



Максим Шамшин



ПЯТЫЙ СТАНДАРТ

окончил Ленинградский государственный областной университет им. А. С. Пушкина в 1997 году. В 1998–2008 годах работал оценщиком в организациях «Прайс-Н», «Волан М», «Оценка НАМИ». Прошел обучение на эксперта-автотехника, имеет соответствующие дипломы по оценочной деятельности. Как специалист проводил автотехническую судебную экспертизу, таможенную оценку, оценку недвижимости, оценку ущерба автомобилей после ДТП. Руководил филиалом независимой экспертизы, организовывал расчетный центр НЭ, проводил обучающие семинары для специалистов страховых компаний. В 2006–2007 годах в должности заместителя генерального директора компании «Оценка НАМИ» управлял организацией и филиалами. С 2007 года является менеджером по работе с ключевыми клиентами компании «Аудатэкс» (Россия).



Данияр Айгинин

окончил Всероссийскую государственную налоговую академию Министерства финансов РФ по специальности «Прикладная информатика в экономике» в 2008 году. С 2003 по 2011 годы работал в области автомобильного страхования в различных страховых компаниях, среди которых: «Ингосстрах», «УРАЛСИБ», «Альфа-Страхование». С 2011 года является бизнес-аналитиком компании «Аудатэкс» (Россия).

Фото: Audatex

В начале года в Российском союзе автостраховщиков (РСА) состоялось заседание Экспертного совета по разработке единой методики оценки ущерба, полученного транспортным средством в ДТП, в ходе которого были одобрены проекты двух документов – Единой методики определения размера ущерба и Правил проведения независимой технической экспертизы (НТЭ). Официальный статус разработанная методика может получить после принятия соответствующих поправок в российское законодательство. После этого РСА сможет приступить к созданию методики формирования ценовых справочников, на основании которых будет определяться стоимость нормо-часов ремонтных работ, лакокрасочных материалов и запчастей. Прокомментировать ситуацию мы попросили специалистов компании разработчика программного обеспечения для расчета стоимости восстановительного ремонта автотранспорта «Аудатэкс» – менеджера по работе с ключевыми клиентами Максима Шамшина и бизнес-аналитика Данияра Айгинина.

«Современные страховые технологии»: Что изменит принятие новой методики определения стоимости авторемонта? Насколько она необходима?

Максим Шамшин: Новая методика крайне необходима. На сегодняшний день процедура оценки ущерба в рамках ОСАГО имеет несколько подходов. Отсутствие единых стандартов урегулирования приводит к тому, что страховые компании сталкиваются с огромным количеством судебных разбирательств. Так, только за прошлый год было подано более 600 000 судебных исков. Основная проблема, с которой сталкиваются как страховые компании, так и пострадавшие владельцы автомобилей, – разногласия, связанные с оценкой причиненного ущерба, вызванные отсутствием единого подхода при расчете стоимости восстановительного ремонта

«АУДАТЭКС»

Компания «Аудатэкс» – мировой лидер в области разработки программного обеспечения для расчета стоимости восстановительного ремонта автотранспортных средств. Основана в начале 1960-х годов в Германии, в 70-е годы становится транснациональной компанией. В 1997 году стала частью корпорации Claims Solution Group of Automatic Data Processing (ADP) в Нью-Джерси. В 2006 году компания «Аудатэкс» вошла в состав корпорации Solera Inc. К 2013 году Solera и «Аудатэкс» достигли уровня распространения своих услуг на 60 стран мира, включая большинство стран Европы, Азии, Северной и Южной Америки и Австралии.

ТС. Подобная ситуация вызывает шквал недовольства и страховщиков, и пострадавших автовладельцев. Применение новой методики позволит решить эту проблему, удовлетворив обе стороны.

«ССТ»: На заседании, в частности, говорилось о том, что в настоящее время существует четыре разных методики определения стоимости авторемонта, новая методика, которая была разработана экспертами по инициативе РСА, будет пятой. Какую методику использует «Аудатэкс»?

М.Ш.: Для начала несколько слов непосредственно о нашем продукте. Программное обеспечение «Аудатэкс» позволяет осуществлять расчет восстановительного ремонта на основании технологии, заложенной заводом-изготовителем, с использованием нормативов завода-изготовителя. Кроме того, сотрудничая с автопроизводителями и импортерами на территории РФ, мы можем предоставлять актуальную информацию о розничных ценах на российском рынке, а также оказывать всестороннюю помощь нашим пользователям по вопросам, связанным с технологией ремонта автомобилей. Возвращаясь к разговору о методиках, скажу, что наше про-

На сегодняшний день в Европе нет как таковой разницы между методом определения стоимости восстановительного ремонта КАСКО и ОСАГО. То есть существуют единые стандартные источники информации, получаемые либо от автопроизводителей, либо от поставщиков запасных частей и материалов, которые используются на всех этапах абсолютно всеми участниками рынка.

граммное обеспечение, в принципе, может использоваться по любой из ныне существующих. Так, если рассматривать оценку ущерба по ОСАГО, то в этом случае скорее можно говорить об одной-двух, но если брать оценку в общем, то здесь количество методик явно больше. Конечно, в рамках закона об ОСАГО было бы логичнее использовать какую-то одну методику, с единым подходом к формированию справочников запасных частей, лакокрасочных материалов и всех прочих составных калькуляции ремонта.

«ССТ»: Для чего потребовалось разрабатывать новую методику? Почему не взять за основу одну из имеющихся и сделать ее единой для всех?

М.Ш.: Как мне кажется, каждая из методик допускает определенную вариативность при оценке стоимости восстановительного ремонта, что, несомненно, приводит к увеличению количества конфликтных ситуаций при урегулировании убытков.

Новую методику разрабатывают профессионалы. В то же время процесс разработки не закрыт от общества. К обсуждению методики привлекаются общественные организации и профессиональные

сообщества, страховые компании, автопроизводители, поставщики запчастей – то есть в процесс ее разработки вовлечены все участники процесса урегулирования убытков по ОСАГО. В новой методике используются инновационные подходы, например Единый справочник запасных частей и материалов, разрабатываемый с учетом региональных особенностей и конъюнктуры региональных рынков на территории РФ. Согласитесь, все это вселяет надежду на то, что новая методика будет эффективной.

«ССТ»: Насколько необходимо наличие единых ценовых справочников по стоимости ремонтных работ, стоимости лакокрасочных материалов и запчастей?

М.Ш.: Однозначно, эти справочники должны быть едины для всех участников рынка. Сегодня автовладельцев, подающих судебные иски по ОСАГО, можно условно разделить на две категории. Первая – люди, которым просто хочется отремонтировать пострадавший автомобиль, вторая – те, кто хочет нажиться на ситуации, то есть получить средства, превышающие фактические затраты на ремонт. Именно многообразие справочных материалов и подходов к оценке ущерба открывает мошенникам дополнительные инструменты для завышения стоимости ущерба. Не секрет, что в России есть целые регионы, которые живут за счет мошенничества в автомобильном страховании. В связи с этим многие страховые компании сворачивают свое при-

сутствие в «проблемных регионах» по ОСАГО.

«ССТ»: А что подсказывает зарубежный опыт? Стоит ли вводить единые стандарты?

Данияр Айгинин: Еще десять-пятнадцать лет назад в западноевропейских странах (Германия, Великобритания, Франция) была аналогичная ситуация. Отсутствие единых стандартов порождало многочисленные конфликты при оценке стоимости восстановительного ремонта ТС, и, как следствие, росло количество судебных разбирательств. На сегодняшний день в Европе нет как таковой разницы между методом определения стоимости восстановительного ремонта КАСКО и ОСАГО. То есть существуют единые стандартные источники информации, получаемые либо от автопроизводителей, либо от поставщиков запасных частей и материалов, которые используются на всех этапах абсолютно всеми участниками рынка – страховыми компаниями, судебными экспертами и др. Европейский опыт на практике доказал преимущества стандартизации. Теперь и мы движемся в этом направлении.

«ССТ»: В настоящее время страховое сообщество активно обсуждает необходимость принятия новых поправок к закону об ОСАГО. Страховщики предлагают законодательно закрепить возможность оформления небольших аварий по Европротоколу, при условии оборудования транспортных средств специальными

приборами, фиксирующими обстоятельства ДТП в непрерывном и некорректируемом режиме, то есть использования технических средств, обеспечивающих регистрацию сведений о ДТП с применением навигационных спутниковых технологий (ГЛОНАСС или ГЛОНАСС/GPS). Что Вы думаете об этой инициативе?

М.Ш.: Да, сегодня эта тема активно обсуждается как среди страховщиков, представителей смежных профессий, связанных с урегулированием убытков, так и среди автолюбителей. Если не ошибаюсь, даже были запущены пилотные проекты в некоторых российских страховых компаниях. На сегодняшний день данная технология активно применяется в странах Западной Европы. Телематические устройства позволяют отследить автомобиль, его местоположение, провести исследование по скоростным и другим параметрам передвижения ТС. Установка данных устройств дает страховой компании техническую возможность постоянного мониторинга состояния автомобиля; имея телематическую историю, страховая компания может с определенной точностью судить о характере вождения владельца и о страховых рисках, связанных с ним. На наш взгляд, данная технология позволит выйти на качественно новый уровень развития страховых технологий на территории РФ. Для повсеместного использования телематических устройств потребуются определенные усилия: внесение изменений в законода-

тельство, доработки в рамках страхового процесса и т.д.

Д.А.: Я бы хотел уточнить, что если говорить об использовании данных приборов в ОСАГО, то есть в обязательном виде страхования, то не стоит забывать, что в случае принятия этих поправок закон обяжет абсолютно всех владельцев транспортных средств устанавливать данные приборы. А это может привести к возникновению новых проблем. Приобретение и установка телематических устройств потребует дополнительных финансовых затрат, которые лягут на владельцев транспортных средств. Поэтому, на мой взгляд, телематику следует применять в добровольных видах страхования, например в качестве инструмента по снижению стоимости КАСКО для аккуратных водителей. Это, в конечном счете, приведет к повышению культуры вождения.

«ССТ»: По вашим прогнозам, когда российский рынок созреет до применения телематики?

М.Ш.: Думаю, лет через пять. С технической оснащенностью у нас все в порядке, на российском рынке уже сейчас присутствует несколько высокотехнологичных компаний, активно продвигающих телематику в РФ.

Д.А.: Согласен.

Audatex
a Solera company