

Мрнти 06.73.65

JEL Classification: G22

DOI: <https://doi.org/10.52821/2789-4401-2024-2-147-159>

БОНУС-МАЛУС ЖҮЙЕСІНІҢ ХАЛЫҚАРАЛЫҚ ТӘЖІРИБЕСІ

А. О. Базарбаев¹, Б. К. Купешова^{1*}, Б. Ж. Ақпанбетова²

¹Нархоз Университеті, Алматы, Қазақстан Республикасы

²Алматы гуманитарлы-экономикалық университеті, Алматы, Қазақстан Республикасы

АҢДАТПА

Зерттеу мақсаты – көлік құралдары иелерінің азаматтық-құқықтық жауапкершілігін міндетті сақтандыру сыныбы бойынша бонус-малустың тиімділігін бағалау және шет елдерінің тәжірибесіне тән азаматтық-құқықтық жауапкершілігін міндетті сақтандырудың тұжырымдамалық негіздерін бөліп көрсету, сонымен қатар осы сақтандыруды жүргізу шарттарын жетілдіру бойынша ұсыныстар әзірлеу болып табылады.

Әдіснамасы – зерттеудің әдіснамалық негізі ретінде шет елдік ғалым-экономистердің еңбектері мен жариялымдары, жалпы ғылыми және жеке ғылыми таным әдістерінің кешені (аналитикалық, жүйелік әдіс, талдау, синтез, салыстыру және т.б.) қолданылды.

Зерттеудің бірегейлігі / құндылығы – азаматтық-құқықтық жауапкершілігін міндетті сақтандырудың қолайлы мәндерінде оның теңгерімділігін қамтамасыз ету мақсатында бонус-малус жүйесін жаңғыртудың әдіснамалық тәсілдерін қарастырып және қазақстанның сақтандыру нарығында пайдаланудың орындылығы мен мүмкіндігімен айқындалады.

Зерттеу нәтижелері – отандық сақтандыру компанияларының әр түрлі санаттағы сақтанушылардың тәуекел дәрежесі мен мүдделерін ескеретін сақтандыру тарифтерін саралаудың оңтайлы тәсілдерін қолдану және сақтандыру қызметтерін тұтынушылардың кең ауқымы үшін тарифтердің қолжетімділігін сақтау қарыстырылған.

Түйін сөздер: сақтандыру, міндетті сақтандыру, автокөлік иелерінің азаматтық жауапкершілігі, бонус-малус.

КІРІСПЕ

Өмірден тыс сақтандыру (non-life insurance) тәжірибесінде бонус-малус жүйесі (БМЖ) кеңінен қолданылды. Бұл жағдайда сақтандыру сыйлықақысын тағайындау кезінде сақтандыру компаниясы сақтандыру шартының тарихын ескереді: сақтандырудың алдыңғы кезеңдерінде сақтандыру жағдайлары болмаған сақтанушы бонус алады (сақтандыру сыйлықақысы азаяды). Тиісінше, сақтандыру жағдайлары болған сақтанушының сақтандыру сыйлықақысы артады (малус). БМЖ енгізу сақтандыру жағдайларының санын азайтуға ықпал етеді, сондай-ақ сақтандыру жүйесіне «әділеттіліктің» белгілі бір элементін әкеледі: сақтандыру компаниясының портфеліне тәуекелді көбірек енгізген адам көбірек төлейді [1].

Соңғы кездері бсж-мен қатар сақтандырушы мен сақтанушы арасындағы тәуекелді бөлудің әртүрлі жүйелері кеңінен таралуда (сақтандыру жағдайы бойынша шығыстардың бір бөлігін сақтанушы қабылдайды). Тәуекелді пропорционалды бөлу кезінде (сақтанушы сақтандыру жағдайы бойынша келтірілген зиянның пайызын төлейді) ешқандай математикалық проблемалар туындамайды. Тәуекелдің пропорционалды емес бөлінуі жағдайында әдетте бастапқы тәуекелді жабу немесе шегерілетін сақтандыру қолданылады. Бірінші жағдайда сақтандыру компаниясы сақтандыру жағдайы бойынша залалды төлейді, бірақ алдын ала белгіленген (сақтандыру шартында көрсетілген) құннан аспайды. Екінші жағдайда, сақтанушы залал белгіленген мөлшерден аспайтын сақтандыру шарттары бойынша залалды дербес төлейді, ал егер залал мөлшері шегерім деңгейінен асып кетсе, сақтандыру

компаниясы сақтандыру жағдайы бойынша залал мен шегерім деңгейі арасындағы айырманы төлейді (шегерімге жатқызылатын шегерім). Шегеріммен сақтандыру сақтанушы үшін де (ерекше қаржылық қиындықтарға тап болмай, ол сақтандыру жағдайын рәсімдеу қажеттілігінен аулақ болады) және сақтандырушы үшін де ыңғайлы (ұсақ шығындар сақтандыру компаниясының іс жүргізу шығындарын пропорционалды түрде арттырады).

Ж.Лемер жұмысында бонус-малустың оңтайлы жүйесіне анықтама берген: егер ол сақтандырушының да, сақтанушының да талаптарына сәйкес келсе, БМЖ оңтайлы деп аталады, яғни, егер ол қаржылық жағынан теңдестірілген болса (жабық портфель үшін сыйлықақылардың орташа деңгейі жылдан жылға өзгермейді) және әділ болса (әр полис ұстаушы сыйлықақыны төлейді, оның мөлшері ол ұсынатын тәуекелге пропорционалды) [2].

Г. И. Фалиннің жұмысында сақтандыру оқиғаларының саны гофманның үлестірімімен немесе пуассондық үлестірімдердің соңғы қоспасымен сипатталатын жағдай үшін оңтайлы БМЖ құрылды [3]. L. Hulin, D. Justens жұмысында инверттелген гаусс үлестірімі пуассондық үлестіру параметрі ретінде пайдаланылған жағдайда оңтайлы БМЖ нұсқасы ұсынылған [4]. Көптеген БМЖ тек сақтандыру жағдайларының санын есепке алуға негізделген.

Бұл жұмыста сақтандыру жағдайларының санын бөлуді сипаттайтын бірқатар басқа модельдер қарастырылған және сақтандыру жағдайларының санын ғана емес, сонымен қатар сақтандыру төлемдерінің мөлшерін де ескеретін оңтайлы БМЖ модельдері ұсынылған (сақтандыру төлемдерінің мөлшерін ескеретін кейбір модельдер Frangos N.E., Vrontos S.D.) [5]. Айта кету керек, сақтандыру жағдайларының санын сипаттайтын модельді таңдау қиын міндет.

А. А. Цыгановтың, Е. А. Яненконың, В. Н. Баскаковтың қазіргі еңбектерінде бонус-малус жүйесінің мерзімді басылымдардағы жарияланымдар немесе практикалық нұсқаулық түріндегі басылымдар түріндегі тарифке әсері туралы кейбір мәселелер қарастырылады, олар негізінен қолданбалы сипатта болады және көбінесе оңтайлы балама модель құруға бағытталған [6].

Шет елдерде автоазаматтық жауапкершілікті міндетті сақтандыру жол-көлік оқиғаларының алдын алу және олардың салдарының ауырлығын төмендету бөлігінде жол қозғалысының қауіпсіздігіне айтарлықтай әсер етеді. Кейбір шараларды бүкіл сақтандыру қауымдастығы, ал кейбіреулері жеке сақтандыру компанияларының күшімен жүзеге асырады. Сақтандыру қоғамдастығының жол қауіпсіздігін қамтамасыз етуге қатысуының ең көп таралған нысандарының бірі – жол қауіпсіздігін насихаттауды қаржыландыру болып табылады.

Дамыған елдердің көпшілігінде автомобильдерді сақтандыру кезінде бір немесе одан да көп жол-көлік оқиғаларына жауапты сақтанушыға сыйлықақы мөлшерін ұлғайту немесе малуспен айыппұл салатын рейтингтік жүйе бар және сақтандыру жағдайларын жасамаған сақтанушыларды сыйлықақы мөлшерін азайту немесе бонуспен марапаттайды. Бұл жүйенің негізгі мақсаты – сақтанушылардың ұқыпты жүргізуге деген қызығушылығын арттыру, сондай-ақ әрбір сақтанушы өзінің сақтандыру оқиғаларының жиілігіне сәйкес сақтандыру сыйлықақысын төлеуі үшін жеке тәуекелдерді мүмкіндігінше ескеру болып табылады.

НЕГІЗГІ БӨЛІМ

Қолданыстағы «бонус-малус» жүйесі сақтанушылар үшін белгілі бір баға преференцияларын ұсынады. Сонымен қатар, сақтанушылардың көпшілігінің максималды бонусқа қол жеткізуін ескере отырып, сақтандыру сыйлықақысының мөлшеріне тек бір критерий әсер ететіндігін (жол-көлік апатының болуы) ескере отырып, «бонус-малус» жүйесін қайта қарау талап етіледі.

Бонус-малус жүйесі – бұл өткен және қазіргі жүргізу тарихына қатысты жағдайларға байланысты әрбір автокөлік иесі үшін тәуекел дәрежесін есептеу әдісі. Әрбір жүргізуші бонус-малус коэффициентін (БМК) алады, бұл автосақтандыру құнын есептеуге әсер етеді.

Бұл коэффициент белгілі бір факторлардың негізінде есептеледі, мысалы, жазатайым оқиғаның туындауы немесе болмауы, сақтандыру жағдайлары үшін төлемдер саны және т. б. Егер автокөлік иесінің ағымдағы сақтандыру полисі болмаса, оның БМЖ 1-ге тең болады [7].

Көлік құралдары иелерінің азаматтық-құқықтық жауапкершілігін міндетті сақтандыру алғаш рет 1913 жылы норвегияда пайда болды. Одан кейін оны бірқатар батыс еуропа елдері мен ақш-тың штаттары енгізді. Атап айтқанда, Дания – 1919 жылы, Массачусетс – 1927 жылы, Швеция – 1929 жылы, Ұлыбритания – 1930 жылы, Швейцария – 1933 жылы. XX ғасырдың екінші жартысында барлық дамыған және көптеген дамушы елдерде көлік құралдары иелерінің азаматтық-құқықтық жауапкершілігін мін-детті сақтандыру енгізілді.

Бонус-малустың алғашқы жүйелерінің бірі Ұлыбританияда 1910 жылы салынған, Еуропа елдері astin bulletin-де осы тақырып бойынша жұмыс жариялай бастағаннан кейін 1960 жылдан кейін БМЖ қолдана бастады [8].

Автокөлік иелерінің жауапкершілігін сақтандырудағы сыйлықақыны есептеуде осы елдің құқықтық нормалары маңызды рөл атқарады. Мұндай ережелер түзету коэффициенттеріне де, БМЖ-не де қатысты болуы мүмкін. Люксембург, Франция немесе Бельгия сияқты кейбір елдерде БМЖ заңмен енгізілген. Австрияда, Ирландияда, Грецияда, Испанияда, Ұлыбританияда, Польшада немесе Германияда сақтандырушылар БМЖ құра алады. Көбінесе шет елдерде БМЖ-не қатысты нормативтік құқықтық актілердің себебі әлеуметтік-экономикалық детерминанттар болып табылады. Бұл сақтандыру нарығындағы бәсекеге қабілеттілікті шектейді және сыйлықақылардың өсуіне әкелуі мүмкін.

Бүкіл әлемде sbm айтарлықтай әртүрлілікпен ерекшеленеді. Бұл бонус-малус сыныптарының санына, сондай-ақ малус және бонус сыныптарының пропорциясына, сыныптар арасында ауысу ережелеріне қатысты.

Бельгияда, Германияда, Люксембургте немесе Францияда БМЖ өте дамыған, 20-дан астам сыныптары бар және сыныптар арасында ауысудың әртүрлі ережелері бар.

Тек бейтарап және бонустық сыныптары бар БМЖ бар, малус жоқ. Мұндай жүйелер Бразилияда, Испанияда, Кенияда, Швецияда, Англияда, Вьетнамда, Ирландияда, Финляндияда және Гонконгта жұмыс істейді және олардың айрықша ерекшелігі – сыныптардың аз саны және көбінесе бірінші зақымданудан кейін сақтанушылар жеңілдіктерін жоғалтады.

БМЖ тек малус сыныптарымен сирек кездеседі, мысалы ақш. Бұл елде БМЖ бонус-малустың 5 сыныбынан және 100 % таза сыйлықақысы бар бір сыныптан, қалғандары үстемеден тұрады.

Көбінесе сақтандырылғандар бірінші рет кіретін бастапқы сынып, таза сыйлықақысы бар бейтарап сынып болып табылады. Ерекшеліктер болғанымен, мысалы, Германия – 140 %, Бельгия – 85 %, Италия – 115 % және Англия – 75 % [9].

Франция. Францияда міндетті сақтандыруды құқықтық реттеу 1958 жылғы 27 ақпандағы сақтандыру туралы заңдар кодексінің, 1976 жылғы сақтандыру туралы заңдар кодексінің (code des assurances) ережелеріне сәйкес жүзеге асырылады.

Француз базалық мөлшерлемесін есептеу үшін бірнеше міндетті факторлар бар: автомобиль түрі, оны пайдалану аймағы және пайдалану мақсаты. Сақтанушының жасы, тіркеу орны және отбасылық жағдайы сияқты басқа факторларды сақтандыру компаниялары өз қалауы бойынша пайдаланады [10].

«Бонус-малус» француз жүйесінің ерекшелігі:

- Біріншіден, францияда «бонус-малус» коэффициентінің сынып кестесі жоқ. Сақтандыру кезеңінде залалсыз жүру кезінде жүргізуші 5 % жеңілдік алады, ал жүргізушінің кінәсінен жол апаты болған кезде 25 % үстемеақы, ал егер кінә өзара деп танылса, 12,5 % жеңілдік алады. Бұл ретте «бонус-малус» коэффициентін қолданғаннан кейін полистің құны 50 %-дан кем және 350 %-дан артық болмайды;

- Екіншіден, францияда ұқыпты жүргізушілерді ынталандыруға арналған арнайы ережелер бар. Екі жыл бойы көлікті апатсыз басқарған жағдайда сақтандыру сыйлықақысы полистің базалық құнының 100 %-нан аспауы керек. Сақтанушы соңғы бес жыл ішінде жыл сайын жазатайым оқиғаға кінәлі болса да, осы шараның арқасында сақтанушының жазатайым оқиғаның бүкіл тарихы одан есептен шығарылады.

Францияда да «қорғалған жеңілдік» бар: егер үш жыл қатарынан жүргізуші апатсыз жүрсе, онда бір апат оның жеңілдігіне әсер етпейді және ол қайтадан 5 % жеңілдік алады. Мұндағы апаттың екінші жағдайы бірінші болып, ал үшіншісі екінші және т. б. болып саналады.

Франциядағы бонус-малус коэффициенті жүргізушінің сақтандыру тарихымен тығыз байланысты: автокөлікті ауыстырған кезде де, сақтандырушыны ауыстырған кезде де бұл тарих сақталады. Сақтанушының меншігінде бірнеше автокөлік болса, олардың әрқайсысы үшін көлік құралдары иелерінің жауапкершілігін сақтандыру полисін сатып алу қажет, бірақ бір полис ұстаушының әрбір көлігінің тарифі бірдей болады.

Францияда жол ережесін өрескел бұзған жағдайда қолданылатын арнайы айыппұл коэффициенті бар. Мысалы, егер жүргізуші көлікті мас күйінде басқарса немесе жылдамдықты шектен асырып жіберсе, автокөлікті үшінші тұлғалардың жауапкершілігін сақтандыру полисін ұзарту кезінде сізге көбірек төлеуге тура келеді.

Төменде әртүрлі бонус-малус жүйесі және өтпелі ережелері бар елдердің мысалдары берілген (Кесте 1).

Кесте 1 – Франциядағы бонус-малус жүйесі

Франция				0-ден кейін	1-ден кейін	2-ден кейін	3-тен кейін	4-тен кейін
№	сынып		жарна - %	сақтандыру жағдайы (сақтандыру жағдайлары)				
1	1		350%	332%	350%	350%	350%	350%
2	2		303%	287%	350%	350%	350%	350%
3	3		243%	230%	303%	350%	350%	350%
4	4		195%	185%	243%	303%	350%	350%
5	5		156%	148%	195%	243%	303%	350%
6	6		125%	118%	156%	195%	243%	303%
7	7	A	100%	95%	125%	156%	195%	243%
8	8		95%	90%	118%	147%	183%	228%
9	9		90%	85%	112%	140%	175%	218%
10	10		85%	80%	106%	132%	165%	206%
11	11		80%	76%	100%	125%	156%	195%
12	12		76%	72%	95%	118%	147%	183%
13	13		72%	68%	90%	112%	140%	175%
14	14		68%	64%	85%	106%	132%	165%
15	15		64%	60%	80%	100%	125%	156%
16	16		60%	57%	75%	93%	116%	145%
17	17		57%	54%	71%	88%	110%	137%
18	18		54%	51%	67%	83%	103%	128%
19	19		51%	50%	63%	78%	97%	121%
20	20		50%	50%	62%	77%	96%	120%

Ескерту – [11] дереккөз негізінде авторлармен құрастырылған

Заңнамалық тұрғыдан бонус-малус коэффициенті (бм) сыныптарға қатаң бөлінбейді.

- А-бастауыш сынып;
- Сақтандыру жағдайлары болмаған әр жылдан кейін сақтандыру сыйлықақысы 5 %-ке төмендейді;
- Сыйлықақының өсуі 1 сақтандыру жағдайынан кейін 25 %-ға, ал егер жүргізуші ішінара кінәлі болса, 12,5 %-ға артады;
- Сақтандыру жағдайы жоқ 2 жылдан кейін жүргізушінің сыйлықақысы 100 %-ан аспайды (сыйлықақы 100 %-дан асқан жағдайда);
- Сақтандыру жағдайларының саны 3-тен асқан жағдайда қосымша жүктеме 50 %-ге артады;
- Ең жоғары сыныпқа жеткен және осы сыныпта сақтандыру жағдайы жоқ 3 жылдан астам болған жағдайда, 1 сақтандыру жағдайынан кейін сыныпта төмендеу болмайды;
- Лимиттер: 50 %-дан 350 %-ға дейін [11].

Германия. Германиядағы автоазаматтық жауапкершілікті сақтандырудың құқықтық негізі міндетті сақтандыру туралы заң, автоазаматтық жауапкершілікті міндетті сақтандыру туралы заң және сақтандыру шарты туралы заң болып табылады. Міндетті сақтандыру туралы заңның 1-бабына сәйкес, жол қозғалысына қатысатын барлық автомобильдер үшін автоазаматтық жауапкершілікті сақтандыру шартын жасасу міндетті болып табылады.

1994 жылға дейін Германияда тарифтік шектеулер белгіленді, бірақ қазір бүкіл Еуропадағыдай тарифтік ставкаларды еркін белгілеуге рұқсат етілді [12]. Германияда клиентті кемсітпеу принципі қатаң сақталады: сақтандырушының сақтандыруды сатып алудан бас тартуға немесе полистің бағасын, мысалы, елдің көптеген азаматтарының басқа нәсілді адамға асыра бағалауға құқығы жоқ.

Германиядағы тарифтік ставкаларды есептеу кезінде кәсіби бірлестік – неміс сақтандыру одағы (НСО) маңызды рөл атқарады. Ол статистиканы жинайды және өңдейді, соның негізінде өз мүшелеріне тарифтер мен «бонус-малус» коэффициентін қолдану бойынша ұсыныстар береді.

Германияда автокөлік әуесқойлары үшін сақтандыру сыйлықақысын есептеу үшін: автомобиль түрі, тіркеу аймағы, жорық, иесінің кәсібі қолданылады.

Германиядағы «бонус-малус» коэффициент жүйесі 29 сыныптан тұрады (Кесте 2). Сақтандыру полисі клиентке полистің негізгі құнының 245 % құрайтын ең жоғары сыныпқа тек құқықтары бар және тәжірибесі жоқ сақтанушылар кіреді. Егер полис ұстаушының көлік жүргізу құқығы мен тәжірибесі болса, бірақ ол ұзақ уақыт бойы көлік жүргізумен айналыспаған болса, онда сақтандыру сыйлықақысы оның базалық бағасының 140 % құрайды. Апатсыз жүргізушілер жеңілдік алады. 30 жылдық апатсыз жүру тәжірибесі бар егде жастағы автокөлік иесіне саясат жалпы құнының 17 % ғана тұрады.

Германиядағы бонус-малус коэффициенті нақты клиентке және оның сақтандыру шартына байланысты. Германиядағы сақтандыру тарихы автокөлікті ауыстыру кезінде сақталады.

Кесте 2 – Германиядағы бонус-малус жүйесі

Германия				0-ден кейін	1-ден кейін	2-ден кейін	3-тен кейін	4-тен кейін
№	сынып		жарна - %	сақтандыру жағдайы (сақтандыру жағдайлары)				
1	M		245%	SF 1	M	M	M	M
2	0	A1	230%	SF 1	M	M	M	M
3	S		155%	SF 1	M	M	M	M
4	SF 1/2	A2	140%	SF 1	S	M	M	M
5	SF 1		100%	SF 2	SF 1/2	M	M	M
6	SF 2		85%	SF 3	SF 1	S	M	M
7	SF 3		70%	SF 4	SF 2	S	M	M
8	SF 4		60%	SF 5	SF 2	SF 1/2	S	M
9	SF 5		55%	SF 6	SF 3	SF 1/2	S	M
10	SF 6		55%	SF 7	SF 3	SF 1/2	S	M
11	SF 7		50%	SF 8	SF 4	SF 1/2	S	M
12	SF 8		50%	SF 9	SF 4	SF 1	S	M
13	SF 9		45%	SF 10	SF 5	SF 1	S	M
14	SF 10		45%	SF 11	SF 5	SF 1	S	M
15	SF 11		40%	SF 12	SF 5	SF 1	S	M
16	SF 12		40%	SF 13	SF 6	SF 1	S	M
17	SF 13		40%	SF 14	SF 6	SF 2	SF 1/2	M
18	SF 14		40%	SF 15	SF 7	SF 2	SF 1/2	M
19	SF 15		40%	SF 16	SF 9	SF 2	SF 1/2	M
20	SF 16		35%	SF 17	SF 9	SF 2	SF 1/2	M
21	SF 17		35%	SF 18	SF 9	SF 2	SF 1/2	M

22	SF 18		35%	SF 19	SF 9	SF 3	SF 1	M
23	SF 19		35%	SF 20	SF 9	SF 3	SF 1	M
24	SF 20		35%	SF 21	SF 9	SF 3	SF 1	M
25	SF 21		30%	SF 22	SF 10	SF 4	SF 2	M
26	SF 22		30%	SF 23	SF 10	SF 4	SF 2	M
27	SF 23		30%	SF 24	SF 10	SF 4	SF 2	M
28	SF 24		30%	SF 25	SF 11	SF 4	SF 2	M
29	SF 25		30%	SF 25	SF 11	SF 4	SF 2	M
Ескерту – [13] дереккөз негізінде авторлармен құрастырылған								

Германияның Еуропаның басқа елдерінен айырмашылығы – күнтізбелік жылды КБМ кезеңі ретінде пайдаланады.

Бастауыш сынып сыйлықақының 100 % емес, одан жоғары деңгейден басталады. Жүргізуші куәлігін алған жүргізушілер 3 жыл ішінде сақтандыру шартын жасасқан жағдайда «0» сыныпқа түседі. Бұл ережені айналып өтуге болады, егер 18 жастағы жүргізуші сыныпта жоғары деңгеймен бірлескен сақтандыру шартын жасаса, онда ол «sf 1/2» сыныбынан басталады. Егер, бәсекелес 0-сыныпта 1 (күнтізбелік) жылдан аз, бірақ жарты (күнтізбелік) жылдан астам сақтандыру жағдайынсыз болса, олар келесі (күнтізбелік) жылда «sf 1/2» сыныбына жатқызылады.

Тиісінше, бастапқыда «sf 1/2» сыныбына қатысушы, егер кемінде 6 ай бойы сақтандыру жағдайы болмаса, келесі жылы «sf 1» сыныбына көтеріледі.

A1 – жүргізуші куәлігін алғаннан кейін 3 жыл ішінде сақтандыру шартын бірінші рет жасайтындар үшін.

A2 – жүргізуші куәлігін алғаннан кейін 3 жыл ішінде, жоғары сыныппен бірлескен сақтандыру шартын жасасқан жағдайда, сақтандыру шартын бірінші рет жасайтындар үшін [13].

Швеция. А) құқықтық негіз. Жол-көлік оқиғасы туралы заң көлік құралдарын міндетті сақтандыруды реттейтін ережелерді қамтиды. Швеция заңнамасы бойынша талап арыз (сонымен қатар өтемақы туралы кейінгі сот ісі) тек сақтандырушыға қарсы қойылуы мүмкін. Жазатайым оқиғалардан келтірілген залал туралы заңға сәйкес, өтемақы, ең алдымен, жол-көлік оқиғасына ұшыраған адам басқарған көлік құралын сақтандырған көлік құралдары иелерінің жауапкершілігін сақтандырушымен төленеді. Егер басқа көліктің жүргізушісі жол-көлік оқиғасына толық немесе ішінара жауапты болса, онда келтірілген шығынның орнын толтыру, оның мөлшері жауапкершілік дәрежесіне байланысты болады, ал оның шығынын сақтандыру компаниясы төлейді.

Жол-көлік апаты нәтижесінде келтірілген залал туралы заңға сәйкес жәбірленуші тарап швецияның азаптау міндеттемелері туралы заңнамасына сәйкес абайсыздыққа жол берген көлік құралы жүргізушісіне қарсы талап қоюға құқылы. Қалай болғанда да, дене жарақатын алған жағдайда мұндай мүмкіндікті іс жүзінде ешкім пайдаланбайды. Әдетте, жәбірленуші тарап жазатайым оқиға салдарынан келтірілген залал туралы заң бойынша өзіне берілген, кінәлі адам абсолютті жауапты болатын дене жарақаты үшін өтемақы алу құқығын пайдаланады.

В) ең төменгі сақтандыру сомасы. Жол-көлік апаты нәтижесінде келтірілген залал туралы заңға сәйкес, сол жол-көлік апаты үшін өтемақының жалпы мөлшері 300 млн. Швед кронынан аспауы керек (міндеттемелерді орындауды кешіктіргені және сот шығындарын өтегені үшін пайыздарды шегергенде). Бұл сомаға денсаулыққа зиян келтіргені үшін өтемақы да, мүліктік залал үшін өтемақы да кіреді (Кесте 3).

- Швецияда малус жоқ, тек бонустар;
- A1-жасына байланысты алғаш рет сақтандыру шартын жасаушылар үшін;
- A2-жасына байланысты алғаш рет сақтандыру шартын жасаушылар үшін;
- 7-Сыныпқа 6 жыл ішінде сақтандыру жағдайлары болмаған жағдайда қол жеткізіледі;
- Ең жоғары сыныпқа жеткен және осы сыныпта ұзақ уақыт сақтандырусыз болған жағдайда сыныпта төмендетпеуге тиіс.

Кесте 3 – Швециядағы бонус-малус жүйесі

Швеция				0-ден кейін	1-ден кейін	2-ден кейін	3-тен кейін
№	сынып		жарна - %	сақтандыру жағдайы (сақтандыру жағдайлары)			
1	1	A1	100%	2	1	1	1
2	2	A2	80%	3	1	1	1
3	3		70%	4	1	1	1
4	4		60%	5	2	1	1
5	5		50%	6	3	1	1
6	6		40%	6	4	2	1
7	7		25%	7	5	3	1

Ескерту – [14] дереккөз негізінде авторлармен құрастырылған

Америка құрама штаттарында көлік құралдары иелерінің жауапкершілігін міндетті сақтандыру 50 штаттың 45-інде жүзеге асырылады. Міндетті сақтандыру шарттары не федералдық деңгейде белгіленуі мүмкін, бүкіл аумақ үшін бірыңғай болуы мүмкін немесе әртүрлі штаттарда әртүрлі болуы мүмкін [15]. Ең төменгі пакет жылына 500 доллардан басталады, бірақ сақтандыру өтемінің ең аз мөлшері мен сыйлықақы мөлшері сияқты сақтандыру шарттары әр штатта әртүрлі. Біреуінде автокөлік иесі оны OSAGO полисінсіз тіркей алмайды, екіншісінде бірінші апатқа немесе бұзушылыққа дейін ешкім жүргізушіден сақтандыру полисін талап етпейді. АҚШ-та автокөлікті сақтандыру тарифтері мемлекет тарапынан бақыланбайды және сақтандыру компанияларымен белгіленеді [16]. Жылдық сыйлықақы мөлшері автокөліктің құнын және өткен жылдағы сақтандыру тарихын есепке алатын кешенді формула бойынша есептеледі.

Сақтандыру өтемінің мөлшері үш цифрмен сипатталады: біріншіден, әрбір жәбірленушіге физикалық және моральдық зиянды барынша өтеу шамасы (басқаша айтқанда, емдеу шығындарын жабу); екіншіден, апат салдарынан зардап шеккендердің барлығына төленетін төлем сомасы, үшіншіден, материалдық залалды өтеу мөлшері (Кесте 4) [17].

Мемлекетке байланысты тиісті сандар әртүрлі:

- Калифорнияда – 15 000 / 30 000 / 5 000 доллар;
- Нью-Йоркте – 25 000 / 50 000 / 10 000 доллар;
- Аляскада – 50 000 / 100 000 / 25 000 доллар.

Сақтандыру полис иесінің өзіне де, жолаушыларға да медициналық шығындар мен қаржылық шығындарды жабады. Нью-Йоркте 2000 жылы шығарылған С-класты көлігі бар 35 жастағы отбасылық ер адам өзінің көлігін гаражға қояды, гүлденген ауданда, бір күнде 35 км-ге жуық іскерлік мақсатта жүреді, жылына 2 500 доллар сыйлықақы төлейді.

Кесте 4 – Америка Құрама Штаттарындағы бонус-малус жүйесі

АҚШ				0-ден кейін	1-ден кейін	2-ден кейін	3-тен кейін
№	сынып		жарна - %	сақтандыру жағдайы (сақтандыру жағдайлары)			
1	4		+220%	0	1	2	3
2	3		+150%	0	1	2	3
3	2		+90%	0	1	2	3
4	1		+40%	0	1	2	3
5	0	A	0%	0	1	2	3

Ескерту – [17] дереккөз негізінде авторлармен құрастырылған

- АҚШ-та тек малус жүйесі;
- Жүргізуші тарихы соңғы 3 жылда қабылданады;
- А-сақтандыру шартын алғаш жасаушылар үшін;
- Берілген шкала бойынша 0-ден 3-ке дейін малус жол қозғалысы мен апат ережелерін бұзғаны үшін ұпайлар беріледі. Мас күйінде көлік жүргізгені үшін белгілі бір шектен (1000\$) аспайтын шығынмен

жол-көлік оқиғалары жағдайында 3 пунктке және 1 пунктке төмендету. Мыналар малус нүктелер 3 жыл ішінде анықталады және жинақталады.

Қазақстанда «бонус-малус» жүйесі бойынша коэффициенттер (Кесте 5) алдыңғы шарттың қолданылу кезеңінде азаматтық-құқықтық жауапкершілігі сақтандырылған адамдардың кінәсінен сақтандыру жағдайларының болуына немесе болмауына байланысты қолданылады және сақтандыру сыйлықақысын азайтуға немесе ұлғайтуға арналған.

Кесте 5 – Қазақстандағы бонус-малус жүйесі

Сақтандыру мерзімі басындағы сыныбы	Коэффициент мөлшері	Сақтанушының (сақтандырылған тұлғаның) кінәсінен сақтандыру жағдайының болуын есепке алғанда сақтандыру мерзімі аяқталғандағы сыныбы				
		сақтандыру жағдайы 0	сақтандыру жағдайы 1	сақтандыру жағдайы 2	сақтандыру жағдайы 3	сақтандыру жағдайы 4 және одан көп
1	2	3	4	5	6	7
Класс М	2,45	0	М	М	М	М
Класс 0	2,3	1	М	М	М	М
Класс 1	1,55	2	М	М	М	М
Класс 2	1,4	3	1	М	М	М
Класс 3	1	4	1	М	М	М
Класс 4	0,95	5	2	1	М	М
Класс 5	0,9	6	3	1	М	М
Класс 6	0,85	7	4	2	М	М
Класс 7	0,8	8	4	2	М	М
Класс 8	0,75	9	5	2	М	М
Класс 9	0,7	10	5	2	1	М
Класс 10	0,65	11	6	3	1	М
Класс 11	0,6	12	6	3	1	М
Класс 12	0,55	13	6	3	1	М
Класс 13	0,5	13	7	3	1	М

Ескерту – [18] дереккөз негізінде авторлармен құрастырылған

Қазақстандық сақтандыру нарығында бонус-малус жүйелері сыныптар санымен, сыйақы мөлшерлемелерімен және жүйенің сыныптары арасында ауысу ережелерімен ерекшеленеді. Қазақстанда жұмыс істейтін бонус-малус жүйелерінің 15 сыныбы бар, оның ішінде төртеуі жоғары сыйақы мөлшерлемесімен. Әдетте, келесі жылы зақымданудан сақтандыру бағамына жеңілдік 5 %, ең жоғары жеңілдік 50 % құрайды. Сыйлықақылардың максималды өсуі 245 % дейін.

Сондай-ақ, коэффициенттер автокөлік иелерінің жауапкершілігін міндетті сақтандыру бойынша төлемнің базалық мөлшеріне қолданыла бастаған кезде 2007 жылдан бастап автокөлікті жөндеуге және қызмет көрсетуге халықтың шығындары 17 млрд. теңгені құрады. 2022 жылы бұл шығыстардың көлемі 168 млрд. теңгені құрап, соңғы 15 жылда 10 есеге артты.

Қазақстанда сақтандырылған жеңіл көлік құралдарының саны да өсуде, егер 2007 жылы олардың саны 2,2 млн. болса, бүгінде бұл жыл басына 4 млн. және шетелдік автомобильдерді жария еткеннен кейін 4,5 млн. Сонымен қатар, 2008 жылы автокөлік иелерінің жауапкершілігін міндетті сақтандыру шеңберінде жол-көлік оқиғасы залалы үшін орташа төлем 180 мың теңгені құрады, ал 2023 жылы ол небәрі 550 мың теңгеге тең (өсім 2,5 есе).

ҚОРЫТЫНДЫ

Халықаралық тәжірибені қарастыра отырып, «бонус-малус» жүйесін қолданудың мынадай түйінді тұстарын атап өту қажет: бірінші рет жоғары коэффициентпен (100 %-дан жоғары) сақтандыру шартын жасасушылар үшін жеке класс (Германия, Италия сияқты елдерде); әрбір сақтандыру жағдайы үшін бір сыныптан екінші сыныпқа төмендеген кезде біркелкі ауысу; сақтандыру шартын жасасқандар үшін жеңілдіктер кім ең жоғары сыныпқа жетті және бұл сыныпта ұзақ уақыт сақтандыру жағдайы жоқ (Франция, Швеция, Австрия); егер сақтандыру жағдайы болса, бонус-малус сыныбын анықтау үшін сақтандыру жағдайының жиілігі мен ауырлығы ескеріледі (АҚШ, Швеция); кейбір елдерде сақтандыру сыныбын анықтау кезінде тек сақтандыру жағдайлары ғана ескерілмейді, сонымен қатар сынып жылдамдықты арттыру, мас күйінде көлік жүргізу және т. б. сияқты жол ережелерін бұзғаны үшін төмендетілуі мүмкін (АҚШ, Франция).

Зерттеу көлік иелерінің азаматтық жауапкершілігін міндетті сақтандыру бойынша сақтандыру сыйлықақыларының өсу серпінін, сақтандырудың негізгі шарттарын, сақтандырудың осы түрінің шарттарын ұлттық реттеудің ЕО директиваларының талаптарымен арақатынасын сипаттайтын ЕО елдерінің негізгі статикалық көрсеткіштерін жүйелендірді.

Автоазаматтық жауапкершілікті міндетті сақтандырудың ең ірі Еуропалық нарығы – Италия: сақтандыру сыйлықақыны жынау 18,2 млрд. еуро құрады. Одан кейін Германия (13,1 млрд. еуродан астам), Франция (шамамен 7,6 млрд. еуро).

Сақтандыру оқиғаларының орташа жиілігі шамамен 7 % құрайды. Сарапшылар көптеген елдерде хабарланған сақтандыру жағдайларының төмен жиілігі болашақ жылдардағы сақтандыру сыйлықақысының мөлшері ағымдағы жылы хабарланған сақтандыру оқиғаларының санына байланысты болатын қолданыстағы бонустық-малус жүйелерімен түсіндірілетінін атап өтеді.

ЕО елдерінде автоазаматтық жауапкершілікті міндетті сақтандыру бойынша сақтандыру төлемінің орташа мөлшері шамамен 10 мың еуроны құрайды. Сонымен қатар, бұл көрсеткіш әр елде айтарлықтай ерекшеленеді, бұл, ең алдымен, сақтандыру өтемінің де, сондай-ақ құрамын (өтелетін залал мен залалдың түрлері) және өтеуді есептеу тәртібін реттейтін азаматтық заңнаманың да әртүрлі шарттарымен түсіндіріледі.

Сақтандыру операцияларының шығын көрсеткіштері 60-тан 99 %-ға дейін құрады. Шығынның минималды көрсеткіші (60 %) Германияға тән. Егер сақтандырушылардың істерді жүргізуге арналған шығыстарын назарға алсақ, сақтандырушылардың автоазаматтық жауапкершілікті міндетті сақтандыру өткізуден түсетін пайдасы қолайлы жылдары 2 %-дан аспайды деген қорытынды жасауға болады.

Еуропа елдерінде автоазаматтық жауапкершілікті міндетті сақтандыру дамуының аса маңызды үрдісі жол-көлік оқиғасында жәбірленушілердің өмірі мен денсаулығына келтірілген зиянды өтеуге байланысты сақтандыру төлемдерінің мөлшерінің өсуі болып табылады. Ғылыми зерттеуде жәбірленушінің көптеген Еуропа елдерінің заңнамасы бойынша зиян келтірушіден және, тиісінше, автоазаматтық жауапкершілікті міндетті сақтандыру шарты бойынша келтірілген залалдың орнын толтыруды талап етуге негіздердің кең тізімі бар екендігі көрсетілген. ЕО-ның жаңа елдерінде автоазаматтық жауапкершілікті міндетті сақтандыру сақтандырудың негізгі түрі болып табылады, ол жалпы сақтандыру сыйлықақыларының 40-70 % құрайды.

Қолданыстағы БМЖ модернизациясымен байланысты практикалық мәселені кешенді шешу әлдеқайда күрделі екенін атап өткен жөн, өйткені ол бірқатар қосымша, көбінесе бейресми критерийлерді ескере отырып, белгілі бір мағынада тиімді жүйені таңдауды қамтиды. Бонус-малустың «тиімді» жүйесін таңдау кезінде іздестіру, әдетте, актуарийлерден алыс принциптерге негізделген, сондықтан бұл жұмыстың шеңберінен шығады.

Бұл ретте кез келген жағдайда жүйенің құрылымы мен коэффициенттерін өзгерту туралы шешім қабылданады немесе қабылданбайды, бонус-малус жүйесінің демографиялық көрсеткіштері мен функционалдық сипаттамаларының сақтандыру сыйлықақысының мөлшеріне әсерін жыл сайынғы мониторингілеу және көлік құралдары иелерінің азаматтық-құқықтық жауапкершілігін міндетті сақтандыру бойынша сақтандыру тарифтерін жыл сайын түзету кезінде осы әсерді есепке алу талап етіледі.

Қазақстанда автокөлік тәуекелдерін сақтандыру саласында қазіргі уақытта заңнаманың жетілмегендігімен, кәсіпқойлықтың, тәжірибенің, дәстүрлердің, құқықтық сауаттылықтың, сақтандыру мәдениетінің және т. б. болмауымен байланысты көптеген шешілмеген проблемалар бар. Алайда, жаппай автокөліктендіру, нарықтық қатынастар және әлеуметтік қорғаудың мемлекеттік функцияларын шектеу жағдайында автосақтандыру, оның барлық кемшіліктеріне қарамастан, көлік құралдары иелері мен үшінші тұлғалардың жол-көлік оқиғалары және ұрлау кезіндегі мүлкіктік мүдделерін қорғаудың, әсіресе азаматтық жауапкершілікке байланысты зардап шеккен үшінші тұлғаларға келтірілген материалдық және моральдық зиянды өтеу талап етілетін жағдайларда ең сенімді құралы болып табылады.

Әдебиеттер тізімі

1. Лемер Ж. Автомобильное страхование. Актуарные проблемы. – М.: «Янус-к», 1998. – 316 С.
2. Лемер Ж. Системы бонус-малус в автомобильном страховании. – М.: «Янус-к», 1998. – 268 С.
3. Фалин Г. И. Математический анализ рисков в страховании. – Рос. Юрид. Издательский дом, 1994. – 85 С.
4. Hulin L., Justens D., Pictet-luxembourg B. General properties of mixed poisson distributions application to data fitting in the case of “automobile collision claims” distributions // 2nd conference in actuarial science & finance in samos. – 2002. – Vol. 7. – 193-203.
5. Frangos N. E., Vrontos S. D. Design of optimal bonus-malus systems with a frequency and a severity component on an individual basis in automobile insurance // Astin bulletin. – 2001. – V. 31. – P. 1–22.
6. Цыганов А.А., Баскаков В.Н., Языков А.Д. Влияние системы бонус-малус на тарифообразование при обязательном страховании ответственности владельцев транспорта в России (осаго) // прикладная эконометрика. – 2019. – Vol. 56. – P. 123–141.
7. Порядок применения системы «бонус-малус» в автостраховании: подробное руководство [электронды ресурс] // официальный сайт управления образования администрации г. Кудымкара [web-сайт]. – N.D. – Url: <https://kudobr.Ru> (қарау уақыты: 18.12.2023).
8. Bichsel F. Une méthode pour calculer une ristourne adéquate pour années sans sinistres // astin bulletin: the journal of the iaa. – 1960. – № 3(1). – P. 106-112.
9. Бидайбек М. Н. Актуализация страховых тарифов по обязательному страхованию гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств в республике казахстан с учетом оптимизации системы «бонус-малус» // молодой ученый. – 2022. – № 10(405). – С. 28-30.
10. Благути Д. Ю. Французский режим возмещения ущерба от стихийных бедствий // страховое дело. – 2002. – № 11. – С. 57-62.
11. Сведения и материалы [электронды ресурс] // официальный сайт национального банка РК [web-сайт]. – N.D. – Url: <https://www.Nationalbank.Kz> (қарау уақыты: 18.12.2023).
12. Плешков а. П., Орлова и. В. Очерки зарубежного страхования. – М.: Анкил, 1997. – 200 С.
13. Growitsch C. et al. Risikoorientierte prämiendifferenzierung in der kfz-haftpflichtversicherung – mehr prämiengerechtigkeit und weniger verkehrsunfälle? // Zeitschrift für die gesamte versicherungswissenschaft. – 2006. – Vol. 95. – С. 225-249.
14. Губина А. Ю., Сечко В. В. Система бонус малус в автомобильном страховании // международная научная конференция «теория вероятностей, случайные процессы, математическая статистика и приложения». – Минск, 2008. – С. 57-64.
15. Жилкина М. Обязательное страхование: зарубежная практика // страховое ревю. – 2000. – № 3. – С. 35-36.
16. Алиев Р. Страхование регулирование в США: обзор // страховое дело. – 2000. – № 5. – С. 18-35.
17. Базанов А. Н., Дэвидсон И. В. Страхование личного автотранспорта в США и России. Краткий сравнительный анализ // страховое дело. – 2005. – № 7. – С. 55-58.
18. Көлік құралдары иелерінің азаматтық-құқықтық жауапкершілігін міндетті сақтандыру бойынша сақтандыру сыйлықақысын есептеу үшін «бонус-малус» жүйесі бойынша коэффициентті есептеу және

қолдану қағидаларын бекіту туралы. ҚР қаржы нарығын реттеу және дамыту агенттігі басқармасының 23.11.2022 №102 Қаулысы [электронды ресурс] // Әділет [web-сайт]. – 2022. – URL: <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/v1600013928> (қарау уақыты: 18.12.2023).

References

1. Lemer, J. (1998). *Avtomobilnoe strahovanie. Aktuarnye problemy*. M.: «Janus-k». 316 P. (In russian).
1. Lemer, J. (1998). *Sistemy bonus-malus v avtomobilnom strahovanii*. M.: «Janus-k». 268 P. (In russian).
2. Falin, G. I. (1994). *Matematicheski analiz riskov v strahovanii* [математический анализ рисков в страховании]. Ros. ĭurid. Īzdatelski dom. 85 S.
3. Hulin, L., Justens, D., & Pictet-luxembourg, B. (2002). General properties of mixed poisson distributions: application to data fitting in the case of "automobile collision claims" distributions. In 2nd conference in actuarial science & finance in samos (vol. 7, Pp. 193-203).
4. Frangos, N. E., & Vrontos, S. D. (2001). Design of optimal bonus-malus systems with a frequency and a severity component on an individual basis in automobile insurance. *Astin bulletin*, 31, 1-22.
5. Syganov, A. A., Baskakov, V. N., & Īazykov, A. D. (2019). Vlianie sistemy bonus-malus na tarifoobrazovanie pri obāzatelnom strahovanii otvetstvenosti vladelsev transporta v rosi (osago). *Prikladnaia ekonometrika*, 56, 123-141 (in Russian).
6. Porādok primeneniia sistemy "bonus-malus" v avtostrahovanii: podrobnoe rukovodstvo. (N.D.). Official website of the education department of the kudymkar city administration. Retrieved december 18, 2023, from <https://kudobr.Ru> (in Russian).
7. Bichsel, F. (1960). Une mēthode pour calculer une ristourne adēquate pour annēes sans sinistres. *Astin bulletin: the journal of the iaa*, 3(1), 106-112 (in French).
8. Bidaibek, M. N. (2022). Aktualizatsia strahovyh tarifov po obāzatelnomu strahovaniu grajdansko-pravovoi otvetstvenosti vladelsev transportnyh sredstv v respublike kazakhstan s uchetom optimizatsii sistemy "bonus-malus". *Molodoi uchenyi*, 10(405), 28-30 (in Russian).
9. Blagutin, d. Īu. (2002). Fransuzski rejim vozmeseniia ushcherba ot stihinyh bedstvi. *Strahovoe delo*, 11, 57-62 (in Russian).
10. Svedeniia i materialy. (N.D.). Official website of the national bank of rk. Retrieved december 18, 2023, from <https://www.Nationalbank.Kz> (in Russian).
11. Pleškov, A. P., & Orlova, I. V. (1997). *Ocherki zarubejnogo strahovania*. M.: Ankil. 200 P. (In Russian).
12. Growitsch, c., Et al. (2006). Risikoorientierte prēmendifferenzierung in der kfz-haftpflichtversicherung – mehr prēmienberechtigung und weniger verkehrsunfälle? *Zeitschrift für die gesamte versicherungswissenschaft*, 95, 225-249 (in German).
13. Gubina, A. Īu., & Sechko, V. V. (2008). Sistema bonus malus v avtomobilnom strahovanii [система бонус-малус в автомобильном страховании]. In *mejdunarodnaia nauchnaia konferensia «teoria veroiatnostei, sluchainye prosesy, matematicheskaia statistika i prilozhenia»* (pp. 57-64). Minsk. (In Russian).
14. Jilkina, M. (2000). Obāzatelnoe strahovanie: zarubejnaia praktika. *Strahovoe revū*, 3, 35-36 (in russian).
15. Aliev, R. (2000). Strahovoe regulirovanie v sša: obzor. *Strahovoe delo*, 5, 18-35. (In Russian).
16. Bazanov, A. N., & Davidson, V. (2005). Strahovanie lichnogo avtotransporta v sša i rosi. *Kratki sravnitelnyi analiz*. *Strahovoe delo*, 7, 55-58. (In Russian).
17. Kölk qūraldary ieleriniñ azamattyq-qūyqytyq jauapkerşılıgın mindetti saqtandyru boıynşa saqtandyru syilyqaqsyn esepu üşin «bonus-malus» jüesi boıynşa koefisientti esepu jāne qoldanu qağıdalaryn bekıtu turaly. Qr qarjy naryğyn retteu jāne damytu agenttiğı basqarmasynyñ 23.11.2022 №102 Qaulysy. Ädilet. 2022. Retrieved december 18, 2023, from <https://adilet.Zan.Kz/kaz/docs/v1600013928> (in Kazakh).

INTERNATIONAL PRACTICE OF THE BONUS-MALUS SYSTEM

A. O. Bazarbayev¹, B. K. Kupeshova^{1*}, B. J. Akpanbetova²

¹Narxoz University, Almaty, Republic of Kazakhstan

²Almaty University of Humanities and Economics, Almaty, Republic of Kazakhstan

ABSTRACT

Purpose of the research – evaluation of the effectiveness of the "bonus-malus" in the class of compulsory insurance of civil liability of vehicle owners and the identification of the conceptual foundations of compulsory insurance of civil liability inherent in the experience of foreign countries, as well as the development of proposals to improve the rules of this insurance.

Methodology – the methodological basis of the research was the works and publications of foreign economic scientists, a set of general scientific and private methods of scientific cognition (analytical, systematic method, analysis, synthesis, comparison, etc.).

Originality / value – in order to ensure a balance with favorable values of compulsory civil liability insurance, methodological approaches to the modernization of the bonus-malus system are provided and determined by the expediency and possibility of use in the insurance market of kazakhstan.

Findings – it provides for the use of optimal ways of differentiating insurance tariffs by domestic insurance companies, taking into account the degree of risk and interests of policyholders of various categories, and maintaining the availability of tariffs for a wide range of consumers of insurance services.

Keywords – insurance, compulsory insurance, civil liability of car owners, bonus-malus.

МЕЖДУНАРОДНАЯ ПРАКТИКА СИСТЕМЫ БОНУС-МАЛУС

A. O. Базарбаев¹, б. К. Купешова^{1*}, б. Ж. Акпанбетова²

¹Университет Нархоз, Алматы, Республика Казахстан

²Алматинский гуманитарно-экономический университет, Алматы, Республика Казахстан

АННОТАЦИЯ

Цель исследования – оценка эффективности бонуса-малуса по классу обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств и выделение концептуальных основ обязательного страхования гражданско-правовой ответственности, присущих опыту зарубежных стран, а также выработка предложений по совершенствованию правил ведения данного страхования.

Методология – в качестве методологической основы исследования использовались труды и публикации зарубежных ученых-экономистов, комплекс общенаучных и частных методов научного познания (аналитический, системный метод, анализ, синтез, сравнение и др.).

Оригинальность / ценность исследования – в целях обеспечения сбалансированности при благоприятных значениях обязательного страхования гражданско-правовой ответственности предусматриваются методологические подходы к модернизации системы бонус-малус и определяются целесообразностью и возможностью использования на страховом рынке казахстана.

Результаты исследования – предусматривается применение оптимальных способов дифференциации страховых тарифов отечественными страховыми компаниями, учитывающих степень риска и интересы страхователей различных категорий, и сохранение доступности тарифов для широкого круга потребителей страховых услуг.

Ключевые слова: страхование, обязательное страхование, гражданская ответственность автовладельцев, бонус-малус.

АВТОРЛАР ТУРАЛЫ

Базарбаев Асылбек Ориншаихович – экономика ғылымдарының кандидаты, қауымдастырылған профессор, Нархоз Университеті, Алматы, Қазақстан Республикасы, e-mail: asylbek.bazarbaev@narхоз.kz, ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-3290-3349>.

Купешова Баян Куанышбековна – экономика ғылымдарының магистрі, аға оқытушы, Нархоз Университеті, Алматы, Қазақстан Республикасы, e-mail: bayan.kupeshova@narхоз.kz, ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-5335-8685>*

Ақпанбетова Бейнегуль Женисовна – экономика ғылымдарының кандидаты, доцент, Алматы гуманитарлы-экономикалық университеті, Алматы, Қазақстан Республикасы, e-mail: abeinegul@gmail.com, ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0002-6817-052x>.

MPHTI 06.35.35

JEL Classification: C23; D24; G32

DOI: <https://doi.org/10.52821/2789-4401-2024-2-159-171>

КАПИТАЛ ҚҰРЫЛЫМЫ, ТАБЫСТЫЛЫҚ ЖӘНЕ ТӘУЕКЕЛ: ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫНЫҢ ӨНЕРКӘСІП СЕКТОРЫНДАҒЫ ШАҒЫН КОМПАНИЯЛАРДЫ ЗЕРТТЕУ

С. Э. Кокеева^{1*}, А. А. Адамбекова²

¹Нархоз Университеті, Алматы, Қазақстан Республикасы

²Әл-Фараби атындағы Қазақ Ұлттық университеті, Алматы, Қазақстан Республикасы

АНДАТПА

Зерттеу мақсаты. Капитал құрылымының өнеркәсіп саласында қызмет атқаратын қазақтандық шағын компаниялар қызметінің нәтижесіне әсерін анықтау.

Зерттеу проблемасы. Зерттеуде талдауға алынатын мәселе: капитал құрылымы өнеркәсіп саласында қызмет атқаратын қазақтандық шағын компаниялардың қызмет нәтижесіне әсер ме?

Зерттеу әдістемесі. Бұл зерттеуде 2012-2022 жылдар аралығындағы жылдық есептіліктер негізінде Қазақстанның 30 шағын өнеркәсіп саласындағы компаниялардың деректері пайдаланылды. Зерттеуде қолданылатын тәуелді айнымалы ретінде жалпы қарыз коэффициенті қарастырылады. Табыстылық көрсеткіші, бизнес-тәуекел, салық үнемділігі және компанияның жасы тәуелсіз айнымалылар ретінде алынды. Деректерді талдау үшін статистика, корреляция және көпөлшемді регрессия қолданылды.

Зерттеудің бірегейлігі / құндылығы. Капитал құрылымы табыстылық, салық ауыртпалығы, бизнес-тәуекелі факторларына тәуелді екені анықталды. Кәсіпорын жасының қарыз капиталына айтарлықтай әсері анықталмады.

Зерттеу нәтижелері. Бұл зерттеу дамушы елдердегі капитал құрылымының факторлары мен өнеркәсіп саласында қызмет атқаратын шағын кәсіпорындардың қаржылық жағдайы туралы әдебиеттерді толықтырады. Сонымен қатар, зерттеу тәуекелдерді төмендету мақсатында қарыз капиталын қолданудың компания табыстылығын арттыру үшін потенциалды мүмкіндіктерін зерттеп білуге бағытталады.

Түйін сөздер: капитал құрылымы, қарыз коэффициенті, тиімді қызмет, бизнес тәуекелі.

КІРІСПЕ

Капитал құрылымына байланысты қабылданатын шешімдер компанияның құнын арттыру үшін маңызды. Сол себепті оңтайлы капитал құрылымын құру үшін оған әсер ететін факторларды ескеру