

Щербаков Василий Николаевич

магистрант

Сидоров Анатолий Анатольевич

канд. экон. наук, доцент

*ФГБОУ ВПО «Томский государственный
университет систем управления и радиоэлектроники»*

г. Томск, Томская область

**Предпосылки включения стиля вождения как фактора
определения стоимости страхового полиса. Модели организации
взаимодействия участников страхового процесса**

Аннотация: в данной работе авторами представлен обзор действующего законодательства в области страхования транспортных средств: согласно принятому закону «О государственной информационной системе «ЭРА–ГЛОНАСС» производители транспортных средств категорий В и С будут обязаны оснащать выпускаемые на территории России автомобили этой системой слежения. Данный факт явился предпосылкой к проведению исследований, ориентированных на изучение возможности адаптации западной системы «умного страхования» на российском рынке. Современные процессы автострахования и технологии определения стоимости страхового полиса, применяемые в таких странах как США, Великобритания и Австралия, основаны на использовании телематических датчиков, определяющих индивидуальные показатели стиля вождения. Таковыми датчиками могут служить приборы системы «ЭРА–ГЛОНАСС». Предложены различные модели взаимодействия участников при внедрении новой технологии в процесс предоставления страхового продукта КАСКО в России: государственно-частная модель, автономно-частная модель, отраслевая и аутсорсинговая модели.

Ключевые слова: автострахование, «умное» вождение, телематические датчики, мобильные сервисы, страховой тариф, модели взаимодействия, участники автострахования.

Государственной Думой РФ принят закон №395-ФЗ от 28.12.2013 «О государственной автоматизированной информационной системе «ЭРА–ГЛОНАСС» [1], который обязывает производителей транспортных средств категорий В и С оснащать выпускаемые на территории РФ автомобили системой слежения «ЭРА–ГЛОНАСС». На первом этапе оборудование будет действовать только в качестве экстренной кнопки, а с 2017 года система должна начать передавать информацию об аварии в автоматическом режиме. В этом варианте, если система распознает ДТП, то сигнал о происшествии автоматически поступит к диспетчеру, а он, в свою очередь, связывается с водителем по громкой связи. Если ответа от людей, находящихся в машине, не последует, на место аварии будут отправлены бригады экстренной помощи. Авторы проекта ЭРА–ГЛОНАСС уверяют, что после того, как система полностью заработает, смертность на дорогах должна сократиться на 30–40%. Кроме того, согласно документу, с 2017 года систему экстренного реагирования будут в обязательном порядке устанавливать на пассажирский и грузовой транспорт [2].

Передовые страховые компании выходят с инициативой получения доступа к данным, поступающим от датчиков системы на единый сервер, для определения тарифа автострахования на основе индивидуальных телематических показателей стиля вождения. В таком случае в каждом регионе появятся дата-центры, формирующие, хранящие и обрабатывающие огромные информационные массивы со всех датчиков. Создание таких структур преследует достижение разнообразных целей: повышение безопасности на дорогах, увеличение пропускной способности транспортных магистралей, управление дорожными знаками и светофорными объектами и др.

Предполагается, что центры будут являться государственными структурами. Однако, неизвестно, как будет использоваться соответствующая информация, и кто будет иметь к ней доступ. Этот факт не позволяет в настоящий момент до конца определиться с составом участников рассматриваемых отношений (государство, страховые компании, клиенты), схемой их взаимодействия и, как следствие, институциональным оформлением

этой системы и стоимостью предоставления услуг автострахования нового формата. В связи с этим возможно выделить несколько моделей взаимодействия участников при внедрении новой технологии предоставления услуги.

А) *Государственно-частная модель* основывается на том, что в субъектах Российской Федерации организуются обособленные подразделения федерального дата-центра «ЭРА–ГЛОНАСС», собирающие и обрабатывающие с автомобильных датчиков информацию, доступ к которой разрешен страховым компаниям (рисунок 1).

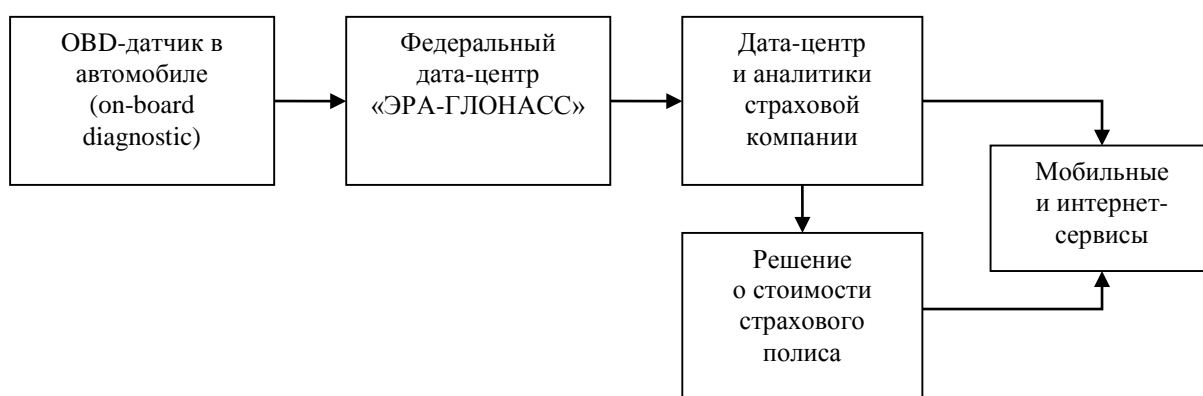


Рис. 1. Государственно-частная модель взаимодействия

Б) *Автономно-частная модель* базируется на предположении о том, что доступ к информации дата-центров «ЭРА–ГЛОНАСС» будет закрыт, а намерения страховых компаний перевести процесс предоставления услуги в новый формат останутся неизменными. Из предложенной модели необходимо исключить государство. Каждой страховой компании необходимо будет пересмотреть подходы к предоставлению услуги: разработать или приобрести собственные датчики (аналогичные тем, что используются в проекте «ЭРА–ГЛОНАСС»), установить их в автомобили клиентов и силами своих технических, информационных и аналитических служб собирать и обрабатывать данные (рисунок 2).

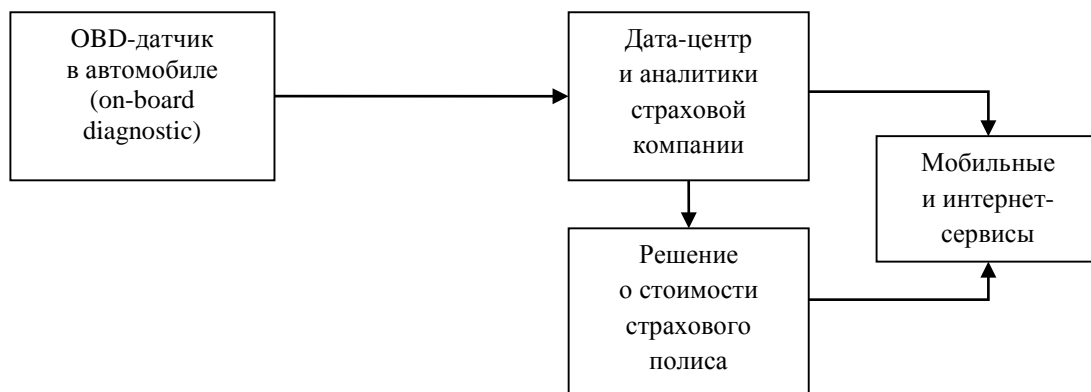


Рис. 2. Автономно-частная модель взаимодействия

В) *Отраслевая модель* основывается на том, что страховая компания, которая первой сможет разработать и внедрить без участия государства в процесс предоставления услуги автострахования новый подход, может сделать свой дата-центр общим для нескольких (или большинства) страховых компаний и выступать для них поставщиком данных с каждого автомобиля (рисунок 3).

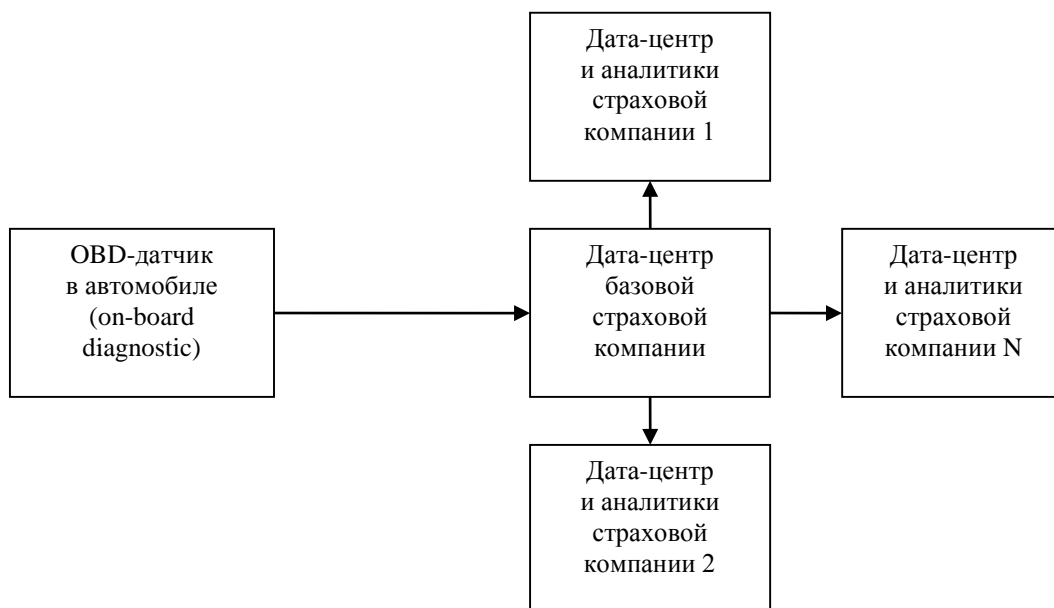


Рис. 3. Отраслевая модель взаимодействия

Г) *Аутсорсинговая модель*: «умный» подход может быть реализован сторонней по отношению к страховой отрасли организацией, которая предлагает страховым компаниям OBD-датчики, услуги по их установке, сбор информации и ее передачу в аналитические центры страховщиков для дальнейшего использования (рисунок 4).

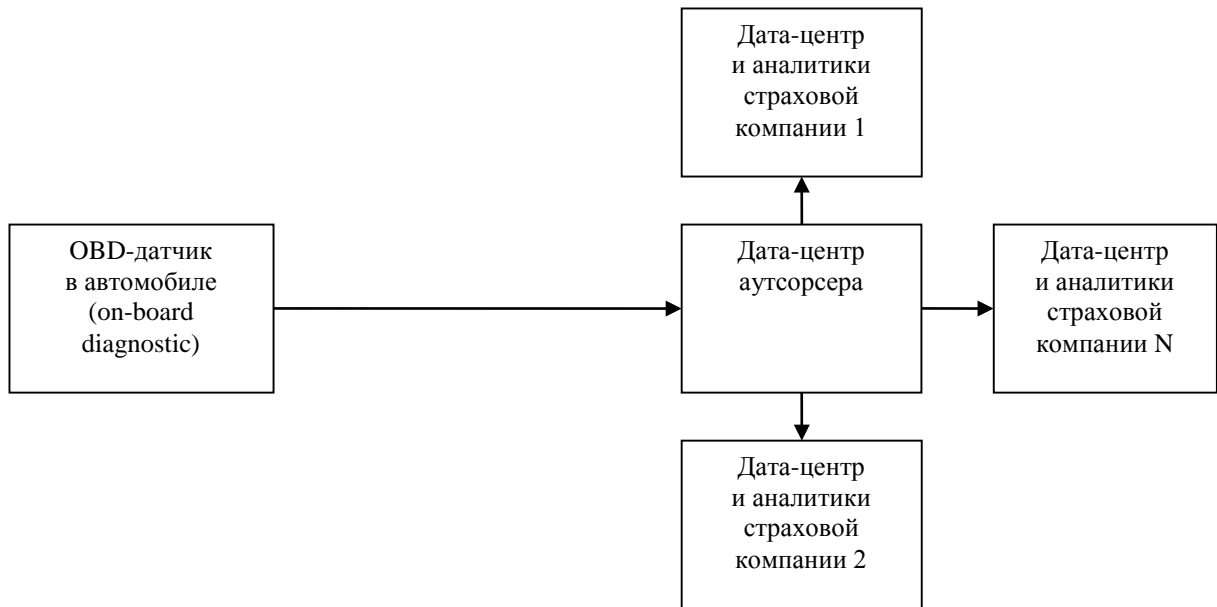


Рисунок 4. Аутсорсинговая модель взаимодействия

Государственно-частная модель станет возможной только в случае, если страховые компании получат доступ к информации федеральных центров «ЭРА–ГЛОНАСС». В противном случае компаниям необходимо самостоятельно разрабатывать телематическую систему, устанавливать собственные датчики в автомобили клиентов и организовывать свой дата-центр (автономно-частная модель), использовать дата-центры других страховщиков (отраслевая модель). Еще один вариант, который становится все более популярным – аутсорсинговые услуги сторонней в отношении страховой отрасли организации.

Заключение.

Современные зарубежные компании рассчитывают страховой тариф на основании телематических данных водителя, определяющих такие индивидуальные показатели как скорость разгона и движения, резкость торможения, интенсивность перестраивания и др. Эти факторы определяются

телематическими датчиками, встраиваемыми в транспортное средство. Таковым датчиком может служить датчик системы «ЭРА–ГОНАСС». Таким образом, мировые тенденции в страховании транспортных средств, принятие Федерального закона №3 95-ФЗ от 28.12.2013г. «О государственной автоматизированной системе «ЭРА–ГЛОНАСС» создают предпосылки для появления нескольких моделей взаимодействия заинтересованных лиц при внедрении новой технологии предоставления услуги автострахования: государственно-частная модель, автономно-частная модель, отраслевая и аутсорсинговая модели.

Список литературы

1. О государственной автоматизированной информационной системе «ЭРА–ГЛОНАСС»: Федеральный закон РФ №395-ФЗ от 28.12.2013.

2. Закон об оснащении легковых автомобилей системой «ЭРА–ГЛОНАСС» прошел второе чтение в Думе //«Motor page» [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.motorpage.ru/magazine/news/zakon_ob_osnashhenii_legkovih_avtomobilej_sistemoj__jera_glonass__proshel_vtoroe_chtenie_v_dume.html (Дата обращения 15.03.2015)