

УДК 629.331

**ВЛИЯНИЕ АВТОСТРАХОВАНИЯ НА КОНСТРУКТИВНУЮ
НАДЕЖНОСТЬ АВТОМОБИЛЕЙ ПРИ РЕМОНТЕ**
CAR INSURANCE INFLUENCE ON THE CONSTRUCTIVE
RELIABILITY DURING REPAIR

И.И. Тупицын, С.Г. Зубриский, канд. техн. наук, доц.
Государственный научный центр Российской Федерации ФГУП
«НАМИ», г. Москва, Российская Федерация
I. Tupitsyn, S. Zubriskiy, Ph.D. in Engineering, Associate Professor
The Central research and development automobile and engine institute
NAMI, Moscow, Russian Federation

В статье рассмотрены вопросы автострахования в России и объяснены существующие проблемы на примере наличия противоречий в сферах экономики, техники и социума. Также стоит отметить, что субъектом деятельности по восстановлению ТС в рамках ОСАГО ремонтная организация во всех формах ее юридического представления (официальный дилер, СТОА, ИП, гаражный сервис и пр.). Соответственно необходимо оценивать существующие противоречия именно с позиции технической стороны вопроса.

In the article, questions of auto insurance in Russia are considered and existing problems are explained on an example of contradictions presence in economy, technics and society spheres. It is worth noting that the subject of car repair is the repair organization in all its forms (dealer, repair station, individual entrepreneur, and garage service). Therefore, it is necessary to take into account existing contradictions from the point of view of technical side of the question.

ВВЕДЕНИЕ

Автострахование является комплексным направлением, включающим в себя различные сферы жизнедеятельности граждан: нормативно-правовую, экономическую, техническую и социальную [1]. Если рассматривать ОСАГО как систему, которая организует восстановление транспортного средства в целях обеспечения безопасности дорожного движения (чтобы не представлять дополнительную угрозу для граждан), то становится ясно, что сам механизм восстановления в России по Техническому регламенту таможенного союза

ТР ТС 018/2011 «О безопасности колесных транспортных средств» и Федеральному закону №40 «Об ОСАГО» относится к сфере автогражданской ответственности, которая не является простым страхованием, а напротив, включает в себя множество направлений. Этот вывод можно подтвердить положениями Ф3-170 и Постановления Правительства РФ № 1008, устанавливающих надзорный орган за системой технического осмотра (что по факту является системой проверки технического состояния транспортных средств, находящихся в эксплуатации, в том числе и после ремонтных воздействий ТС, восстановленных после ДТП) в лице Российского союза автостраховщиков (РСА) [2].

ПОНЯТИЕ АВТОГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

Исходя из вышесказанного, очевидно, что надзор за техническим состоянием транспортных средств на линии, любое вмешательство в конструкцию автомобилей и т.д. происходит в правовой сфере и всецело зависит от транспортной политики страны, в котором находится транспортное средство – что в условиях России выражается в подчинении сферы восстановления ТС сфере страхования. Разберем этот аспект более подробно. На схеме 1 представлено функционирование системы ОСАГО в трех главных сферах: технической, экономической и социальной.

В рамках рыночных отношений, восстановление транспортного средства после ДТП должно финансироваться теми или иными лицами в рамках, устанавливаемых законодательством. Однако разработка законодательства в данной сфере относится преимущественно к ЦБ РФ и РСА, что выражается в справочниках «средних цен», прикрепленных к Единой методике оценки ущерба. На практике мы получаем существенная разность стоимости ремонта, рассчитанную автосервисом и страховой компанией [3]. Здесь прослеживается тесная связь законодательства и экономики, регулируемая одним лицом.

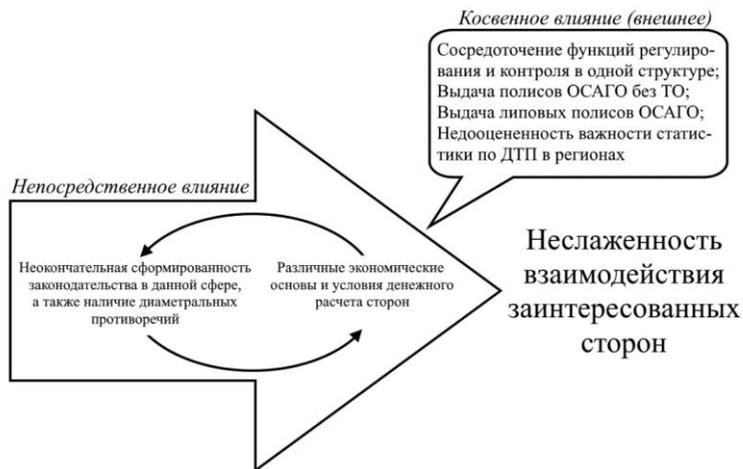


Рисунок 1 – Обязательное страхование автогражданской ответственности

Рассматривая социальную сферу (показатель удовлетворенности общества от функционирования и взаимодействия остальных сфер, то есть является своеобразной обратной связью для оценки текущей ситуации и актуальных проблем), отмечу, что вышеназванная проблема дополнительно подтверждается посредством «обратной связи» - то есть существующие недочеты ОСАГО, активно обсуждаемые с 2014 года, приводят к искам потерпевших в ДТП к страховым компаниям касательно ремонта транспортных средств. Их количество за четыре последних года составило свыше 1,8 млн. Немаловажным является и то, что ежегодно осуществляется около 2 млн восстановительных работ, средний чек которых составляет 65 тысяч рублей, а общий объем выполненных работ (за год) – 150 млрд рублей. Техническая сфера является основополагающей, в рамках которой требуется оценить надежность транспортного средства, однако качество ремонта приносится в жертву экономической стороне вопроса.

Теперь рассмотрим более подробно влияние косвенных факторов на ситуацию в целом. Это выражается в сложившейся монополии за процессами установки требований к транспортным средствам, находящимся в эксплуатации, обеспечения контроля за их исполнением (и определения размера оплаты таких услуг) у РСА, в том числе и за техническим осмотром. Монополия на услуги в этой сфере выражается в том, что для получения полиса необходима диагностическая

Секция «ТЕХНИЧЕСКАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ»

карта, выдаваемая по результатам ТО [2]. Осуществляя аккредитацию пунктов и документарный надзор за ними, они допустили продажу карт без его фактического проведения. Эта ситуация, как известно, привела к тому, что только у 20% автомобилей страны проводится ТО. С введением так называемой «Ремонтной реформы» в системе восстановительного ремонта полноценно складывается аналогичная ситуация, только с одним существенным отличием. Если отсутствие технического осмотра – это отсутствие контроля за потенциально неисправными транспортными средствами, то недочеты в сфере восстановительного ремонта приводят к геометрическому росту процента неисправных автомобилей после каждого ДТП на дорогах страны. Кроме того, стоит отметить, что последние изменения в ФЗ-170 от 23.04.2018 могут дополнительно обострить ситуацию в техническом осмотре ТС.

Резюмируя вышесказанное, можно прийти к выводу, что функции надзорного органа, занимающегося проблемой технического состояния транспортных средств в эксплуатации (поддержание технического состояния ТС на дорогах, надзор за исполнителями ремонтных воздействий, а также проверка транспортных средств на линии посредством ТО) не урегулированы в полной мере, что оказывает отрицательное влияние на эксплуатацию транспортных средств. Исходя из этого у РСА, сложилась монополия на все сферы жизнедеятельности, относящиеся к транспортным средствам, находящимся в эксплуатации [4].

ПРОБЛЕМЫ В РЕГУЛИРОВАНИИ АВТОСТРАХОВАНИЯ

Теперь, постараемся разобраться в сложившейся ситуации. Во-первых, очевидны различия в направленности компетентного органа, занимающегося вопросами транспортных средств в эксплуатации в России и в мире (пример Германии ранее) из чего следует, что экономические вопросы находятся в приоритете и решаются в ущерб технической стороне вопроса. Во-вторых, это соотношение доли иностранных автомобилей на рынке и доли отечественных которое в России составляет приблизительно 50/50. Исходя из того, что среднерыночная стоимость зарубежного автомобиля больше, чем отечественного очевидны экономические проблемы в ОСАГО и, соответственно, проблемы в целом по стоимости запасных частей, расходных материалов, лакокрасочных материалов, и самого ремонта.

Секция «ТЕХНИЧЕСКАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ»

В-третьих, это возраст российского автопарка. Дело в том, что доля ТС со сроком эксплуатации больше 10 лет составляет практически половину от общего числа. Исходя из этого надежность автопарка можно поставить под сомнение (с учетом существующей проблемы в организации технического осмотра). Также стоит отметить, что из-за принятым управленческим решениям, технический осмотр новых автомобилей (выпускаемых в обращение автомобилей, сразу после покупки автолюбителем) был отменен в связи с тем, что некоторые марки восточных транспортных средств, поставляемые на российский рынок, заведомо не могут соответствовать требованиям безопасности [5]. Это еще раз подтверждает актуальность описанных ранее тезисов.

В-четвертых, особенности менталитета и эксплуатационные особенности региона. В целом, это относится к сознательности граждан в ответственном подходе за обслуживанием своего транспортного средства, что в России находится не в таком сильном приоритете как в странах ЕС. Практически каждый владелец автомобиля готов к заочному прохождению технического осмотра, в то время как за рубежом таких случаев единицы. На разъяснении эксплуатационных особенностей не стоит останавливаться в силах очевидности того, что в России те же климатические условия могут колебаться в пределах от +50 до -50 °С, что является большим вызовом для тенденции унификации требований к конструкции.

В-пятых, квалификация сотрудников СТОА. Это имеет отношение к унификации ремонта и снижению требований к квалификации исполнителей, то есть к проблемам точности диагностики поврежденных конструкций ТС после ДТП, классификации повреждений с соответствующим последующим выбором технологических процессов восстановительного ремонта от чего напрямую зависит его качество и как следствие возможность оценки технического состояния конструкции ТС по параметрам дорожного движения. Более подробно рассмотрим эту проблему далее.

Причин на самом деле множество. Однако, для упрощения их можно условно подразделить на проблемы двух больших групп – организационные и технические. Организационные проблемы были в целом описаны в начале. Проблемы технической группы необходимо

разрешить в рамках нивелирования проблем надежности транспортных средств в эксплуатации, а также снижению негативных факторов организационных проблем.

ПЕРСПЕКТИВЫ РАЗВИТИЯ

В данной ситуации, когда «Ремонтная реформа» и Единая методика оценки ущерба начинают «корректировать» технологию восстановительного ремонта, устанавливаемую заводом-изготовителем транспортного средства, качество проводимых работ всецело зависит от исполнителей дилера (или СТОА). Однако, общеизвестно, что официальный дилер, стремясь к унификации ремонта и снижению требований к квалификации исполнителей, переводит большинство ремонтных работ в «замену» запасных частей, что приводит к недостаточной квалификации сотрудников дилеров ТС в случае необходимости оказывать большой спектр услуг для повышения конкурентоспособности согласно «Ремонтной реформе». Качество работ неофициальных СТОА, в том числе «гаражных» проконтролировать и оспорить в судебном порядке достаточно сложно. Более того, не каждый автолюбитель сможет заметить «дефекты» ремонта сразу после завершения работ. Всё это негативно сказывается на надёжности отремонтированного транспортного средства, непосредственно связанной с безопасностью дорожного движения на дорогах России. По статистике «НИЦ проблем безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации» за первые 9 месяцев 2017 года произошло 120069 ДТП, в которых погибло 13305 и ранено 153617 человек [6, с.3].

То есть каждое девятое ДТП было со смертельным исходом. Кроме того, стоит отметить, что с 2011 г. ежегодно увеличивается количество ДТП по технической неисправности транспортных средств [7, с.76]. Однако, необходимо понимать, что государственная статистическая отчетность учитывает только те ДТП, в которых пострадали люди. По факту, дорожно-транспортные происшествия, произошедшие без обращения потерпевших за медицинской помощью, практически не учитываются. Особенно явным примером может служить оформление ДТП без сотрудников ГИБДД в рамках Европротокола. Исходя из этого можно выявить еще одну существенную проблему, влияющую на перспективы развития ситуации – недостаточную изученность проблем надежности транспортных

Секция «ТЕХНИЧЕСКАЯ ЭКСПЛУАТАЦИЯ АВТОМОБИЛЕЙ»

средств, находящихся в эксплуатации. Все исходные данные, необходимые для анализа, в том числе статистическая база ДТП (полная), находятся в разрозненном состоянии и не оцениваются в целях улучшения ситуации по безопасности дорожного движения.

Таким образом, в случае развития названных проблем автострахования без их регулирования извне можно прогнозировать ухудшение технического состояния автопарка РФ и соответствующий рост дорожно-транспортных происшествий.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Основной проблемой является поддержание надежности транспортных средств именно в эксплуатации, что особенно актуально для России. Исходя из этого, очевидна необходимость проработки изменений в нормативно-правовой базе, что начинает реализовываться на сегодняшний день. Так, учитывая социальную значимость пассажирских перевозок, ГИБДД МВД РФ подготовило проект письма об усилении надзора за технической исправностью автобусов со стороны государства. Это предложение относится к новому видению системы технического осмотра, нивелирующее существующую монополию.

Кроме того, с технической точки зрения (в части восстановления транспортных средств) необходимо оценить конструктивные параметры автомобилей в плане их ремонтпригодности после различных ситуаций дорожно-транспортных происшествий. На основе этого могут быть разработаны методические рекомендации, наглядно демонстрирующие недопустимость экономии на конкретных частях и узлах транспортных средств при их восстановительном ремонте. Исходя из этого, эти рекомендации могут быть применены во всех указанных ранее сферах жизнедеятельности граждан. Очевидно, что полностью решить проблему не удастся. Однако, в комплексном применении этих рекомендаций совместно с предыдущими организационными решениями и другими исследованиями в рамках выполнения Стратегии Правительства позволят существенно снизить негативные тенденции безопасности дорожного движения, а также деградацию систем технического осмотра и восстановительного ремонта в целом.

ЛИТЕРАТУРА

1. Зубрицкий С.Г., Красавин П.А., Тупицын И.И. Желаемые результаты реформирования ОСАГО для каждого участника этой системы // *Universum: технические науки*. – 2017. – № 4 (37). – С. 50–56.

2. Зубрицкий С.Г., Тупицын И.И., Катаев М.В., Лысенко Е.С., Ларинский А.С. и Сальников С.С., «Современное состояние системы технического осмотра транспортных средств в Российской Федерации» *Известия МГТУ «МАМИ»*, № 4(30), pp. 31-35, 2016.

3. Зубрицкий С.Г., Красавин П.А., Тупицын И.И., «Влияние компетенций автоэкспертов на организацию восстановительного ремонта транспортных средств в РФ» *Журнал автомобильных инженеров*, № 4(105), 2017, С. 28–31.

4. Зубрицкий С.Г., Красавин П.А., Тупицын И.И., «Социальный фактор автогражданской ответственности в Российской Федерации» *Журнал автомобильных инженеров*, № 4(105), 2017, С. 42–44.

5. Красавин П.А., Тупицын И.И., Катаев М.В. Автопарк Российской Федерации. Состояние и проблемы / О мерах по повышению безопасности дорожного движения на среднесрочный период планирования (2018–2023 годы): сборник докладов семинара. – М.: МАДИ. – 2017. – С. 72–80.

6. Аналитические обзоры состояния безопасности дорожного движения: Оперативный обзор дорожно-транспортной аварийности за 9 месяцев 2017 г. // Научно-исследовательский центр проблем безопасности дорожного движения URL: https://нцбдд.мвд.рф/resources/analytical_reviews (дата обращения: 05.03.2018).

7. Зубрицкий С.Г., Красавин П.А., Тупицын И.И. Реформа автогражданской ответственности // *Современные страховые технологии*. – 2017. – № 2 (61). – С. 74–79.