սոցիալապես առավել չպաշտպանված կատեգորիայի ԱՏՄ վարորդների՝ միաժամանակ օգտագործելով ապահովագրական սակագների ադեկվատության հաշվարկի շուկայական մեխանիզմները:

Բացի այդ, անհրաժեշտ է ուշադրություն դարձնել նաև «բոնուս-մալուս» սանդղակի և նախորդ տարիներին առկա ՃՏՊ-ից կախված ապահովագրության պայմանագրի գործողության երկարացման՝ ապահովագրական սակագնի մեծության նկատմամբ գործակիցների կիրառման անբավարար արդյունավետության վրա: Աշխատանքում ցույց է տրված, որ սանդղակի կառուցվածքը պետք է փոփոխվի:

19. ԱՊՊԱ-ի ներդրումից հետո ՀՀ-ում հեռանկարային է «Կանաչ քարտ» համակարգին անդամակցությունը, որը կնպաստի ապահովագրավճարների որոշակի չափով աճին: Սակայն պետք է հաշվի առնել այն հանգամանքը, որ ինչպես ապահովագրավճարները, այնպես էլ փոխհատուցվող գումարները պետք է հասնեն առնվազն այն սահմանագծին, որը գործում է «Կանաչ քարտ» համակարգի անդամ երկրներում: Այդ իսկ պատճառով նախ և առաջ պետք է կայացնել ՀՀ ԱՊՊԱ համակարգը, ունենալ գործուն և վստահելի համակարգ, այնուհետ մտածել «Կանաչ քարտ» համակարգին անդամակցելու մասին:

«Կանաչ քարտ» միջազգային համակարգին ՀՀ միանալու ռիսկերը զգալիորեն բարձր են այդ տեսակի ծառայությունների վաճառքից ստացված ապահովագրավճարների մուտքերից ստացվող ամբողջական չափերից, քանի որ ենթադրվող վնասի գնահատականը, որը հասցվելու է ՀՀ ԱՏՄ օգտագործողներին արտասահմանում, անհամեմատ ավելի մեծ է, քան համանման վնասը, որն ենթակա է հատուցման ՀՀ տարածքում օտարերկրյա վարորդներին, ուստի «Կանաչ քարտ» համակարգին ՀՀ-ի միանալու տնտեսական հետևանքները պետք է քննարկվեն ՀՀ-ում ԱՊՊԱ-ի ապահովագրական գումարների բարձրացումից, և հատուցման ենթակա վնասների կառուցվածքի փոփոխություններից հետո միայն:

Ատենախոսության հիմնական արդյունքներն արտացոլված են հեղինակի հետևյալ հրապարակումներում.

1. Մարկոսյան Ա. Ա. «Ապահովագրության տնտեսագիտական բնութագիրը և դերը շուկայական տնտեսության պայմաններում», Երևանի ճարտարապետության և շինարարության պետական համալսարանի «Տեղեկագիր», N 1 (33), 2013թ., էջ 124-135:

2. Մարկոսյան Ա. Ա. «ԱՊՊԱ համակարգի ձևավորումը և զարգացման միտումները Հայաստանի Հանրապետությունում», «Սոցիալ-տնտեսական զարգացման արդի հիմնախնդիրները Հայաստանի Հանրապետությունում» հանրապետական գիտաժողովի նյութեր-2013, գիրք 1, Երևան, ՀՀ ԳԱԱ «Գիտություն» հրատարակչություն, 2013թ., էջ 358-362:

3. Մարկոսյան Ա. Ա. «Ապահովագրական շուկայի ձևավորման առանձնահատկությունները և զարգացման միտումները Հայաստանի Հանրապետությունում», Երևանի ճարտարապետության և շինարարության պետական համալսարանի «Տեղեկագիր», N 2 (34), 2013թ., էջ 136-145:

4. Մարկոսյան Ա. Ա. «ԱՏՄ ապահովագրության հիմնախնդիրները ՀՀ ապահովագրության շուկայում», «Տնտեսագիտության ժամանակակից հիմնահարցեր», Ուսանողների, ասպիրանտների և երիտասարդ գիտնականների միջազգային գիտաժողով: Նյութերի ժողովածու: Եր., ԵՊՀ հրատ., 2013թ., էջ 82-84:

5. Մարկոսյան Ա. Ա. «Ավտոտրանսպորտային միջոցների ապահովագրությունը և զարգացման միտումները Հայաստանի Հանրապետությունում», Հայաստանի Հանրապետության սոցիալ-տնտեսական զարգացման հիմնախնդիրները և առաջնահերթությունները: Գիտաժողովի նյութերի ժողովածու/խմբ. խորհուրդ. – Եր., Եվրասիա միջազգային համալսարան, Գիրք 2, 2013թ., էջ 161-166:

6. Մարկոսյան Ա. Ա. «Պատճառած վնասների հատուցման համար քաղաքացիական պատասխանատվության ապահովագրության հայեցակարգային հիմքերը», Երևանի ճարտարապետության և շինարարության պետական համալսարանի «Տեղեկագիր», N 1 (39), 2014թ., էջ 127-133:

7. Մարկոսյան Ա. Ա. «ԱՊՊԱ համակարգի բարելավման հիմնական ուղիները և զարգացման հեռանկարները Հայաստանի Հանրապետությունում», Երևանի ճարտարապետության և շինարարության պետական համալսարանի «Տեղեկագիր», N 1 (39), 2014թ., էջ 134-149:

МАРКОСЯН АРМЕН АШОТОВИЧ

ПРОБЛЕМЫ ПРИМЕНЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНОГО ОПЫТА СТРАХОВАНИЯ АВТОТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В РЕСПУБЛИКЕ АРМЕНИЯ

Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук по специальности 08.00.06 - «Международная экономика».

Защита диссертации состоится 10-ого июня 2014г. в 14^{00}, на заседании Специализированного совета по экономике 008 ВАК Республики Армения, действующего при Российско-Армянском (Славянском) университете по адресу: 0051, г. Ереван, ул. Овсепа Эмина 123

РЕЗЮМЕ

Актуальность темы исследования. Увеличение доходов и повышение уровня жизни населения, следствием которого является постоянный рост числа автотранспортных средств, проблемы, возникающие в ходе их эксплуатации, а также сложности регулирования отношений в этой сфере требуют систематизации проблем и повышенного внимания к новым отношениям в области страхования, а также необходимости активизации его применения. Будучи специальным сектором страхования, автострахование имеет широкое распространение почти во всех странах мира, выполняя свойственные ему цели и функции. По мере накопления практики страхования в Армении возникает необходимость исследования и пересмотра экономических механизмов и инструментов автострахования с целью применения наилучшей мировой практики и, тем самым, улучшения отношений, возникающих между сторонами страхования.

Цель и задачи исследования. Целью исследования является разработка рекомендаций по совершенствованию автострахования в Республике Армения на основе изучения практики стран Евросоюза и Российской Федерации.

Для достижения поставленной цели в диссертационной работе рассмотрены следующие задачи:

- изучить специфику страхования транспортных средств в развитых и развивающихся странах, исследовать пути его развития;
- исследовать концептуальные подходы по возмещению ущерба при страховании ответственности владельцев автотранспортных средств, а также институциональные основы данного вида страхования в европейских странах;
- изучить существующий в разных странах порядок обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО) и проблемы развития этого вида страхования;
- раскрыть специфику ОСАГО в общей системе страхования ответственности зарубежных стран и выявить причины и основания для обязательного применения этого вида страхования;

- исследовать практику применения ОСАГО в европейских странах и выявить закономерности формирования унифицированных принципов страхования в странах Евросоюза;
- систематизировать основные элементы ОСАГО и обобщить практику его наилучшего применения, опираясь на сравнительный анализ установленных правил (условий) для внедрения этого вида страхования в странах ЕС и РФ, а также представить пути совершенствования и развития ОСАГО в Республике Армения;
- оценить перспективы присоединения Республики Армения к международной системе "Зеленая карта" и механизмы, посредством которых Армения сможет подключиться к этой системе.

Предмет и объект исследования. Объектом исследования является рынок страхования гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств стран Евросоюза, а также Российской Федерации.

Предметом диссертации является исследование гражданско-правовой ответственности при обязательном страховании владельцев транспортных средств в странах Евросоюза и РФ, а также общественно-экономических отношений, возникающих при организации и внедрении ОСАГО в Армении.

Основные результаты исследования и ее научная новизна. На основе исследования и сравнительного анализа систем страхования АТС в странах ЕС, РФ и в Республике Армения получены результаты, имеющие методическую и практическую значимость, научная новизна которых заключается в следующем:

- представлены конкретные предложения по развитию страхования АТС в Республике Армения. В частности, предлагается изменить шкалу «бонус-малус», применяемую при ОСАГО, внедрить практику применения невозмещаемой суммы (франшизы) при заключении договоров ОСАГО, а также создать институт аварийных комиссаров;
- предлагается при расчете тарифов по ОСАГО в РА учитывать также фактор длительности использования (эксплуатации) транспортных средств (с разграничением для городских и сельских местностей), и на основании такой классификации проводить дальнейшую дифференциацию автотранспортных средств, исходя из числа пассажирских мест, грузоподъемности и других факторов;
- предлагается упростить процесс предоставления доказательств лицами, пострадавшими в результате страхового случая, а также пересмотреть ряд статей законодательства РА, ограничивающих возможность полного возмещения расходов данных лиц на лечение и возмещение упущенных (невыплаченных) зарплат;
- обосновано, что в краткосрочной перспективе, наряду с действующей системой страхования ОСАГО, целесообразно предоставить возможность армянским страховщикам для продажи страховых договоров стран Евросоюза «Зеленая карта» с тем, чтобы создать предпосылки для присоединения Армении к международной системе страхования в будущем.

ARMEN ASHOT MARKOSYAN

ISSUES ON APPLICATION OF THE INTERNATIONAL MOTOR VEHICLE INSURANCE PRACTICES IN THE REPUBLIC OF ARMENIA

The abstract of the thesis for receiving the degree of Doctor of Economics in the specialty 08.00.06 - «International Economics»

The defense of the thesis will take place on June 10, 2014 at 14[00] o'clock at 008 Council of Economics at Russian-Armenian (Slavonic) University: 123, H. Emin str., Yerevan, 0051

SUMMARY

Relevancy of the Research: Income increase and improvement of the quality of life that entails constant increase in the number of motor vehicles, issues related with the driving and operating motor vehicles, and difficulties in regulating relations in this area require classifying and systemizing issues and giving careful consideration to new relations in the insurance sector; necessity and justification of application of any approach. Considered as a special subsector of the insurance market, motor vehicle insurance is common almost in every country. As the insurance market of Armenia has started developing the need for studying and reconsidering economic mechanisms and tools applied/utilized in car insurance in order to apply the best international practice is stressed, thus improving the regulation of relations of the respective sides.

The Purpose and the Objective of the Research: The purpose of the research is to design recommendations to improve motor car insurance practices in the Republic of Armenia by studying the best practices applied in the EU nations and Russian Federation.

In order to meet the above-stated purpose in the dissertation thesis, the following objectives were set:

- To study specifications of the motor vehicle insurance market in both developed and developing countries and their respective evolution;
- To study conceptual approaches to motor insurance liability compensation and the institutional framework for this type of insurance in the European nations;
- To study compulsory motor third party liability insurance (CMTPLI) markets in the various countries, the issues they faced in developing the respective national markets;
- Identify the role of CMTPLI in the liability insurance system of foreign countries and state the reasons and fundamentals required for compulsory use of this type of liability insurance;
- To study EU CMTPLI practices/experience and identify those patterns that affected unification of principles of insurance in the EU nations;
- To systemize main elements of the CMTPLI and generalize the best-practice based /relying on comparative analyses of the defined rules (conditions) to be applied in opting for this type of insurance in the EU nations and Russian Federation, and propose approaches to improving and making the CMTPLI market of the Republic of Armenia more sophisticated;
- To access the possibilities of Armenia's joining to the International Green Card Car Insurance System and identify the mechanism that could enable this process.

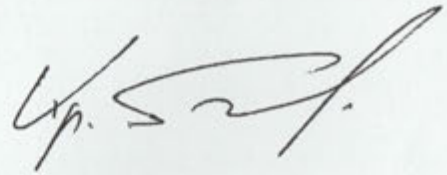
The Subject and Object of the Research: The object of the research is the EU market of civil liability insurance of owners of motor vehicles that is considered to be a

model for this type of insurance in many countries, and CMTPLI market of the Russian Federation.

The Subject of the dissertation thesis is the study of the compulsory civil liability insurance of owners of motor vehicles in the EU nation and Russian Federation; and CMTPLI market in Armenia.

The Main Research Results and their Scientific Novelty: The investigations and researches done in the Dissertation bring out economic, methodological and practical results, several of which have scientific novelty and are proceeded based on investigation and comparative analysis of the motor insurance systems in the EU countries and in the RF and in Armenia:

- The fixed recommendations to develop the motor insurance in the RA are given, particularly, changing the "Bonus-Malus" system of the CMTPL, implementing non payable (franchise) of the CMTPL and also the application of the accident commissar's institute.
- While processing and estimating the CMTPL tariffs in the RA it is proposed to take into consideration the operation (exploitation) age of motor vehicles (in villages and country sides) and based on that classification diversify types of motor vehicles due to sits, luggage and other factors.
- It is proposed to simplify the documenting and filing process for those aggrieved from insurance cases and also to revise several articles of the legislation on the indemnity possibilities for their treatment costs and lost salaries.
- It is substantiated that the existing CMTPL practicum is purposeful to run in short-term, and at the same time grant a possibility to Armenian insurance agents in selling the EU insurance line "Green card" and soften the way for Armenia in becoming member of international insurance system in future.



LIMUSH
PRINTHOUSE

Տպագրված է «ԼԻՄՈՒՇ» ՍՊԸ-ի տպարանում:
Տպաքանակ 50: