Алимова Инна Олеговна. Развитие страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств : диссертация ... кандидата экономических наук : 08.00.10. - Ставрополь, 2005. - 176 с. : ил. РГБ ОД,

**Содержание к диссертации**

Введение

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В УСЛОВИЯХ РЫНОЧНЫХ ОТНОШЕНИЙ 12

1.1. Экономическая сущность страхования ответственности в условиях рыночных отношений 12

1.2. Роль и место страхования ответственности в структуре рынка страховых услуг. 24

1.3. Концептуальные подходы к развитию рынка страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в условиях рыночных преобразований 39

ГЛАВА 2. СОСТОЯНИЕ И ТЕНДЕНЦИИ РАЗВИТИЯ СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В РОССИИ И ЕЕ РЕГИОНАХ 56

2.1. Институциональная структура рынка страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств 56

2.2. Анализ развития рынка страхования ответственности владельцев транспортных средств 60

2.3. Выявление потенциальных возможностей развития рынка страхования гражданской ответственности автовладельцев 71

ГЛАВА 3. ПРИОРИТЕТНЫЕ НАПРАВЛЕНИЯ РАЗВИТИЯ СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ АВТОВЛАДЕЛЬЦЕВ 83

3.1. Совершенствование экономической оценки рисков гражданской ответственности автовладельцев 83

3.2. Развитие институциональной структуры рынка страхования гражданской ответственности автовладельцев 91

3.3. Экономико-математическое моделирование страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств 107

ЗАКЛЮЧЕНИЕ 131

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ 133

ПРИЛОЖЕНИЯ152

ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В УСЛОВИЯХ РЫНОЧНЫХ ОТНОШЕНИЙ 12

**Введение к работе**

**Актуальность темы исследования.**Наличие и состояние имущества хозяйствующих субъектов всех форм собственности, а также имущественных интересов отдельных личностей характеризует экономическое состояние общества и государства в целом.

Страхование и приумножение его - государственная задача. Чем богаче каждый член общества, тем богаче государство. Утрата имущества, жизни, здоровья, в конечном счете - утрата для общества, его экономические потери.

Развитие страхования как механизма защиты имущественных и личных интересов в этой связи становится особенно значимым и актуальным, так как переход к частной собственности требует создания системы финансовых гарантий, обеспечивающих возмещение ущерба в случае стихийных бедствий, аварий, пожаров и других непредвиденных ситуаций.

Системой защиты интересов общества, хозяйствующих субъектов и государства является страхование, предоставляющее все необходимые гарантии для восстановления имущества, утраченного вследствие непредвиденных событий как экономического и политического, так и технологического и социального характера. В последнее время получил развитие новый институт страхования - обязательное страхование автогражданской ответственности (ОСАГО). В России он появился сравнительно недавно, в этой связи исследование данного вопроса заключает в себе элемент новизны.

**Степень разработанности проблемы.**Вопросы организации и развития страхования ответственности, в целом, и страхования автогражданской ответственности, в частности, находятся в центре внимания таких ученых, как Е.В. Андреева, А.И. Алгазин, Р.А. Афанасьева, О.И. Базанов, И.Т. Балабанов, Д.В. Брызгалов, Л.В. Бесфамильная, Ю.С. Бугаев, В.В. Волгин, А.А. Гвозденко, Ю.В.

**4**Грызенкова, И.Н. Жук, Л.А. Орланюк-Малицкая, М.В. Павлов, А.Н. Русакова, Ю.А. Сплетухов, Т.А. Турбина, К.Е. Федорова, А.А. Цыганов.

Правовые основы становления обязательного страхования

автогражданской ответственности освещались в трудах Ш.Р. Агеева, В.Б.  
Гомеля, СВ. Дедикова, Ю.А. Колесникова, Е.В. Коломина, Н.Н.  
Колюжного, В.В. Федоренкова.

Н.Ф. Галагуза, В.Д. Ларичев, В.К. Митрохин исследовали вопросы страхового мошенничества и методы борьбы с ним, в том числе и в страховании автогражданской ответственности.

В то же время в экономической литературе не в полной мере  
разработаны процессы оптимизации системы страхования  
автогражданской ответственности, зависящие от административно-  
территориальных, экономических условий и состояния автопарка в  
субъектах Российской Федерации. Недостаточная изученность вопросов  
взаимоотношений экономического и правового характера между

субъектами обязательного страхования автогражданской ответственности  
предопределили выбор темы данного диссертационного исследования.

**Соответствие темы диссертации требованиям паспорта  
специальностей ВАК (по экономическим наукам).**Исследование  
выполнено в рамках специальности 08.00.10 - Финансы, денежное  
обращение и кредит, п. 6.3. «Государственное регулирование развития и  
,\* эффективного функционирования обязательного и добровольного

страхования»; п. 6.4. «Резервы и механизмы повышения эффективности функционирования обязательного и добровольного страхования» Паспорта специальностей ВАК (экономические науки).

Цели **и**задачи **исследования.**Цель настоящей диссертации состоит  
в теоретическом обосновании и разработке приоритетных направлений  
6 развития форм и методов организации страхования автогражданской

ответственности.

Достижение поставленной цели обусловило необходимость решения

5 следующих задач, отражающих логическую структуру и последовательность диссертационного исследования:

уточнить экономическую сущность страхования ответственности в  
ф условиях рыночных отношений;

с позиций системного подхода выявить роль и место страхования ответственности в структуре рынка страховых услуг;

обосновать концептуальные подходы к развитию рынка страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств;

^ усовершенствовать экономическую оценку рисков гражданской

ответственности автовладельцев;

создать экономико-математическую модель корректировочных коэффициентов к тарифам страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств;

выявить современную институциональную структуру системы

\* страхования автогражданской ответственности, обосновать векторы ее  
модернизации и дальнейшего развития;

разработать рекомендации по совершенствованию  
взаимоотношений субъектов ОС АГО.

Предметом исследования являются экономические отношения  
между страхователями - юридическими и физическими лицами и  
^ страховыми компаниями.

Объектом исследования выступают субъекты системы обязательного страхования автогражданской ответственности: страховые организации, страхователи и пострадавшие в результате ДТП автовладельцы.

**Теоретико-методологической основой исследования**послужили

\* современные подходы отечественных и зарубежных ученых к исследуемой  
проблеме, изложенные в научных трудах, периодических изданиях,  
учебной и справочной литературе, методических и практических пособиях,

законы, принятые Федеральным собранием РФ.

На разных этапах исследования применялись графический, абстрактно-логический, монографический, сравнительный, аналитический, экономико-статистические и экономико-математические методы и др.

В качестве информационной базы использованы статистические и аналитические материалы Правительства и Госкомстата России, Ставропольского краевого комитета государственной статистики, Союза автостраховщиков, данные отечественной и зарубежной справочной и научной литературы, различная производственная документация.

**Рабочая гипотеза диссертационного исследования**состоит в том, что эффективное страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств, основанное на рациональных «правилах игры», установленных государством на принципах оптимального сочетания обязательности и добровольности интересов страховщиков и страхователей, позволит повысить привлекательность страхования как финансового института, финансовую культуру автовладельцев как потенциальных инвесторов.

**Основные положения, выносимые на защиту:**

1. Основной задачей страхования является создание эффективной системы экономической защиты имущественных интересов граждан и юридических лиц, обеспечивающей реальную компенсацию убытков (ущерба, вреда), причиняемых в результате различных видов деятельности, непредвиденных природных явлений, техногенных аварий, катастроф и негативных обстоятельств и происшествий, а также формирование необходимой для экономического роста надежной и устойчивой среды. Уникальность страхового механизма заключается в том, что он является многофункциональным и способен выполнить как функцию страховой защиты имущественных интересов предприятий и граждан, так и решить многие макроэкономические задачи государства.
2. Одними из главных концептуальных подходов к развитию

**7**рынка страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств является выработка четкой государственной позиции по страховым тарифам, ликвидации бюрократических барьеров в лицензировании компаний, занимающихся обязательным страхованием автогражданской ответственности.

1. Серьезным препятствием в развитии рынка страхования гражданской ответственности является низкий уровень внедрения IT -систем, в частности общей базы Российского союза автостраховщиков (PCА): в этих условиях невозможно установить по номеру автомобиля или полиса название страховой компании имитента, что обусловливает трудности, связанные с запуском системы «бонус - малус» (поправочный коэффициент, зависящий от наличия или отсутствия страховых выплат), выявлением фактов мошенничества, недостаточной отлаженностью процедур.
2. Важнейшими институциональными преобразованиями в области развития рынка ОСАГО должны стать: внедрение в договор франшизы (т. е. участие самого страхователя в возмещении незначительного ущерба); оптимизация размера лимита ответственности; использование Интернета.
3. В целях дальнейшего развития ОСАГО целесообразно использовать поправочные тарифные коэффициенты, рассчитанные на основе экономико-математических моделей. Применение данной методики позволит страховым компаниям осуществлять индивидуальный подход к каждому автовладельцу и повысить вероятность прогнозирования возникновения страховых ситуаций.
4. Наиболее перспективной представляется структурно-логическая модель экономических взаимоотношений субъектов страхования автогражданской ответственности, позволяющая максимально защитить интересы страхователя путем оказания пострадавшим в ДТП квалифицированной помощи в региональном центре по урегулированию

8 убытков.

**Научная новизна**исследования заключается в теоретическом обосновании модернизации и направлений дальнейшего развития

\* страхования автогражданской ответственности. Конкретно элементы  
научной новизны состоят в следующем:

предложено страхование ответственности выделить в Законе «Об  
организации страхового дела в РФ» как самостоятельную отрасль  
страхования, а не относить все виды страхования ответственности к  
имущественному страхованию;

\* определены концептуальные подходы к развитию рынка

страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств: усовершенствованы методика тарифной политики, законодательство, организационные технологии — лицензирование компаний, оформление ДТП, выписка полисов;

обоснованы практические рекомендации по институциональному

совершенствованию страхования автогражданской ответственности:  
введение франшизы, привлечение к разборам **ДТП**независимых экспертов,  
создание единой информационной системы в рамках РСА,  
совершенствование механизма компенсаций и выплат по жизни и  
здоровью;

разработана экономико-математическая модель поправочного  
Ф тарифного коэффициента, учитывающая стаж вождения, «возраст»

автомобиля, объем двигателя, позволяющая осуществить индивидуальный подход к каждому автовладельцу и прогнозировать возникновение страховых ситуаций с более высокой вероятностью;

аргументированы научно-методические рекомендации по  
совершенствованию взаимоотношений субъектов страхования

4 автогражданской ответственности, позволяющие защитить интересы

страхователей квалифицированными специалистами регионального центра по урегулированию убытков ОСАГО.

**9  
Теоретическая и практическая значимость работы.**Выводы и  
предложения, сделанные в ходе диссертационного исследования, могут  
быть использованы Федеральным собранием РФ при разработке поправок  
% к закону «Об обязательном страховании гражданской ответственности

владельцев транспортных средств». Ряд предложений реализован в деятельности страховых компаний Ставропольского края. Отдельные концептуальные положения диссертации применены в учебном процессе при чтении лекций и проведении практических занятий по курсу «Страхование».

**Апробация результатов исследования.**Теоретические результаты и  
практические рекомендации исследований докладывались и получили  
одобрение на межвузовской научной студенческой конференции  
«Молодежь и наука» (Ставрополь, 2003 г.), всероссийской научно-  
практической конференции «Западная цивилизация и Россия: общее и  
особенное» (Ставрополь-Москва, 2003 г.), региональной научно-

% практической конференции «Состояние и перспективы экономического

развития Южного федерального округа» (Ставрополь, 2003 г.), региональной научно-практической конференции «Проблемы развития региональной финансовой системы» (Ставрополь, 2003 г.), региональной научно-практической конференции «Экономика современной России: теоретические и методологические^ подходы к решению актуальных

\* проблем развития» (Ставрополь, 2004 г.), Международной научно-  
практической конференции «Развитие форм и инструментария управления  
аграрной экономикой региона» (Ставрополь, 2005 г.), **а**также на научно-  
методических семинарах экономического факультета Ставропольского  
государственного университета (2002 - 2005 гг.). Отдельные результаты  
исследования были использованы в научных монографиях «Современное

. предпринимательство: социально-экономическое измерение» (Воронеж,

2003 г.), «Проблемы развития рынка страховых услуг России и ее регионов» (Москва, 2004 г.), которая удостоена серебряной медали на V

**10**Международном московском салоне инвестиций и инноваций (2005 г.); при разработке учебно-методического пособия по курсу «Страхование» (2002 г.).

> Диссертационная работа выполнена в соответствии с планом научно-

исследовательской работы Ставропольского государственного университета в рамках научной школы «Устойчивое развитие региона в условиях экономической интеграции России в мировое хозяйство».

**Публикации.**По теме исследования опубликовано 9 работ общим объемом 22,4 п.л., в т. ч. авторский вклад - 6,45 п.л.

**Структура диссертационной работы.**Диссертация состоит из

введения, трех глав, выводов **и**предложений, списка литературы (202 наименования). Работа изложена на 151 странице машинописного текста, включает 25 таблиц, 25 рисунков, 5 приложений.

**Во введении**обосновывается актуальность темы диссертации, рассматривается состояние научной разработанности проблемы,

Л формулируются цель **и**задачи исследования, определяются его теоретико-

методологические основы, излагается научная новизна и практическая значимость полученных результатов.

**В первой главе**диссертации «Теоретические основы страхования гражданской ответственности в условиях рыночных отношений» анализируется сущность, особенности и функции данного вида

*щ*страхования, представлены подходы и принципы развития страхования

автогражданской ответственности в условиях рыночных преобразований.

**Во второй главе**«Состояние и тенденции развития страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в России и ее регионах» обобщены особенности институциональной структуры данной системы, проанализировано развитие рынка страхования

ж автогражданской ответственности, выявлены его потенциальные

возможности.

**В третьей главе**диссертации «Приоритетные направления развития

страхования гражданской ответственности автовладельцев»

обосновываются рекомендации по уточнению страховых тарифов в  
автостраховании, предложена схема взаимодействия субъектов  
^ страхования автогражданской ответственности, включающая краевой

центр по урегулированию убытков как промежуточное звено между страховщиками и страхователями — участниками ДТП.

**В заключении**обобщены результаты исследований и сформулированы практические рекомендации по их использованию.

**і\***

**\***

## Экономическая сущность страхования ответственности в условиях рыночных отношений

Страхование - это способ возмещения убытков, которые потерпело физическое или юридическое лицо, посредством их распределения между многими лицами (страховой совокупностью) [81, с 14]. Возмещение убытков производится из средств страхового фонда, который находится в ведении страховой организации (страховщика). Объективная потребность в страховании обуславливается тем, что убытки подчас возникают вследствие разрушительных факторов, вообще не подконтрольных человеку, как, например, стихийные бедствия. В подобной ситуации невозможно взыскивать убытки с кого-либо и заранее созданный страховой фонд может быть источником возмещения ущерба.

Как экономическая категория страхование представляет систему экономических отношений, включающую совокупность форм и методов формирования целевых фондов денежных средств и их использование на возмещение ущерба при различных рисках, а также на оказание помощи гражданам при наступлении определенных событий в их жизни. Оно выступает, с одной стороны, средством защиты бизнеса и благосостояния людей, а с другой - видом деятельности, приносящим доход [154, с.23]. Источниками прибыли страховой организации служат доходы от страховой деятельности, от инвестиций временно свободных средств в объекты производственной и непроизводственной сфер деятельности, акции предприятий, банковские депозиты и т.д.

В настоящее время значение страхования возрастает в силу следующих обстоятельств:

частота и тяжесть стихийных бедствий и других неблагоприятных событий объективно возрастают;

новые, сложные риски порождает научно-технический прогресс — от взрывов и пожаров при внедрении новых технологий до рисков, связанных с новыми информационными технологиями, генетикой и т.д. Важно отметить, ф что это новые риски, опыт управления которыми не наработан;

развитие экономики ведет за собой усложнение хозяйственных связей, в то же время известно, что чем сложнее система, тем легче вывести ее из состояния равновесия. Обрыв одной хозяйственной связи (недопоставка продукции вследствие пожара у поставщика) в ряде случаев ставит в критические условия всю цепочку производителей и потребителей. Кроме

того, развитие экономики порождает массу новых предпринимательских рисков, особенно в сфере финансового рынка (биржевое, банковское дело); для всех стран с развитой экономикой общей является проблема старения населения, которая обостряет потребность в защите человека (оказание ему необходимой медицинской помощи и обеспечение достойных

доходов в старости);

плотность размещения производственных объектов, жилья, культурных и исторических ценностей резко повышает вероятность кумуляции риска. Одновременно происходит возрастание стоимости одного объекта (например, нефтяных вышек и других сложных технологических сооружений). В совокупности эти два явления повышают риск катастрофического ущерба;

наконец, нельзя не отметить общий процесс криминализации

общества - начиная от культуры (романтизации ситуаций, связанных с нарушением закона) и заканчивая статистикой уголовных преступлений, фактами коррупции и т.д.

В таких условиях защиту общества невозможно обеспечить без помощи страхования. Эти проблемы актуальны и для России. Более того, в

л> России объективная необходимость в страховании повышена по следующим

причинам:

## Институциональная структура рынка страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств

Накопившиеся проблемы за период действия федерального закона "Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств" требуют скорейшего внесения изменений и дополнений в данный закон, а также в иные нормативные правовые акты, изданные в его исполнение. По нашему мнению, вопрос оформления ДТП и оснований для проведения страховых выплат проработан на сегодняшний день недостаточно. Введение ОСАГО привело к значительному увеличению числа обращений граждан в Госавтоинспекцию по фактам ДТП с незначительным материальным ущербом. "Имеющиеся силы дорожно-патрульной службы Госавтоинспекции не готовы своевременно и быстро оформлять подобные дорожные происшествия", - заявил журналистам начальник главного управления ГИБДД Службы общественной безопасности МВД России генерал-майор милиции Виктор Кирьянов. - Это приводит к образованию заторов на дорогах и увеличению сроков рассмотрения дел о ДТП, что "вызывает справедливое недовольство граждан".

ОСАГО — это сложный комплексный проект. На всех этапах в нем существенным образом задействовано множество участников - весь предусмотренный законом цикл работы этого механизма от покупки полиса страхователем до получения денег потерпевшим предполагает тесное взаимодействие различных лиц и организаций.

В настоящее время взаимоотношение субъектов страхования автогражданской ответственности происходит так, как это показано на рисунке 13. Страхователь А заключает договор страхования и уплачивает страховой взнос в страховую компанию А (страховщик А). Тоже самое проделывает страхователь Б, но в своей страховой компании. В результате

После оформления всех требующихся документов страхователь А предъявляет претензию страховщику Б, который обязан возместить ущерб.

Технология исполнения закона об ОСАГО, дававшая повсеместно сбои на старте, постепенно приходит в норму. В первые дни у многих СК просто не было бланков полисов, а обращения страхователей пошли уже с утра 1 июля 2003 г.

В настоящее время не вызывает особых затруднений покупка полиса -точки продаж встречаются на каждом шагу. Однако купленный страхователем полис должен, по замыслу авторов закона, сразу попадать в общую базу РСА - а такой пока нет, и когда она появится точно не известно.Это вызывает массу проблем - от невозможности установить по номеру автомобиля или номеру полиса название страховой компании-эмитента, до трудностей с запуском системы «бонус-малус» (поправочный коэффициент, зависящий от наличия или отсутствия страховых выплат) и выявлением страховых мошенников. Единая база данных, среди прочего,

позволяет фиксировать как убытки страхователя, так и переходы клиента между страховыми компаниями.

оказывает СК существенную помощь в борьбе со страховым мошенничеством.

облегчает работу страховых компаний при смене страхователем страховой компании.

Однако эта крупная недоработка не мешает ОСАГО работать в целом достаточно успешно. Если проследить ход событий после ДТП, то весь алгоритм выглядит приблизительно следующим образом (Приложение 2).

Уже беглый взгляд на приведенную таблицу позволяет понять, почему сегодня выплаты по ущербу жизни и здоровью составляют во всех компаниях доли процента. Их оформление требует очень много времени, но их вес со временем будет расти по мере сбора и оформления потерпевшими всех бумаг и справок.

## Совершенствование экономической оценки рисков гражданской ответственности автовладельцев

Закон об обязательном страховании автогражданской ответственности действует уже более двух лет. И все это время в прессе, на телевидении и в Думе ломались копья вокруг величины тарифа. Позиции сторон, в общем-то, прямолинейно просты: страховщики хотят если не повысить, то хотя бы не снижать базовую величину тарифа по ОСАГО. Страхователям и их общественным представителям, наоборот, величина тарифа представляется чрезмерно завышенной, и они стремятся ее снизить, причем значительно. Накал обсуждения достиг полного ожесточения в конце года, когда ряд страховщиков приняли участие в теледебатах на тему автогражданки и были биты с разгромным счетом.

Доводы страховщиков слабо воспринимаются их оппонентами, среди которых немного специалистов в страховании. Ряды сторонников немедленного снижения тарифов в основном представлены депутатами Госдумы, адвокатами, журналистами. Но и страховщики в полемике, кажется, просто отбывают номер, не особенно утруждая себя поиском убедительных обоснований.

Основные аргументы страховых компаний сводятся к необходимости подождать более убедительной статистики после появления массового потока выплат. Общественности так и не были представлены ни обоснование расчета тарифа и коэффициентов, ни модельные сценарии развития этого рынка во временной перспективе. Иногда в выступлениях и статьях страховщиков в специализированной периодике появлялись туманные отсылы к опыту различных стран, но особого прояснения в ситуацию они не вносили. Складывалось ощущение, что страховщики что-то знают, но ни за что не скажут. Это еще больше разжигало общественное недовольство страховщиками.

Мы считаем, что появление собственной российской статистики по автострахованию позволит расставить все точки над і в затянувшейся полемике. Во многих развитых странах этот вид страхования существует десятилетиями, накоплен обширный опыт, который вполне можно использовать для анализа российских тенденций.

Окончание 2003 года уже дает определенные возможности проанализировать ход развития рынка обязательного страхования автогражданской ответственности. Воспользуемся данными о результатах деятельности двадцати крупнейших компаний по обязательному страхованию автогражданки за второе полугодие 2003 года, опубликованными ЦЭА «Интерфакс» (Приложение 4 табл.1). Эти данные и легли в основу нашего анализа.

Прежде всего, необходимо отметить очень высокий уровень концентрации данного сегмента страхового рынка. Первая двадцатка компаний охватила 79% рынка по собранной премии и 81% - по количеству страхователей. Подавляющая часть компаний - московские сетевые страховщики, целенаправленно готовившиеся к введению данного вида страхования. Высокая концентрация рынка крупными компаниями говорит о том, что случайные подвижки в верхней части таблицы маловероятны. Они возможны лишь в случаях серьезных финансовых проблем у компаний из. крупнейшей двадцатки.

Средняя стоимость полиса по двадцати крупнейшим компаниям составила 2 403,59 руб., средняя выплата - почти 22 346 рублей. Разброс значений средней стоимости полиса по компаниям, скорее всего, отражает структуру их клиентской базы. В частности, у «Росгосстраха» и СКПО она составила соответственно 1513,16 руб. и 1518,16 руб., у МРСС и «Росстраха» - 1967,44 руб. и 1906,25 руб. Это свидетельствует о большой доле региональных страхователей (меньшее количество более дорогих иномарок). Различия в средней величине выплат объяснить сложнее: у компаний «УралСиб» и НАСТА средняя выплата составила соответственно 14046,50 и 14835,50 руб., у «Согласия» - 31894 руб. Столь большой разброс страховщики объясняют продолжительным сроком урегулирования ДТП с тяжелыми последствиями и небольшой статистикой по страховым случаям. В частности, несколько крупных по размеру выплат страховых случаев, произошедших в начале второго квартала 2003 года у одного страховщика, могут сильно повысить его среднюю величину страховой выплаты. По этой логике в дальнейшем средний размер выплаты будет несколько выравниваться для различных компаний с учетом их страхового поля.

Еще одна интересная особенность была указана региональными компаниями. По утверждениям страховщиков, большой вклад в среднюю величину выплат вносят ДТП на федеральных автомагистралях. Хотя вероятность страхового случая здесь в целом ниже, чем на улицах городов, последствия таких ДТП неизмеримо выше.

Однако имеющихся данных недостаточно для анализа результатов деятельности по обязательной автогражданке. Главный показатель, которого недостает для проведения такого анализа, - частота убытков. В условиях, когда страховые компании собираются ждать до конца года, чтобы его посчитать, мы вынуждены частоту убытков моделировать.

На самом деле частота убытков довольно легко считается даже по имеющейся статистике, как для отдельной компании, так и для всех . страховщиков, входящих в РСА. Для этого необходимо подсчитать количество дней действия всех полисов, подписанных страховой компанией за полугодие, и поделить на 365. Тем самым имеющийся массив полисов будет приведен к годовым полисам. Далее число признанных компанией страховых случаев необходимо поделить на полученное число годовых страховых полисов. Это и будет частота убытков с точностью до сезонной ошибки [37].