



ՀՀ ԿՐԹՈՒԹՅԱՆ ԵՎ ԳԻՏՈՒԹՅԱՆ
ՆԱԽԱՐԱՐՈՒԹՅՈՒՆ



ՀԱՅԱՍՏԱՆԻ ՊԵՏԱԿԱՆ
ՏՆՏԵՍՈՒԹՅԱՆ
ՀԱՄԱՐԱԿԵՆՏՐ



**ՏՆՏԵՍՈՒԹՅԱՆ ԵՎ
ՀԱՍԱՐԱԿՈՒԹՅԱՆ ԶԱՐԳԱՑՈՒՄ.
21-րդ դարի մարտահրավերներ
և հնարավորություններ**

**DEVELOPMENT OF ECONOMY AND SOCIETY:
Challenges and Opportunities of 21st Century**

**РАЗВИТИЕ ЭКОНОМИКИ И ОБЩЕСТВА:
ВЫЗОВЫ И ВОЗМОЖНОСТИ 21-ого века**

ՀՊՏՀ 27-ՐԴ ԳԻՏԱԺՈՂՈՎ

2017 թ., նոյեմբերի 22-24

Երևան 2018

ՀՏԴ 330:06
ԳՄԴ 65
Տ 778

Հրատարակվում է
ՀՊՏՀ գիտական խորհրդի որոշմամբ

Խմբագրական խորհրդի նախագահ՝

ԿՈՐՅՈՒՆ ԱԹՈՅԱՆ

ՀՊՏՀ ռեկտոր, Կ.գ.դ., պրոֆեսոր

Խմբագրական խորհուրդ՝

- ԴԻԱՆԱ ԳԱԼՈՅԱՆ** - ՀՊՏՀ միջազգային տնտեսական հարաբերությունների ամբիոնի վարիչ, Կ.գ.դ., դոցենտ
ՍՈՒՐԵՆ ԳԵՎՈՐԳՅԱՆ - ՀՊՏՀ բնօգտագործման տնտեսագիտության ամբիոնի վարիչ, Կ.գ.դ., պրոֆեսոր
ԱՇՈՏ ՄԱԹԵՎՈՍՅԱՆ - ՀՊՏՀ հաշվապահական հաշվառման և աուդիտի ֆակուլտետի դեկան, Կ.գ.դ., պրոֆեսոր
ԽՈՐԵՆ ՄԻՆԻԹԱՐՅԱՆ - ՀՊՏՀ գիտության և ասպիրանտուրայի բաժնի պետ, Կ.գ.թ., դոցենտ
ԱՇՈՏ ՍԱԼԼԱԶԱՐՅԱՆ - ՀՊՏՀ ֆինանսների ամբիոնի վարիչ, Կ.գ.դ., պրոֆեսոր
ՎԱՐԴԱՆ ՍԱՐԳՍՅԱՆ - ՀՊՏՀ տնտես. ինֆորմ. և տեղեկ. համակ. ամբիոնի վարիչ, Կ.գ.դ., պրոֆեսոր
ՅՈՒՐԻ ՍՈՒՎԱՐՅԱՆ - ՀՊՏՀ կառավարման ամբիոնի վարիչ, ՀՀ ԳԱԱ ակադ., Կ.գ.դ., պրոֆեսոր
ԳԱԳԻԿ ՎԱՐԴԱՆՅԱՆ - ՀՊՏՀ պրոռեկտոր, Կ.գ.դ., պրոֆեսոր

ՏՆՏԵՍՈՒԹՅԱՆ ԵՎ ՀԱՍԱՐԱԿՈՒԹՅԱՆ ԶԱՐԳԱՑՈՒՄ. 21-րդ դարի մարտահրավերներ և
Տ 778 հնարավորություններ: ՀՊՏՀ 27-րդ գիտաժողովի նյութեր / ՀՊՏՀ: - Եր.: Տնտեսագետ,
2018, 780 էջ:

ՀՏԴ 330:06
ԳՄԴ 65

ISBN 978-9939-61-177-8

© «Տնտեսագետ» հրատարակչություն, 2018 թ.

ՈՂՋՈՒՅՆԻ ԽՈՍՔ

Գիտաժողովի հարգելի՛ մասնակիցներ,

շնորհավորում եմ բոլորիս Հայաստանի պետական տնտեսագիտական համալսարանի 27-րդ գիտաժողովի բացման առթիվ և ցանկանում եմ շնորհակալություն հայտնել գիտաժողովի բոլոր մասնակիցներին, ովքեր հեղափոխություն են ցուցաբերել տնտեսության և հասարակության զարգացմանն առնչվող հրապապ հարցերի նկատմամբ:

Մեր համալսարանի տարեկան գիտաժողովները գեղեցիկ ավանդույթ են դարձել, բայց ես ուրախությամբ եմ նշում, որ դրանց կողքին այսօր առկա են մեր համալսարանի գիտական գործունեությունն արտացոլող այլ ձևաչափեր նույնպես: Հպարտությամբ եմ նշում, որ հեղափոխական համալսարան դառնալու և մեր պետության տնտեսական կյանքին մասնագիտական մասնակցություն ունենալու իմ տեսլականը կամաց-կամաց կյանքի է կոչվում: Համալսարանի «Ամբերդ» հեղափոխական կենտրոնի գործունեությունն այսօր տալիս է նշանակալի արդյունքներ. այսօրեղ ոչ միայն իրականացվում են հանրապետության տնտեսական արդիական հիմնախնդիրների վերաբերյալ հեղափոխություններ, այլև կենտրոնի աշխատակիցները բուհի դասախոսական կազմի ներկայացուցիչների հետ, որպես փորձագետներ, հանդես են գալիս համապետական քննարկումներում:

Մինչ տարեկան գիտաժողովի կազմակերպումը գիտական սեմինարների ձևաչափերով հանդես եկան մեր ամբիոնները՝ շնորհանդեսներով ներկայացնելով իրենց ուսումնասիրության առանցքում առկա թեմաները: Այս ուսումնական տարվանից տրվեց գիտաուսումնական լաբորատորիաների մեկնարկը, ինչը գիտական դրամաշնորհներ, գիտաուսումնական խմբեր և գիտահեղափոխական կյանքի աշխուժացմանը միտված այլ ձևաչափեր ներդնելու մեր մոտեցումների հրաշալի շարունակությունն է:

Համալսարանի տարեկան գիտաժողովը ես հատկապես կարևորում եմ ակնկալիքով, որ այն պետք է վեր հանի մեր հավաքական գիտական ներուժը, ցույց տա համալսարանում գիտական կյանքի որակական փոփոխությունը և դառնա հեղափոխ գործունեության յուրօրինակ ուղենիշ: Այս գիտաժողովի հիմքում տնտեսության և հասարակության զարգացման հարցերն են, որոնք ի ցույց են դնում մեր դարաշրջանի մարտահրավերներն ու հնարավորությունները: Իսկապես, սրանք այնքան փոխկապակցված և կարևոր հարցեր են, որոնք չպետք է անտարբեր թողնեն տնտեսագետներին, չէ՞ որ չի կարող լինել հասարակական զարգացման որևէ մակարդակ՝ առանց կենսունակ տնտեսության:

Հուսով եմ, որ գիտաժողովը՝ իր բաժանմունքներով և կլոր սեղաններով, հնարավորություն կտա մասնագետներին ներկայացնելու իրենց մոտեցումները, բացահայտելու գիտաժողովի խորագրում արտացոլված թեման՝ իր բոլոր շերտերով և նրբություններով: Այնպես որ, արգասաբեր և աշխույժ աշխատանք եմ մտադրում Ձեզ:

Շնորհակալ եմ ուշադրության համար:

ԿՈՐՅՈՒՆ ԱԹՅԱՆ
ՀՊՏՀ ռեկտոր, պրոֆեսոր

ՔՆԱՐԻԿ ԱՅՎԱԶՅԱՆ

*Տնտեսագիտության թեկնածու,
դասախոս, ՀՊՏՀ ԳՄ*

ԳԱՅԱՆԵ ԲԱՐՍԵՂՅԱՆ

*ՀՀ կենտրոնական բանկի վարկային ռեգիստրի
ղեկավար*

**ՀՀ ԱՎՏՈԱՊԱՀՈՎԱԳՐԱՎՃԱՐՆԵՐԻ ՀԱՇՎԱՐԿՄԱՆ ՀԻՄՔՈՒՄ
ԸՆԿԱԾ ՌԻՍԿԱՅԻՆ ԳՈՐԾՈՆՆԵՐԻ ԲԱՑԱՀԱՅՏՈՒՄԸ¹**

Հիմնաբառեր. ավտոտրանսպորտային միջոցների ապահովագրություն, լոջիթ մոդել, ռիսկային խմբեր, պատահարի հավանականություն

2010 թվականից ՀՀ-ում ներդրվեց ավտոտրանսպորտային միջոցների օգտագործումից բխող պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրությունը: Վերջինս նոր մարտահրավերներ առաջադրեց ապահովագրական ընկերություններին՝ սահմանելու փարբերակված ապահովագրավճարներ ռիսկային և ոչ ռիսկային դասի վարորդների խմբերի համար:

Այս վերլուծության նպատակն է բացահայտել ավտոապահովագրավճարների հաշվարկման հիմքում առկա նոր ռիսկային գործոնները, որոնք հիմնված են ՀՀ էմպիրիկ տվյալների վրա:

Ավտոտրանսպորտային միջոցների օգտագործումից բխող պատասխանատվության պարտադիր ապահովագրությունը մի համակարգ է, որի պարագայում յուրաքանչյուր վարորդ ավտոապահովագրող ընկերությանը վճարած ապահովագրավճարի դիմաց ամբողջությամբ կամ մասամբ ազատվում է 3-րդ կողմին պատճառած վնասի դիմաց փոխհատուցելու պարտավորությունից ավտոտրանսպորտային պատահարի դեպքում: Ապահովագրավճարի մեծությունը, իր հերթին, ենթադրում է 2 բաղադրիչի հանրագումար՝ հիմնական և լրացուցիչ: Ընդ որում, լրացուցիչ կամ, որ նույնն է, հավելավճարի չափը պայմանավորող գործոններն են վարորդի կողմից ավտոմեքենայի օգտագործման նշանակությունը (տաքսի, հանրային տրանսպորտ, անձնական օգտագործման, առևտրային և բիզնես նպատակով օգտագործվող ավտոմեքենաներ), շարժչի հզորությունը և վարորդի՝ ավտոպատահարների նկատմամբ հակվածությունը²: Ավտոապահովագրող ընկերությունների համար շատ կարևոր են ավտոպատահարների տեղի ունենալու հավանականության վրա ազդող գործոնների բացահայտումը և արդարության սկզբունքով հավելավճարի սահմանումը: Յուրաքանչյուր ավտոապահովագրող ընկերություն, հակված լինելով կրճատելու իր ռիսկերը և դրանցից բխող կորուստները, պետք է սահմանի բարձր սակագին՝

¹ Սույն վերլուծության արդյունքների և եզրակացությունների պատասխանատուները հեղինակներն են:

² ՀՀ-ում ԱՊՊԱ-ի ապահովագրավճարների հաշվարկը ներկայացվում է արկղ 1-ում:

բարձր ռիսկային խմբի և համեմատաբար ցածր սակագին՝ ցածր ռիսկային խմբի վարորդների համար:

Սույն վերլուծության շրջանակներում օգտագործվել է լոջիստիկա ռեգրեսիոն մոդել, որի օգնությամբ բացահայտվել է ՀՀ-ում 2010–2013 թվականների ընթացքում ավտոպատահարի տեղի ունենալու հավանականության վրա ազդող յուրաքանչյուր գործոնի համեմատական ռիսկայնության աստիճանը: Էմպիրիկ տվյալները վկայում են այն մասին, որ կա որոշակի ֆունկցիոնալ կապ, օրինակ, ավտոպատահարների և վարորդի տարիքի միջև: Այսպիսով, հաշվի առնելով ավտոպատահովագրողների կողմից ապահովագրավճարների սահմանման միջազգային փորձը, առանձնացրել ենք այն գործոնները, որոնք լավագույն կերպով կբացատրեն ՀՀ-ում ավտոպատահարների տեղի ունենալու հավանականությունը: Մոդելում որպես բացատրող փոփոխականներ հանդես են եկել վարորդների տարիքը, սեռը, փորձը, մշտական կամ ժամանակավոր բնակության գործոնը, ապահովագրված մեքենայի շարժչի հզորությունը, օգտագործման նշանակությունը և նախկինում անցած ճանապարհի երկարությունը:

Վերլուծության համար օգտագործված տվյալների աղբյուր է հանդիսացել ՀՀ կենտրոնական բանկը: Տվյալների բազան ներկայացնում է 2013 թվականի դրությամբ 351386 ավտոտրանսպորտային միջոցների օգտագործումից բխող պատասխանատվությամբ պարտադիր ապահովագրվածներ, և հետևաբար՝ օգտագործված տվյալները տեղեկություն են տալիս 2010–2013 թվականների ընթացքում տեղի ունեցած և համապատասխանաբար՝ գրանցված բոլոր ավտոպատահարների վերաբերյալ: Ընդ որում, ավտոպատահարների տեսակարար կշիռը 7,39% է: Մոդելում օգտագործված տվյալներն ըստ տարբեր ռիսկային խմբերի ներկայացված են աղյուսակ 1-ում:

Աղյուսակ 1

Ավտոպատահարների հիմքում ընկած ռիսկային գործոններ¹

Տարիք, տարի	18-25 (7.03%)	25-40 (41.27%)	40-60 (40.74%)	60-ից բարձր (10.96%)
Փորձ, տարի	3-ից քիչ (47.35%)	3-7 (26.41%)	7-10 (17.07%)	10-ից բարձր (9.18%)
Սեռ	Կին (3.64%)	Տղամարդ (96.36%)		
Մշտական բնակություն	Ռեզիդենտ (97.1%)	Ոչ ռեզիդենտ (2.9%)		
Շարժչի հզորություն	80-ից պակաս (41.71%)	80-230 (48.8%)	230 և ավելին (9.49%)	
Օգտագործման նշանակություն	Առևտրային և բիզնես (5.51%)	Տաքսի և հանրային տրանսպորտ (2.18%)	Անձնական (92.31%)	
Անցած ճանապարհի երկարություն²				

¹ Փակագծերում ներկայացված է յուրաքանչյուր ենթախմբի տեսակարար կշիռը խմբում:

² Յուրաքանչյուր տարվա համար անցած ճանապարհի երկարությունը հաշվարկվել է որպես տվյալ պահի դրությամբ անցած ճանապարհի երկարության և ավտոմեքենայի տարիքի հարաբերակցություն:

Գնահատված լոջիթ ռեգրեսիայի արդյունքները ներկայացված են ստորև բերվող աղյուսակ 2-ում:

Աղյուսակ 2

Լոջիթ ռեգրեսիայի արդյունքներ

	<i>dy/dx</i>	Ստ. շեղում	<i>z</i>	<i>P> z </i>	95% վստահության միջակայք		<i>Odds</i> գործակից
Կին	0.00764	0.002126	3.59	0	0.003473	0.011806	1.1233
Սեփ. օգտագործման	0.03888	0.0024	16.2	0	0.034176	0.043585	1.8069
Տաքսի, հանր. տրանսպորտ	0.020634	0.004027	5.12	0	0.01274	0.028527	1.3688
Ոչ ռեզիդենտ	-0.05365	0.003511	-15.28	0	-0.06053	-0.04677	0.4421
Անցած ճանապարհ	0.005862	0.000481	12.18	0	0.004919	0.006805	1.0933
80-230 հզ. շարժիչ	0.013702	0.000961	14.26	0	0.011819	0.015585	1.2318
230 և մեծ հզ. շարժիչ	0.015959	0.001547	10.32	0	0.012927	0.018991	1.2748
18-25 տարեկան	0.019497	0.002921	6.67	0	0.013771	0.025222	1.3454
25-40 տարեկան	0.020658	0.001731	11.93	0	0.017265	0.02405	1.3693
40-60 տարեկան	0.003413	0.001686	2.02	0.043	0.000109	0.006718	1.0533
Մինչև 3 տարվա փորձ	-0.0275	0.001287	-21.37	0	-0.03003	-0.02498	0.6580
3-7 տարվա փորձ	-0.01195	0.00134	-8.92	0	-0.01457	-0.00932	0.8338
10 և ավելի տարվա փորձ	0.012688	0.001754	7.24	0	0.009251	0.016125	1.2129
25 տարեկանից փոքր, 3 տարուց պակաս ստաժ	0.131517	0.002892	45.48	0	0.125849	0.137185	7.3973

Վերլուծության արդյունքներից պարզ է դառնում, որ կին վարորդները 0.7 տոկոսային կետով ավելի բարձր հակվածություն ունեն ենթարկվելու ավտովթարի, քան տղամարդիկ:

Սեփական օգտագործման ավտոմեքենաները և տաքսիները համապատասխանաբար՝ 3.9 և 2.1 տոկոսով ավելի շատ են հակված ավտովթարների ենթարկվելու, քան առևտրային կամ բիզնեսի համար օգտագործվող ավտոմեքենաները:

Ոչ ռեզիդենտ վարորդները 5.4 տոկոսով ավելի քիչ ռիսկային են, քան ռեզիդենտները՝ ավտոպատահարների ենթարկման տեսանկյունից:

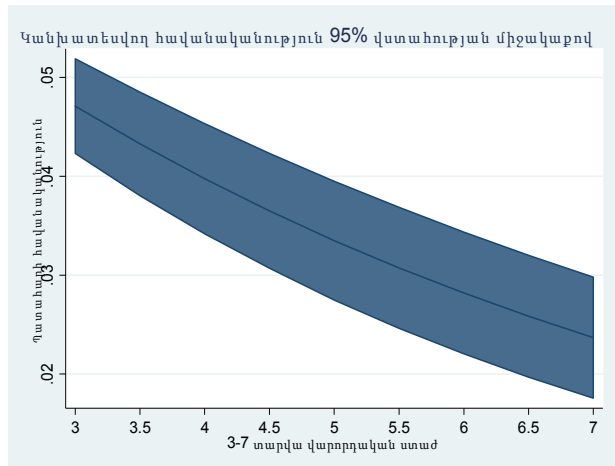
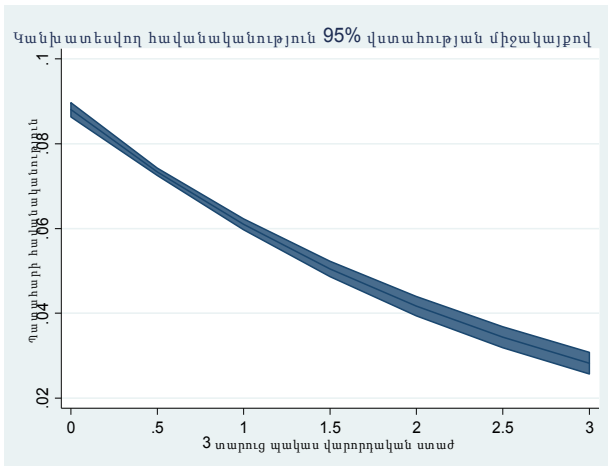
Եվ, բնականաբար, ինչքան մեծ է շարժիչի հզորությունը, այնքան ավելի է ավտոպատահարներ տեղի ունենալու հավանականությունը: Մասնավորապես՝ 80-230 և 230-ից ավելի ձիաուժ ունեցող շարժիչի հզորությամբ ավտոմեքենաների՝ ավտոպատահարի ենթարկվելու հավանականությունը մինչև 80 ձիաուժ ունեցող շարժիչի հզորությամբ ավտոմեքենաներից բարձր է համապատասխանաբար՝ 13.7 և 16 տոկոսային կետերով:

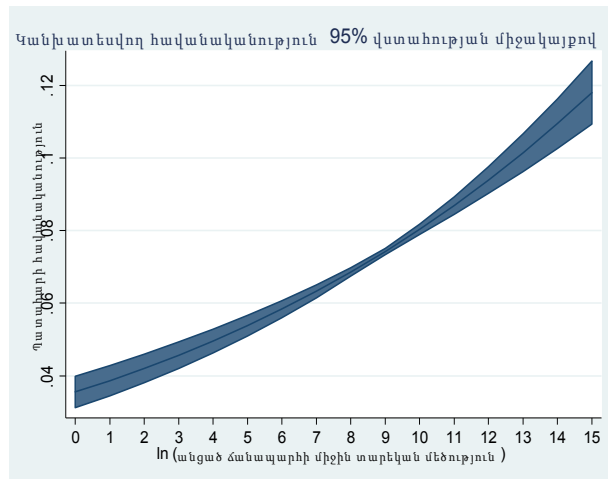
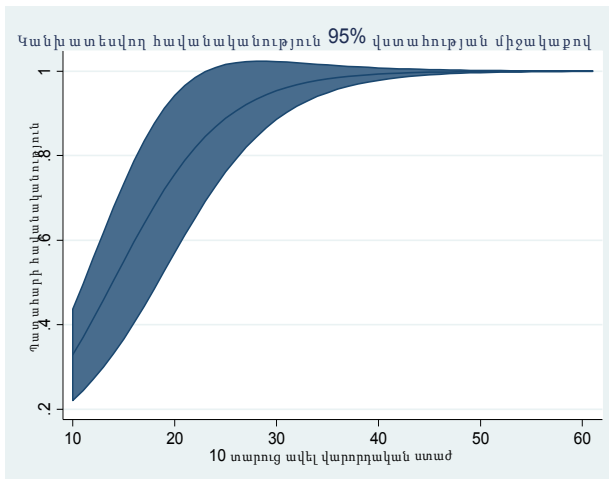
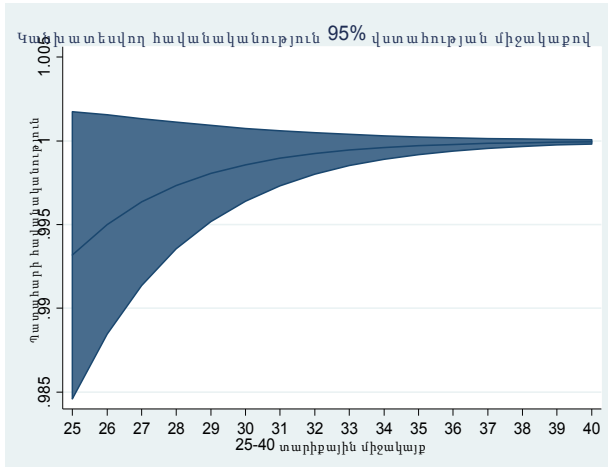
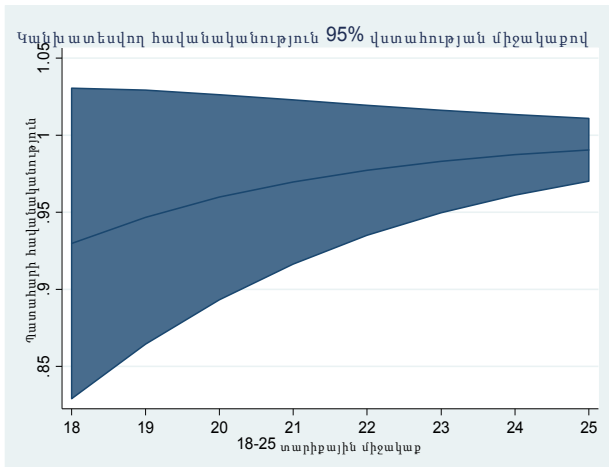
60 և ավելի բարձր տարիք ունեցող վարորդների նկատմամբ ավտոպատահարների առավել բարձր հավանականություն ունեն 25-40 տարիքային միջակայքում գտնվող վարորդները՝ 2.1 տոկոսային կետ, այնուհետև 18-25 տարիքային միջակայքում գտնվող վարորդները՝ 1.9 տոկոսային կետ և վերջում՝ 40-60 տարիքային միջակայքում գտնվող վարորդները՝ 0.3 տոկոսային կետ:

Հաջորդ գործոնը, որ դիտարկել ենք, վարորդական ստաժն է, որտեղ որպես հիմնական համեմատական խումբ են հանդես եկել 7-10 տարվա վարորդական իրավունք

ունեցողները: Էկոնոմետրիկ վերլուծության արդյունքները վկայում են, որ սկսնակ վարորդները՝ մինչև 3 և 3-7 տարվա ստաժ ունեցողները, ավելի քիչ ռիսկային են և համապատասխանաբար՝ 2.8 և 1.2 տոկոսային կետով ավելի փոքր հավանականություն ունեն ենթարկվելու ավտոպատահարի, քան 7-10 տարվա վարորդական ստաժ ունեցողները: Իսկ 10 և ավելի տարի վարորդական ստաժ ունեցողներն ավելի բարձր՝ 1.3 տոկոսային կետով ավելի բարձր հավանականություն ունեն ենթարկվելու ավտոպատահարի, քան 7-10 տարվա վարորդական ստաժ ունեցողները: Արդյունքում կարող ենք եզրակացնել, որ սկսնակ վարորդներն ավտոմեքենան վարում են ավելի բարձր զգոնությամբ և պատասխանատվությամբ, քան փորձառուները: Սակայն, նման եզրակացությանը պետք է վերաբերվել որոշակի վերապահումներով, քանի որ 10 տարին լրանալուն պես պարտադիր է համարվում նախկին վարորդական իրավունքը նորով փոխարինելը, որի հետևանքով կարող է խեղաթյուրվել համապատասխան իրական ստաժի պատկերը: Նման խնդիրներից զերծ մնալու համար, որպես բացատրող փոփոխական, դիտարկել ենք մինչև 25 տարեկան և 3 տարուց պակաս վարորդական ստաժ ունեցող և 25 տարեկանից մեծ և 3 տարուց ավելի վարորդական ստաժ ունեցող վարորդներին: Արդյունքում առաջինները 13 տոկոսային կետով ավելի ռիսկային են, քան վերջինները:

Հարկ է նշել, որ լոջիթ ռեգրեսիայի բոլոր գործակիցները վիճակագրորեն նշանակալի են, իսկ մոդելի կանխատեսման ճշգրտության աստիճանը՝ բավական բարձր՝ 93%: Ըստ դինամիկորեն փոփոխվող գործոնների՝ ավտոպատահարի հավանականությունները ներկայացված են գծանկար 1-ում:

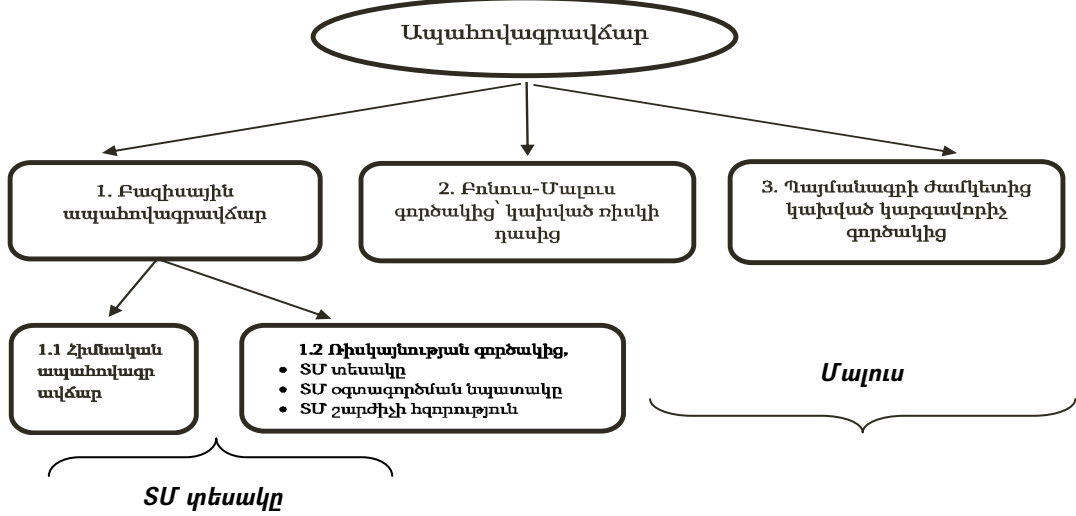




Գծանկար 1. Կանխատեսվող ավտոպատահարի հավանականությունն ըստ դինամիկորեն փոփոխվող գործոնների

Այսպիսով՝ վերլուծության ընթացքում հնարավոր դարձավ բացահայտել ՀՀ-ում ավտոպատահարների տեղի ունենալու հավանականության վրա ազդող մի շարք գործոններ, որոնց հիման վրա կարելի է որոշել ապահովագրավճարի մեծությունը՝ հաշվի առնելով յուրաքանչյուր գործոնի համեմատական ռիսկայնության աստիճանը: Ըստ արդարության սկզբունքի՝ բարձր ռիսկային խմբի վարորդները պետք է վճարեն բարձր հավելավճար, իսկ ցածր ռիսկայինները՝ ցածր, ինչը կնպաստի ապահովագրական համակարգի արդյունավետ գործունեությանը: Կատարված վերլուծությունը կարող է հիմք ծառայել բռնու-մալուս համակարգի վերամշակման և զարգացման համար:

Արկղ 1: ԱՊՊԱ-ի ապահովագրավճարի հաշվարկի առանձնահատկությունները ՀՀ-ում



Մոտոտրանսպորտ (ներառյալ՝ մոտոցիկլ, տրիցիկլ, քվադրիցիկլ)		0.59
Թեթև մարդատար		1
Բեռնատար (ներառյալ՝ ուղևորաբեռնատար)		1.185
Ավտոբուս (ներառյալ՝ միկրոավտոբուս), տրոլեյբուս	առանց վարորդի նստատեղի՝ մինչև 17 ներառյալ նստատեղ ունեցող	1.44
	առանց վարորդի նստատեղի՝ 17-ից ավելի նստատեղ ունեցող	1.133
Վերոհիշյալ խմբերում չներառված այլ՝ ներառյալ հատուկ		0.59

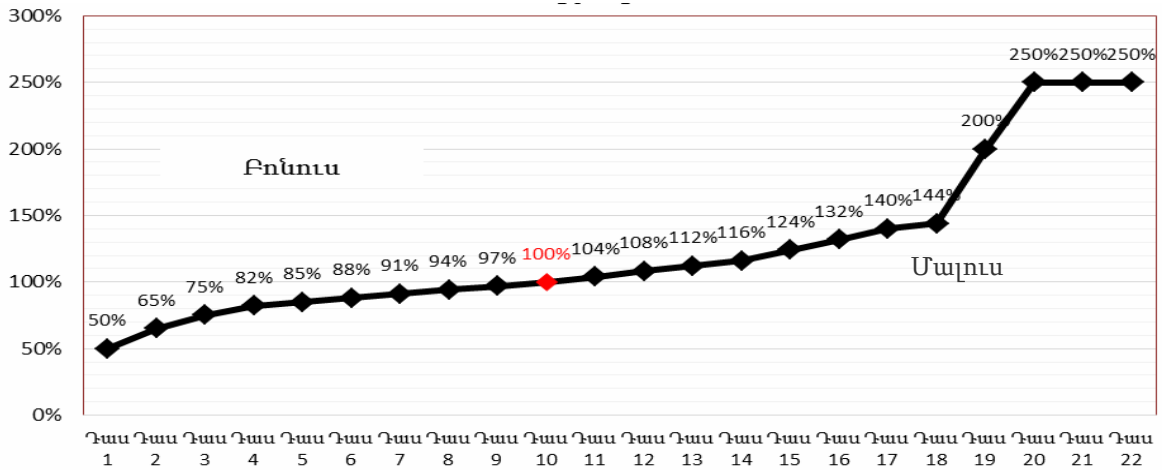
SU օգտագործման նպատակը

Թեթև մարդատարից տարբերվող այլ SU-ների համար	Անձնական	1
	Ծառայողական	
	Առևտրային	
	Հանրային տրանսպորտ	
	Տաքսի, վարձակալություն	
Թեթև մարդատար SU-ների համար	Անձնական	1
	Հանրային տրանսպորտ	1.8
	Տաքսի, վարձակալություն	
	Ծառայողական, առևտրային	

SU շարժիչի հզորությունը

Թեթև մարդատար SU-ների համար	Մինչև 80 ձիաուժը ներառյալ	0.8
	81 140 ձիաուժը ներառյալ	1
	141 230 ձիաուժը ներառյալ	1.38
	230-ից ավելի ձիաուժ	1.64
Բեռնատար SU-ների համար	Մինչև 80 ձիաուժը ներառյալ	0.8
	81 140 ձիաուժը ներառյալ	1
	141 230 ձիաուժը ներառյալ	1.09
	230-ից ավելի ձիաուժ	1.1
Այլ SU-ների համար	Յանկազած ձիաուժ	1

Բռնու-մալուան (ԲՄ) ԱՊՊԱ ոլորտում ապահովագրավճարների զեղչերի և հավելավճարների համակարգ է՝ համաձայն որի ԱՊՊԱ պայմանագրով սահմանվող ապահովագրավճարը սահմանվում է ապահովադրի ապահովագրական պարմության հիման վրա: Յուրաքանչյուր բռնու-մալուսի դասին (գծանկար 1) համապատասխանում է որոշակի գործակից, որի կիրառումն էլ բերում է ապահովագրավճարի փոփոխության:



Գծանկար 2. Բռնու-մալու դասեր համապատասխան ռիսկի մեծությամբ

ԲՄ կիրառումը մեկ ՏՄ ունեցող ապահովադիրների համար

- Այն դեպքում, երբ ապահովադրի ԲՄ դասի վերջին վերահաշվարկի ամսաթվից հետո անցել է 365 օր, որի ընթացքում ապահովադիրը ունեցել է գործող ԱՊՊԱ պայմանագիր և այս ընթացքում առկա չէ ԱՊՊԱ պարտահար, որի հետևանքով իր կողմից կնքված ԱՊՊԱ պայմանագրի շրջանակներում չի տրվել հատուցում երրորդ անձին, ապա նա ստանում է բռնու՝ 1 դասի չափով:
- Այն դեպքում, երբ ապահովադրի կնքած ԱՊՊԱ պայմանագրի շրջանակներում առկա է ԱՊՊԱ պարտահար, որի հետևանքով իր կողմից կնքված ԱՊՊԱ պայմանագրի շրջանակներում տրվել է հատուցում երրորդ անձին, ապա այդպիսի յուրաքանչյուր դեպքի համար ապահովադիրը ստանում է մալու՝ 4 դասի չափով:

**КНАРИК АЙВАЗЯН
ГАЯНЕ БАРСЕГЯН**

**ВЫЯВЛЕНИЕ ФАКТОРОВ РИСКА, ЛЕЖАЩИХ В ОСНОВЕ РАСЧЕТОВ
СТРАХОВЫХ ВЫПЛАТ В АРМЕНИИ**

Ключевые слова: ОСАГО, логит регрессия, группы риска, вероятность аварии

С 2010 года в Армении было введено обязательное страхование автогражданской ответственности (ОСАГО). Последнее, в свою очередь, создало определенные трудности для страховых компаний по распределению водителей по группам риска.

Целью данного исследования является выявление новых факторов риска, основанных на эмпирических данных Республики Армения.

QNARIK AYVAZYAN
GAYANE BARSEGHYAN

THE IDENTIFICATION OF RISK FACTORS UNDERLYING THE CALCULATION OF CAR INSURANCE PAYMENTS IN ARMENIA

Key words: compulsory motor-car third party liability insurance, logit regression, risk factors, probability of car accident

In 2010 compulsory motor-car third party liability insurance system was established in Armenia. For this purposes it is very important for insurance companies to be able to differ the risky drivers from not risky ones by providing fair risk based pricing for them.

This research aims to estimate and assess all possible risk factors causing occurrence of car accident in the Republic of Armenia.

ԱՐԹՈՒՐ ԱՅՐՈՒՄՅԱՆ
Ասպիրանտ, ՀՊՏՀ

ԴՈՒՍՏԱՆՈՒԹՅԱՆ ՑՈՒՑԱՆԻՇՆԵՐԻ ՇԱՐԺՆԹԱՅԸ ՀՀ-ՈՒՄ 2014–2017 ԹԹ.

Հիմնաբառեր. դոլարայնացում, ակտիվների փոխարինում, արժույթի փոխարինում, ֆինանսական համակարգի դոլարայնացում, մակրոմիջավայրի անկայունություն, իրական հատված, ֆինանսական հատված

Տարբեր երկրներում տնտեսության անցումային փուլում ազգային արժույթի նկատմամբ անվստահությունը և մակրոմիջավայրի անկայունությունը դրդում են տնտեսական սուբյեկտներին ազգային արժույթը փոխարինելու այլ երկրների ավելի վստահելի արժույթով: Անցումային փուլում ՀՀ տնտեսությունը ևս զերծ չմնաց դոլարայնացումից, այն արմատավորվեց և խորացավ ինչպես իրական, այնպես էլ ֆինանսական հատվածում: Փորձել են բացահայտել, թե ինչ գործոններով է պայմանավորված դոլարայնացումը և ինչպես է փոխվել վերջինիս շարժընթացը 2014–2017 թվականներին:

Դոլարայնացումը, ազգային արժույթին զուգահեռ, արտարժույթի լայնորեն կիրառումն է երկրի ներսում՝ որպես արժեքի չափման միավոր, շրջանառության միջոց, խնայողության միջոց և այլն: Հայաստանում դոլարայնացումն արմատավորվել է դեռևս 1993 թ.՝