Воробьев Павел Ильич. Экономическое обоснование системы тарифов по обязательному страхованию автогражданской ответственности : диссертация ... кандидата экономических наук : 08.00.10 / Воробьев Павел Ильич; [Место защиты: Акад. бюджета и казначейства М-ва финансов РФ].- Москва, 2009.- 162 с.: ил. РГБ ОД, 61 09-8/3552

**Содержание к диссертации**

1. Анализ особенностей обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, определяющих тарификацию 10
2. Факторы, влияющие на вероятность ДТП и учитываемые при тарификации 27
3. Обстоятельства, определяющие размер страховой премии по обязательному страхованию автогражданской ответственности 35

Основные условия обязательного страхования автогражданской ответственности 44

Анализ методик, использованных для расчета тарифов по ОСАГО.51

Сопоставление применяемой системы тарифов и фактически сложившихся базовых ставок и коэффициентов 69

Анализ зарубежного опыта тарификации и возможности его использования в России 92

Предложения по улучшению отечественной системы тарифов 107

Перспективы либерализации тарифного регулирования ОСАГО в России 132

**Приложение 1.3. Количественные методы выбора тарифных критериев.ЛбО**

**Введение к работе**

Большинство государств на определенном этапе развития, связанном с ростом количества механических транспортных средств, сталкиваются с необходимостью введения обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспорта (далее - ОСАГО). Так, в Европе в одних странах это произошло в 20-е годы XX в., в других — позднее. Сегодня данный вид страхования является наиболее известным среди прочих видов страхования ответственности. Практически во всех западных странах ОСАГО занимает первое место по объему поступлений, а в некоторых, например, в Ирландии, является единственным обязательным видом страхования. В США на сегодняшний день обязательное автострахование гражданской ответственности действует на территории 45 штатов.

В СССР, где имелось отставание по количеству автомобилей, приходящихся на душу населения, с одной стороны, и относительно высокая культура вождения (владельцами машин были люди в основном из кругов интеллигенции: военные, ученые, писатели) - с другой, проблема компенсации ущерба стояла не так остро. Эта проблема проявилась в полной мере только в 90-е годы. Резко возросло количество автомобилей на душу населения как за счет российских производителей, так и за счет открывшейся возможности ввоза иномарок. Развитие услуг по ремонту физически устаревших автомобилей также повлияло на увеличение автопарка. Существенно расширился контингент водителей, что привело к ослаблению дисциплины на дорогах. Все это дало резкий рост количества ДТП. Так в начале 90-х гг. по сравнению с 1985 годом количество погибших в результате ДТП значительно выросло - с 22 тыс. человек до 35,4 тыс. Количество раненых также увеличилось - с 145 тыс. человек до 214,8 тыс.

В связи с низкими темпами развития сети дорог, плохим качеством дорожного покрытия, старением автопарка, увеличением числа автомобилей, а также низкой культурой вождения рост аварийности продолжается во всех субъектах Российской Федерации. За период с 2001 г. по 2004 г. количество ДТП выросло на 32%, число погибших увеличилось более чем на 16%, а раненых - на 40%. В целом за десятилетие с 1995 г. по 2004 г. в России в ДТП погибли около 350 тыс. человек и почти 2,2 млн получили травмы. Экономический ущерб от ДТП в 2004 году составил 369 млрд руб.

Правовая незащищенность автовладельцев и неэффективность правоприменительного механизма по урегулированию дорожных конфликтов ускорило принятие соответствующего закона. В апреле 2002 года Президентом РФ был подписан Федеральный Закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» №0-ФЗ, вступивший в силу с 1 июля 2003 года (далее - закон об ОСАГО).

Цель принятого закона об ОСАГО - снижение экономических потерь общества в результате автомобильных аварий, защита материальных интересов пострадавших в ДТП (потенциально к данной группе можно отнести всех граждан и юридических лиц), защита интересов виновников аварий, так как зачастую ущерб, нанесенный ими третьим лицам и подлежащий возмещению по Гражданскому Кодексу, превышает их финансовые возможности. В конечном итоге закон об ОСАГО защищает и само государство, т.к. благополучие общества в частности зависит от преуспевания и защищенности отдельных его членов.

Принятие закона об ОСАГО оказывает активное воздействие на развитие страхового рынка в целом. Так как ОСАГО носит массовый характер, повышается страховая культура большой группы населения, которой являются автовладельцы.

Таким образом, закон об ОСАГО — это многогранный инструмент, затрагивающий интересы как государства в целом, так и его граждан в отдельности.

Тем или иным образом в систему отношений ОСАГО вовлечены все участники дорожного движения: водители, пассажиры, пешеходы. Средства страхового фонда, формируемого за счет взносов автовладельцев, предназначаются для компенсации вреда жизни, здоровью и имуществу пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях.

Эффективность обязательного страхования автогражданской ответственности для потерпевших и владельцев транспортных средств, его значение для граждан и организаций, финансовые результаты страховщиков по данному виду страхования зависят от многих условий, но в большей степени они определяются применяемой системой тарифов.

Адекватная система страховых тарифов является важнейшим условием осуществления любого вида страхования. Тарификация ОСАГО - это наиболее сложная и важная задача. Сложность тарификации заключается в том, что на величину риска влияет множество материальных и личностных факторов. Важность тарификации ОСАГО состоит в том, что владельцы транспортных средств обязаны заключать договоры страхования и тем самым исключается выборочность рисков в отличие от добровольного страхования. В связи с этим при тарификации необходимо, с одной стороны, обеспечить прозрачность и простоту расчета тарифов, а с другой стороны, учесть обстоятельства и интересы каждого страхователя.

Действующие в настоящее время тарифы по ОСАГО устанавливались в условиях отсутствия полной и объективной страховой статистики. Расчет основывался на статистике ГИБДД РФ и данных страховых компаний по добровольному страхованию гражданской ответственности автовладельцев. Однако использованная статистика не являлась достаточной. В сведениях ГИБДД не учитывалось большое количество дорожно-транспортных происшествий, которые урегулировались водителями на месте без вызова сотрудников ГИБДД. Данные по добровольному страхованию представляли собой выборку из наиболее благоприятных рисков, особенно по автовладельцам — юридическим лицам. Для расчета величины премии также были использованы зарубежные разработки.

Сегодня вопросы о величине страховых взносов, размерах действующих базовых тарифов и поправочных коэффициентов обсуждаются особенно остро, причем как в кругу профессионалов, так и среди страхователей- автомобилистов. Однако до сих пор не было комплексных научных исследований в области тарификации ОСАГО, которые помогли бы ответить на наиболее важные в этой сфере вопросы: о требуемом размере базовых тарифов и коэффициентов; о необходимости и механизме использования отдельных критериев дифференциации; о форме регулирования тарифов по обязательному страхованию автогражданской ответственности.

Цель**и задачи исследования**

Целью исследования является теоретическое обоснование тарифов ОСАГО, учитывающих интересы всех участников страховых отношений, и определение направлений совершенствования существующей практики тарификации в России.

Достижение поставленной цели предполагает решение следующих задач:

раскрыть особенности обязательного страхования автогражданской ответственности, как системы защиты от последствий дорожно-транспортных происшествий (далее ДТП);

исследовать и систематизировать факторы, оказывающие влияние на риск ДТП, и факторы, на основе которых производится дифференциация тарифов для разных групп страхователей;

выявить общие черты и особенности тарификации в зарубежных странах и возможность их использования в России;

на основе анализа действующей системы тарифов ОСАГО и результатов ее применения (а также возможных вариантов развития ситуации в перспективе) выявить ее слабые элементы;

определить направления по совершенствованию отечественной системы тарифов по ОСАГО, учитывающей интересы пострадавших в ДТП страхователей, страховых компаний и государства.

**Объект исследования** - обязательное страхование гражданской ответственности владельцев средств транспорта.

Предмет**исследования** — базовые тарифы и поправочные коэффициенты, используемые в ОСАГО.

**Теоретической основой диссертационной работы** послужили работы отечественных и зарубежных авторов в области теории и практики страхования, а также законодательные и нормативные акты, периодические издания. Вопросы теории и практики страхования, расчета и дифференциации страховых тарифов рассматриваются в работах Л.И. Рейтмана, Ф.В. Коныиина, Е.В. Коломина, А.П. Плешкова, В.А. Шевчука, Е.Ф. Дюжикова, Ю.А. Сплетухова, В.К. Малиновского, Л.А. Орланюк-Малицкой,

Т.А. Федоровой.

Вопросы тарификации страхования изложены в работах зарубежных авторов, таких как: Ж. Лемера, специалиста в области актуарных расчетов в автомобильном страховании, Э. Штрауба, Д. Андерсона и М. Томаса, известных ученых в области математики рискового страхования, К. Бурроу, занимающегося вопросами теории вероятностей, У. Мейера, исследователя современных тенденций развития автомобильного страхования в странах Европы.

**Методологические основы и методы исследования**

Исследование базируется на принципах рационального познания. При написании работы применялись методы логического анализа и синтеза, дедукции и индукции, восхождения от абстрактного к конкретному, анализа исторической практики, совокупность экономико-статистических методов.

**Информационная база исследования**

В ходе проведения исследования автором использовались нормативные правовые акты Российской Федерации и зарубежных стран, методические материалы Министерства финансов Российской Федерации и Российского союза автостраховщиков, материалы научных конференций. Были использованы статистические данные Росстата, МВД, Федеральной службы страхового надзора.

**Положения, выносимые на защиту**

На защиту выносится обоснованная автором классификация факторов риска ДТП, которую целесообразно использовать при построении тарифов, рекомендации по изменению базовых тарифов и тарифных коэффициентов, переходу к частично регулируемой тарификации ОСАГО как первому этапу дерегулирования тарифов.

**Научная новизна исследования заключается в следующем:**

дана авторская трактовка некоторых основных принципов построения тарифов применительно к обязательному страхованию автогражданской ответственности. В частности показано, что принцип эквивалентности страховых взносов и выплат и принцип доступности страховых премий приобретают в ОСАГО дополнительные черты (с. 10-27);

дана классификация факторов, влияющих на вероятность аварий, выделены те, которые могут быть положены в основу дифференциации тарифов, показана взаимосвязь причин риска, критериев риска и тарифных критериев (с. 35-42);

доказана необходимость изменения действующих размеров базовых тарифных ставок по отдельным видам транспортных средств как в сторону уменьшения (мотоциклы, мотороллеры, тракторы), так и в сторону повышения (грузовые автомобили, такси, общественный транспорт), предложено учитывать индекс инфляции при определении базовых тарифов (с. 104-114);

обоснована необходимость использования при тарификации новых тарифных критериев, позволяющих более точно определять страховые премии для различных групп страхователей, в частности комбинированного коэффициента, учитывающего пол и возраст водителя, надбавку за смену автомобиля и скидку за наличие навыков экстремального вождения (с. 121-126);

выделены и обоснованы предпосылки для перехода от централизованного к децентрализованному порядку установления платы за страхование, показана преждевременность полного отказа от государственного регулирования тарифов, о чем свидетельствует, в частности, и негативный опыт некоторых зарубежных стран (с. 131-140).

**Практическая значимость исследования**

Результаты исследования могут быть применены органами исполнительной власти, а также профессиональным объединением страховщиков ОСАГО при подготовке нормативных и методических документов в целях совершенствования системы тарифов. Отдельные положения работы могут быть использованы учебными заведениями в преподавании дисциплины «Страховое дело».

**Апробация и внедрение результатов диссертационного исследования**

Результаты исследования были доложены на заседании отдела страхования НИФИ АБиК, на семинаре по финансовой математике в Академии бюджета и казначейства.

Результаты исследования используются в практической деятельности Отдела регулирования страховой деятельности Департамента финансовой политики Министерства финансов Российской Федерации, а также в деятельности ООО «Научно-внедренческая компания «Стратегические инновации». В частности, материалы диссертации использовались в деятельности рабочей группы Минфина России, созданной для анализа действующих страховых тарифов по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

**Публикации автора**

По теме диссертации опубликовано три работы общим объемом 2 п.л., в которых отражены основные результаты исследования. Две статьи объемом 1,1 п.л. опубликованы в журнале «Финансы», входящем в перечень научных изданий, рекомендованных ВАК.