Климов Александр Андреевич. Страхование личного автотранспорта в Российской Федерации : Дис. ... канд. экон. наук : 08.00.10 СПб., 2005 127 с. РГБ ОД, 61:05-8/4577

**Содержание к диссертации**

Введение

ГЛАВА 1. ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА СТРАХОВАНИЯ ЛИЧНОГОАВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА В УСЛОВИЯХРЫНКА 10

1.1. Развитие страхования личного автомобильного транспорта в России 10

1.2. Зарубежный опыт страхования автомобильного транспорта 26

1.3. Анализ теоретических и методических подходов к исследованию проблем формирования и развития системы страхования личного автомобильного транспорта 40

ГЛАВА 2. МЕТОДИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ФОРМИРОВАНИЯ СИСТЕМЫ СТРАХОВАНИЯ ЛИЧНОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА 47

2.1. Сущность и особенности страхования личного автомобильного транспорта 47

2.2. Методические положения по формированию и развитию системы страхования личного автомобильного транспорта 53

2.3. Методика формирования страховых тарифов для страхования личного автомобильного транспорта 63

ГЛАВА 3. ПУТИ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ СИСТЕМЫ СТРАХОВАНИЯ ЛИЧНОГО АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА 76

3.1. Деятельность страховых компаний «Югория» и «Прогресс-Гарант» на рынке автомобильного страхования 76

3.2. Рекомендации по совершенствованию тарифной политики страховых компаний «Югория» и «Прогресс-Гарант» 90

3.3. Направления развития страхования личного автомобильного транспорта... 99

ЗАКЛЮЧЕНИЕ 107

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ 117

**Введение к работе**

Актуальность темы исследования. Повышение уровня жизни населения приводит к росту парка личного автотранспорта, что обусловлено многими факторами как объективного, так и субъективного характера.

Следствием массовой автомобилизации являются рост интенсивности дорожного движения, огромные людские и материальные потери в результате дорожно-транспортных происшествий из-за того, что автомобиль является средством повышенной опасности. Так, по данным ООН, в автомобильных катастрофах ежегодно погибает порядка 1 млн. чел., становятся пострадавшими с различной степенью последствий более 3 млн. чел. Кроме того, в автомобильных авариях наносится вред и личному имуществу - автомобилям, что также требует дополнительных денежных средств на их восстановление.

В целях смягчения финансовых последствий аварий в мировой практике активно используется институт страхования личного автотранспорта, что позволяет обеспечить возмещение личного и имущественного ущерба физическим и юридическим лицам, пострадавшим на автомобильных дорогах, и покрыть убытки не только участников транспортного процесса от неблагоприятных для них обстоятельств, но и третьих лиц, случайно оказавшихся жертвами дорожно-транспортных происшествий.

Для России проблемы страхования личного автомобильного транспорта на современном этапе приобрели особую значимость, что связано с резким ростом количества личных автомобилей, высоким уровнем аварийности на дорогах. Так, по данным Госкомстата РФ, в 20 г. на российских дорогах погибли более 30 тыс. чел., более 100 тыс. получили травмы различной степени тяжести. Несмотря на то, что закон об обязательном страховании ответственности владельцев личного автотранспорта вступил в действие в РФ с 01.01.2004 г., в целом однозначной оценки эффективности практики страхования личного автотранспорта не существует.

Критике подвергается деятельность страховых компаний по оценке ущерба при „наступлении аварии, порядок осуществления страховых выплат, тарифная политика не только в рамках обязательного автострахования, но и в целом по широкому кругу вопросов, связанных со страхованием личного автомобильного транспорта, что в целом свидетельствует о недостаточном уровне развития системы страхования личного автомобильного транспорта в России, и таким образом определяет актуальность темы диссертационной работы.

Состояние изученности проблемы. Теоретические вопросы,. связанные с обоснованием путей формирования и развития комплексной системы страхования личного автомобильного транспорта в условиях рыночной экономики, в целом являются новым направлением в российской финансовой науке и характеризуются недостаточным уровнем разработанности.

В работах Э.Т. Кагаловской, Е.В. Коломина, Л.А. Мотылева и др., опубликованных до 1990-х годов, в основном отражены теоретические взгляды на развитие личного страхования в условиях планово-административной системы хозяйствования и государственной монополии страхового рынка.

В трудах таких российских ученых, как А.Г. Грязнова, С.Л. Ефимов, А.Б. Крутик, Ю.А. Сплетухов, В.В. Шахов, Т.А. Федорова, подробно рассматриваются виды личного страхования, конкретные формы и методы, использующиеся в условиях рыночной экономики. Вместе с тем, вопросы

страхования автомобильного транспорта раскрыты ими как одна из форм личного страхования без детального рассмотрения специфики этой формы страхования. Специальному рассмотрению вопросов автострахования посвящены работы Дедикова СВ., Погорелова Е.В., Позняка А.Г., в которых обобщается, преимущественно, практический опыт обязательного страхования ответственности владельцев автотранспортных средств.

Вместе с тем, в современной научной и методической литературе практически не освещены вопросы формирования комплексного подхода к организации страхования личного автотранспорта с учетом специфики российского страхового рынка, что и определило цель и задачи диссертационного исследования.

Цель и задачи диссертационного исследования. Целью диссертационного исследования является разработка научно обоснованных методических положений и практических рекомендаций по формированию системы страхования личного автомобильного транспорта.

Для реализации указанной цели были поставлены и решены следующие задачи:

проведен анализ особенностей становления и развития рынка автомобильного страхования в Российской Федерации;

проведен анализ зарубежного опыта организации страхования личного автомобильного транспорта;

обобщены методические подходы к разработке вопросов страхования личного автомобильного транспорта;

разработаны методические положения по формированию системы страхования личного автомобильного транспорта;

разработаны рекомендации по совершенствованию регулирования рынка страхования личного автомобильного транспорта.

Предметом диссертационного исследования являются финансово-организационные отношения в сфере личного страхования.

Объектом диссертационного исследования является страхование личного автомобильного транспорта.

Теоретическую и методологическую основу диссертационного исследования составили труды зарубежных и отечественных специалистов, посвященные вопросам страхования, страховому маркетингу, ценообразованию, развитию рынка автострахования. Для решения поставленных в работе задач применялись системный подход, приемы и методы экономического и статистического анализа, количественного и качественного изучения и описания реальных экономических процессов. Информационную базу диссертационной работы составили кодексы и законы Российской Федерации, официальные данные Госкомстата РФ, органов страхового надзора Министерства финансов РФ, аналитические и статистические материалы страховых компаний, результаты исследований рынка автострахования Санкт-Петербурга. В работе также использованы методические материалы ГСК «Югория» и СК «Прогресс-Гарант».

Научная новизна диссертационного исследования заключается в следующем:

• выявлены тенденции развития в сфере страхования личного автотранспорта, что позволяет на системной основе определять основные направления деятельности страховых компаний на этом сегменте страхового рынка;

• систематизированы и классифицированы факторы, определяющие перспективы развития рынка страхования личного автотранспорта, учет которых создает основы для формирования комплексной системы страхования личного автомобильного транспорта;

• структурирована система страхования личного автотранспорта, определен состав элементов, определены особенности их взаимодействия;

• систематизированы риски страхования личного автотранспорта с учетом интересов участников системы страхования личного автотранспорта;

• разработаны методические положения по формированию тарифной политики страховой компании в области страхования личного автотранспорта, включающие в себя: определение цели и задач тарифной политики, понятие конкурентного страхового тарифа, систематизацию факторов, влияющих на уровень страховых тарифов в области страхования личного автотранспорта, принципы и алгоритм расчета страхового тарифа.

Практическая значимость результатов диссертационного исследования заключается в том, что методические положения и выводы могут быть использованы страховыми компаниями при определении путей и методов повышения эффективности страхования личного автомобильного транспорта, государственными органами власти при определении направлений по совершенствованию регулирования рынка страхования личного автотранспорта.

Теоретические положения диссертационной работы используются при проведении занятий по дисциплинам «Страхование» и «Страховой маркетинг» в Санкт-Петербургском государственном инженерно-экономическом университете.

Апробация работы. Основные положения, выводы и рекомендации диссертационного исследования были доложены, обсуждены и одобрены на 5-й и 6-й Межвузовских конференциях аспирантов и докторантов «Теория и практика финансов и банковского дела на современном этапе» (2003-2004 гг.), VIII научно-практической конференции студентов и аспирантов СПбГИЭУ «Экономика и менеджмент в творчестве молодых» (2005 г.) в Санкт-Петербурге.

Структура и объем диссертации. Работа состоит из введения, трех глав, заключения, списка литературы.

Во введении обоснована актуальность темы исследования, определены цели, задачи, предмет и объект исследования, дана характеристика работы, ее научная новизна и практическая значимость.

В первой главе - «Теория и практика страхования автомобильного транспорта в условиях рынка» - выявлены тенденции в развитии российского рынка страхования автотранспортных средств, проанализирован зарубежный опыт организации страхования

»

автотранспорта, обобщены методические подходы к исследованию проблем организации и развития страхования личного автомобильного транспорта.

Во второй главе - «Методические основы формирования системы страхования личного автомобильного транспорта» - определены сущность и особенности страхования личного автотранспорта; систематизированы и классифицированы факторы, влияющие на развитие рынка страхования личного автотранспорта; разработаны методические положения по формированию комплексной системы страхования личного автомобильного транспорта; разработана методика формирования страховых тарифов для страхования личного автотранспорта.

В третьей главе - «Пути совершенствования системы страхования личного автотранспорта» - проанализирован опыт санкт-петербургских страховых компаний по развитию страхования личного автотранспорта; проведена апробация разработанных методических положений; изложены общие рекомендации по развитию автострахования в России.

В Заключении изложены основные результаты диссертационного исследования.

Публикации. Основные положения диссертации опубликованы в 5 научных работах общим объемом 1,18 п.л.

## Развитие страхования личного автомобильного транспорта в России

Страхование личного автомобильного транспорта является важным элементом обеспечения защиты интересов гражданина и представляет собой комплексный и сложный страховой институт.

Рост интенсивности дорожного движения, сопровождающийся количественным ростом дорожно-транспортных происшествий, объективно требует развития страхования личного автомобильного транспорта, поскольку автомобиль выступает источником повышенной опасности, так как может причинить имущественный вред и вред здоровью участникам дорожного движения - водителям, пассажирам и пешеходам.

В России идея страхования личного автомобильного транспорта родилась еще в 20-е годы прошлого века. Первые дискуссии о введении страхования автомобилей велись еще в 1924 году. Вместе с тем до середины 60-х годов экономической целесообразности в нем фактически не было, поскольку автомобиль для рядового советского гражданина был малодоступен в силу множества причин. Система страхования личного автотранспорта в СССР складывалась постепенно, и наиболее распространенной была форма добровольного страхования личного автомобильного транспорта.

Необходимость принятия закона об обязательном страховании ответственности владельцев транспортных средств специалистами и учеными начала обсуждаться в середине 70-х годов, но против закона выступили профсоюзы, поскольку, по их мнению, виновная сторона по суду и так все возместит потерпевшему, так что страхование будет лишь неоправданным дополнительным налогом. В последние годы спор о законе перешел в более конструктивную плоскость: как сделать этот закон эффективным и одновременно социально ориентированным экономическим механизмом [ 76].

Автострахование как продукт в портфеле страховых компаний России появился в 1962 году. Первоначально, автострахование зародилось как сопутствующий бизнес, направленный на удовлетворение потребностей сотрудников иностранных посольств и представительств. Первый полис был выдан компанией «Ингосстрах» пастору посольства США, который застраховал приходской «Форд». Этот полис и явился точкой отсчета начала работы страховых компаний России на рынке автострахования. Долгое время этот бизнес был корпоративным и оставался таким до начала 90-х годов [ 76].

В России добровольное страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств было введено в России лишь в 1991 году. Кризис 1998 года изменил ситуацию на рынке. В 1999 году крупные страховые компании, отметив появление спроса у населения на автострахование, вышли на этот сегмент рынка.

## Сущность и особенности страхования личного автомобильного транспорта

Обоснование путей развития российского страхового рынка является стратегической задачей, решение которой позволит существенно снизить последствия неблагоприятных событий для населения, повысить уровень социальной и материальной защищенности граждан. Совершенствование форм и методов организации страхования личного автомобильного транспорта является важной задачей в обеспечении интересов как общества в целом, так и граждан, поскольку позволяет минимизировать последствия наступления аварийных случаев с участием автотранспорта путем выплаты страхового возмещения.

В практике российских страховых компаний традиционно предлагаются следующие виды страхования личного автотранспорта: страхование автомобиля как механического средства - автокаско; страхование от несчастных случаев водителей и пассажиров, находящихся в транспортном средстве - автокомби , страхование гражданской ответственности владельца автомобиля за вред (ущерб), причиненный им третьим лицам - пешеходам, владельцам других автомобилей и др.

Проведенный анализ сущности и особенностей страхования личного автомобильного транспорта позволил сделать вывод, что этот вид страхования является сложным по своей структуре, поскольку включает в себя виды страхования, относящиеся к трем отраслям страхования: имущественное страхование, личное страхование, страхование ответственности, что определяет необходимость формирования комплексной системы организации этого вида страхования.

К основным особенностям страхования личного автомобильного транспорта в диссертации отнесены:

1. Сложный характер финансовых отношений в рамках этого вида страхования., Так, при страховании авто-каско, как имущественном страховании, наблюдается замкнутое перераспределение страховых платежей между участниками этого вида страхования - страховой организацией и страхователем - владельцем автотранспортного средства через специализированный страховой фонд. При страховании гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств перераспределение страхового фонда осуществляется случайным образом. При страховании автокомби наблюдается смешанная система перераспределения страхового фонда, интегрирующего особенности личного страхования, когда наблюдается замкнутая система перераспределения страховой суммы с элементами случайности, поскольку пассажиром может оказаться любое случайное лицо.

## Деятельность страховых компаний «Югория» и «Прогресс-Гарант» на рынке автомобильного страхования

В период формирования рыночных отношений в России были созданы и получили развитие страховые организации, сформировались страховое законодательство и система страхового регулирования и надзора за деятельностью страховых компаний. К 2005 году структура страхового рыка включала в себя страховые и перестраховочные компании, страховых брокеров и агентов. Сюрвейеров и аварийных комиссаров, учебные и научно-исследовательские учреждения, профессиональные объединения страховщиков как на общероссийском, так и на региональном уровнях.

Страховой рынок Санкт-Петербурга за период 2000-2004 гг. характеризуется более высокими темпами роста, чем общероссийский. Это связано:

во-первых, с более активным развитием всего Северо-западного региона;

во-вторых, с отсутствием в регионе большого количества компаний, занимающихся страхованием физических лиц;

в-третьих, с приходом в регион московских страховых компаний. Так, в 2002 году на фоне снижения объема премий по страхованию жизни происходил рост традиционно рисковых видов страхования, в основном увеличение взносов по страхованию имущества. Рост рынка имущественного страхования был связан с изменением налогового законодательства, сняты ограничения по отнесению на затраты расходов по имущественным видам страхования; дана четкая классификация видов имущества, расходы по страхованию которых относятся на затраты. В 2003-2004 году рост страхового рынка был в значительной степени связан с введением обязательного страхования автогражданской ответственности.