

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://studservis.ru/gotovye-raboty/magisterskaya-rabota/33152>

Тип работы: Магистерская работа

Предмет: Экономика

ВВЕДЕНИЕ 3

1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ АВТОСТРАХОВАНИЯ 6

1.1 История развития российского автострахования и его классификация 6

1.2. Организация рынка автострахования в РФ и его особенности 18

1.3 Правовые основы развития рынка автострахования в России 36

2. АНАЛИЗ СОСТОЯНИЯ РЫНКА АВТОСТРАХОВАНИЯ В РФ 43

2.1 Анализ российского рынка автострахования за 2014-2017 гг. и факторы его развития 43

2.2. Анализ особенностей страхования транспортных средств в России 62

2.3. Проблемы и перспективы развития рынка автострахования в РФ 66

3. НАПРАВЛЕНИЯ СОВЕРШЕНСТВОВАНИЯ Организации рынка АВТОСТРАХОВАНИЯ В РФ 77

ЗАКЛЮЧЕНИЕ 94

СПИСОК ИСПОЛЬЗУЕМОЙ ЛИТЕРАТУРЫ 96

ВВЕДЕНИЕ

В современном мире автомобиль представляет собой необходимость для обеспечения жизнедеятельности человека. По последним данным отдела статистики Управления ГИБДД РФ количество зарегистрированных автомобилей в РФ составляет 56,6 миллионов. В связи с массовостью автотранспорта стало увеличиваться количество дорожно-транспортных происшествий различного рода: начиная от незначительных повреждений автотранспортного средства, до повреждений, повлекших за собой тяжкие последствия. И не всегда виновник дорожно-транспортного происшествия возмещает ущерб, нанесенный им другим лицам. Автострахование гражданской ответственности является обязательным видом страхования для автовладельцев на территории РФ. Поэтому в каждой страховой компании можно оформить полис ОСАГО и заключить договор на страхование автогражданской ответственности. Так же актуален и востребован среди автовладельцев и добровольный вид автострахования – КАСКО.

В современной экономике страхование является важным и необходимым инструментом, обеспечивающим общую экономическую стабильность и безопасность, развитие предпринимательства, эффективную защиту от многочисленных природных, техногенных и иных рисков, реализацию государственной социальной политики. Мировой опыт свидетельствует, что полноценное развитие страховой инфраструктуры дает заметный импульс росту национальной экономики.

Система обязательного страхования является наиболее социально-ориентированным сегментом рынка страховых услуг. Договоры обязательных видов страхования имеют достаточно большой круг защищаемых субъектов. К ним относятся: обязательное страхование ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО), обязательное медицинское страхование (ОМС), обязательное государственное личное страхование некоторых категорий граждан и другие.

Генеральная цель обязательного страхования состоит в обеспечении защиты от случайных опасностей законных имущественных (страховых) интересов физических и юридических лиц, самой Российской Федерации, ее субъектов - и муниципальных образований, а страховые организации в добровольном страховании преследуют основную цель коммерческого предпринимательства

Развитие видов обязательного страхования как ниши рынка страховых услуг призвано решать вопрос дополнительного финансирования социальной защиты населения и выступает в качестве важного стабилизирующего фактора экономики.

Всего полтора десятка лет назад введение этого вида страхования сопровождалось ожесточенными дискуссиями по поводу «непозволительных ограничений свобод собственности и договора» — а сегодня трудно представить себе автомобилиста без полиса ОСАГО. Тем не менее, трудно не согласиться с директором филиала СГ «ХОСКА» в Новосибирске Юлией Гончаровой, считающей, что ни один вид страхования не обсуждается так широко и не вызывает столько противоречивых мнений, как обязательное

страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств. Однако нельзя не признать — кроме разрешения значительной доли материальных проблем обязательное автострахование послужило хорошей школой страховой грамотности для населения. Не сильно преувеличивая, можно предположить, что именно ОСАГО — точнее, возвращенное на его примере понимание рисков и ответственности автовладельцев — способствовало распространению других страховых продуктов, в первую очередь — КАСКО и, в меньшей степени, ДоСАГО.

Прошедший 2017 год стал непростым для страховых организаций, работающих на рынке обязательного и добровольного автострахования. По данным Российского союза автостраховщиков (РСА), средняя выплата по ОСАГО в 2017 году выросла на 40%, а средняя премия увеличилась всего на 9%. При этом увеличение средней выплаты стало максимальным за все действие закона об ОСАГО, но было вполне ожидаемым — как естественная реакция на повышение максимального размера выплаты по этому виду страхования, введенного в 2014 году.

За последние полтора-два года можно было наблюдать, как у населения упал спрос на классическое КАСКО, основным драйвером которого были продажи новых автомобилей. Это вполне объяснимо, и такая тенденция связана в первую очередь с экономическими причинами, в первую очередь — сокращением доходов населения из-за кризиса. Доходы упали почти вдвое по отношению к иностранной валюте, и потому классическое КАСКО стало для россиян малодоступным страховым продуктом, увеличившись в стоимости практически в два раза. В качестве причин такого роста топ-менеджер называет как удорожание самих автомобилей, так и запасных частей к ним.

Целью данной работы является совершенствование организации рынка автострахования в РФ.

Задачами данной работы являются:

- изучение истории развития российского автострахования и его классификация;
- изучение организации рынка автострахования в РФ и его особенностей;
- изучение правовых основ развития рынка автострахования в России;
- проведение анализа российского рынка автострахования за 2014-2017 гг. и изучение факторов его развития;
- проведение анализа особенностей страхования транспортных средств в России;
- изучение проблем и перспектив развития рынка автострахования в РФ;
- выявление направлений совершенствования организации рынка автострахования в РФ.

Объектом исследования в данной работе является рынок автострахования РФ. Предметом исследования является организация рынка автострахования РФ.

1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ АСПЕКТЫ АВТОСТРАХОВАНИЯ

1.1 История развития российского автострахования и его классификация

Понятие страхования определяется в своей сущности тем, что это предоставление защиты личных интересов и интересов, касающихся имущества застрахованного лица при наступлении страхового случая в денежном выражении.

Страховой продукт представляет собой действия относительно процесса страхования. Существует страховой полис, который указывает на то, что страховое событие произошло, т.е. страховой продукт вступает в действие.

Договор страхования представляет собой договор купли-продажи страхового продукта.

В сфере страхования существует определенная классификация страховых продуктов. Она зависит от многих факторов, определяющих условия страхования.

Выделяют обязательное и добровольное страхование:

1. Обязательное страхование устанавливается на законодательном уровне.
2. Добровольное страхование осуществляется только на желании клиента.

Существует понятие экономической функции страхования. Она представляет собой страхование выраженного в денежном эквиваленте. Рассмотрим функции экономического выражения страхования:

1. Рисксовая функция. Данная функция определяет риски связанные с выполнением страховой деятельности.
2. Предупредительная функция. Данная функция обеспечивает меры по предупреждению страхового случая и минимизации ущерба, вызванного страховыми событиями.
3. Контрольная функция. данная функция осуществляет жесткий контроль за использованием денежных средств и ресурсов страховой компании.

4. Сберегательная функция реализуется при проведении отдельных видов страхования жизни — накопительного страхования.

Классификация страхования предоставляет собой виды, подвиды страховых продуктов, которые определяются в зависимости от условий страхования.

В таблице 1 мы рассмотрим классификацию страхования, которая утверждена и применяется страховыми компаниями на сегодняшний день.

Рассмотрим, что является объектами страхования:

1. Объекты личного страхования:

□ дожитие граждан до определенного возраста или срока, со смертью, с наступлением иных событий в жизни граждан (страхование жизни);

□ причинение вреда жизни, здоровью граждан, оказанием им медицинских услуг (страхование от несчастных случаев и болезней, медицинское страхование);

2. Объекты имущественного страхования:

□ владение, пользование и распоряжение имуществом (страхование имущества);

□ обязанность возместить причиненный другим лицам вред (страхование гражданской ответственности);

□ осуществление предпринимательской деятельности (страхование предпринимательских рисков);

3. Страхование противоправных интересов, а также интересов, которые не являются противоправными, но страхование, которых запрещено законом, не допускается;

4. Если федеральным законом не установлено иное, допускается страхование объектов, относящихся к разным видам имущественного страхования и (или) личного страхования (комбинированное страхование);

Осуществление страховой деятельности в РФ страховыми компаниями может осуществлять только на основании полученной от государства лицензии. Как мы уже говорили выше обязательное страхование осуществляется на основании законодательства РФ и обязывает граждан к покупке определенного страхового продукта. Добровольное страхование осуществляется на основании конкуренции между страховыми компаниями, т.е. на основании рыночных отношений в сфере страхования.

История автомобильного страхования началась с приходом автомобилей в повседневную жизнь человека. Это произошло примерно в восьмидесятых годах XIX века, после чего в девяностых годах того же столетия появились и первые автомобильные страховые полисы. Первый полис страхования автомобиля от ущерба был заключен Английской страховой компанией в 1895 году. Ориентиром для нового продукта послужили полисы страхования от огня, кражи и опыт страхования гражданской ответственности. При заключении первых договоров страхования автомобилей страховщики интересовались в первую очередь самим транспортным средством, характеристики водителя при этом не учитывались. В начале XX века стали появляться страховые компании, целиком ориентированные на страхование автомобилей.

К концу двадцатых годов в ряде британских страховых компаний возникло понимание необходимости установления единых правил страхования автомобилей. Поэтому были разработаны общие принципы этого вида страхования и минимальные тарифные ставки, путем проведения расчетов по объединенным накопленным статистическим данным. Эти расчеты легли в основу подписания «тарифного соглашения» среди компаний, входящих в Ассоциацию страховых контор (позднее вошли в состав Ассоциации британских страховых компаний). Компании, подписавшие «тарифное соглашение» являлись в основном крупными компаниями смешанного типа, т.е. занимающимися разными видами страхования. Клиенты, страхующие свой дом и жизнь в одной из компаний, почти наверняка страховали и автомобиль в этой же компании, т.е. соглашение формально не носило характер монополии. Тем не менее, к середине тридцатых годов в руках этих компаний оказалось порядка 60%-70% британского рынка страхования автомобилей. Все же значительная доля рынка страхования автомобилей находилась в руках компаний, по тем или иным причинам не подписавшим тарифное соглашение. Это были как большие страховые компании, занимающиеся различными видами страхования, так и небольшие компании, ориентированные на автострахование. Обычно они давали тарифы чуть меньше установленных в тарифном соглашении, с тем расчетом, однако, чтобы их деятельность позволяла получать прибыль. Кроме того, эти компании занимались усовершенствованием полисных условий, стараясь предложить своим клиентам более удобное страховое покрытие.

Еще один альтернативный путь развития страхового рынка Англии осуществляли страховщики компании Ллойд. Они предлагали гибкие страховые программы как индивидуального, так и группового характера. Во время второй мировой войны конкуренция на рынке автострахования значительно ослабла, поскольку только небольшое число автомобилей находилось в частном пользовании.

Послевоенный период охарактеризовался появлением так называемых «грибных» компаний. Эти компании стремились к быстрому наращиванию своих страховых портфелей за счет значительного понижения страховых взносов и увеличения комиссионного вознаграждения. Оптимизация бизнес-процессов внутри компании и применение более совершенных технологий ведения дел позволили им значительно экономить на издержках. Кроме того, часть вопросов, связанных с урегулированием убытков они также передавали в ведение страховых брокеров. Обострившаяся конкуренция со стороны этих компаний привела к отмене тарифного соглашения в 1968 году. Однако такие быстроразвивающиеся компании не обладали необходимыми знаниями и опытом работы, что привело в дальнейшем к ряду банкротств.

Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств было принято в Великобритании в 1930 году по Закону о дорожном движении («Road Traffic Act»). Страховое покрытие имело неограниченный размер, но распространялось только на ответственность за причинение вреда жизни или здоровью потерпевших третьих лиц. Однако такие полисы редко предлагались к продаже, более распространенный вид полиса содержал страхование ответственности и за нанесение вреда имуществу третьих лиц. В след за принятием в 1983 году второй директивы ЕЭС об автотранспортном страховании все полисы страхования ответственности должны содержать условие возмещения ущерба по собственности третьих лиц, что не внесло серьезных изменений в практику заключения соответствующих договоров в Великобритании.

Около двух третей договоров страхования автомобилей содержат также условие возмещения ущерба застрахованному транспортному средству. Практики раздельного страхования ответственности и ущерба автомобилю в Великобритании нет. Типичный вариант состоит в следующем. Компания предлагает на выбор шесть способов покрытия, а именно: только ущерба, причиненного третьим лицам, а также ущерба от пожара и угона и «комбинированного» ущерба, с четырьмя уровнями франшизы, включая нулевой. Возможны также расширения стандартных форм покрытия, например, индивидуальные пособия по несчастному случаю.

В США важнейшее значение для страховой деятельности имеет ее законодательное регулирование. Первые из принятых в США регулирующих страховую деятельность актов относятся к началу 1800-х годов. Законодательство в сфере страхования было призвано обеспечить защиту местных страховщиков от конкуренции со стороны иностранных компаний или компаний из других штатов, а также оградить население от произвола и неплатежеспособности страховых компаний.

Первый полис страхования автомобиля в Америке был выдан доктору Труману Джей Мартину в 1898 году. Полис соответствовал существующей форме страхования ответственности, возникающей при использовании лошадей и мулов. Договор страхования собственно автомобиля от ущерба был впервые подписан в Америке в 1902 году. Первый крупный убыток был урегулирован Бостонской страховой компанией в 1904 году. Уильям Уоллес ехал из Бостона в Вустер, когда его бензовоз взорвался. Первый закон, обязывающий владельца машины застраховать свою ответственность появился в штате Массачусетс в 1927 году.

В настоящее время в Америке существует тенденция обращения к кредитной истории страхователя при заключении договора страхования КАСКО. Считается, что клиент с плохой кредитной историей неблагонадежен, ему выставляется повышенный тариф. Клиенты с очень хорошей кредитной историей могут претендовать на скидку. Более 90% американских страховых компаний используют кредитную историю клиента при оценке его привлекательности для компании. В России такой фактор пока не может учитываться ввиду отсутствия кредитных историй большинства страхователей, так как официальное ведение кредитных историй, доступных для использования другими участниками рынка началось только в 2006 году.

В Советском Союзе сфера страхования была монополизирована единственным страховщиком – Госстрахом. Органы Госстраха осуществляли свою деятельность на территории СССР с 1921 года на принципах хозяйственного расчета, т.е. государство напрямую не несло никакой ответственности по страховым операциям. Таким образом, автомобильное страхование также как и другие виды страхования, которыми занимался Госстрахом, существовало в бывшем СССР на протяжении нескольких десятилетий.

Важной датой для развития отечественного автомобильного страхования является 1 января 1969 года, когда были введены новые Правила добровольного страхования средств транспорта, принадлежащих гражданам, разработанные с учетом значительного улучшения условий страхования и удовлетворения запросов их владельцев. С этого года добровольное страхование средств транспорта впервые стало проводиться на случай хищения, гибели или повреждений в связи с угоном транспортных средств. До сих пор страхование автомобилей не было отдельным видом страхования, а относилось к добровольному

страхованию имущества. На начало 1977 г. в целом по стране в добровольном порядке было застраховано 11% средств транспорта, имевшегося в личном пользовании, по г. Москве число договоров добровольного страхования транспортных средств достигало 86,3 тыс. и уровень охвата составил 33%.

Новая редакция правил, вступившая в силу с января 1978 года расширила перечень объектов страхования и учла потребности автовладельцев. С начала 1986 года в стране начали заключаться договора страхования «авто-комби», по которым страховой защитой обеспечивались автомобили вместе с багажом и водители (на случай смерти в результате ДТП). С 1989 года ответственность Госстраха начала распространяться и на травмы, полученные водителем и страхователем в результате ДТП.

В настоящее время в России можно выделить четыре вида автострахования. Это страхование КАСКО автомобилей, т.е. страхование от ущерба и угона; обязательное страхование автогражданской ответственности (ОСАГО); добровольное страхование автогражданской ответственности, в различных компаниях этот вид обозначают аббревиатурами ДАГО либо АГО; страхование по системе «зеленая карта». В то же самое время, можно утверждать, что видов автострахования в России всего два – это страхование от ущерба и от угона, т.е. КАСКО и страхование гражданской ответственности, которое в силу особенностей законодательного регулирования принимает различные формы.

Обязательное страхование автогражданской ответственности введено в России с 01 июля 2003 года законом № 40-ФЗ от 25 апреля 2002 года. С 1 января 2004 года использование транспортных средств на дорогах Российской Федерации стало невозможным без наличия полиса ОСАГО. Полис ОСАГО покрывает ущерб, связанный с ответственностью владельца транспортного средства возместить ущерб жизни и/или здоровью третьих лиц в результате ДТП или имуществу третьих лиц. Предельное возмещение «в части возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью нескольких потерпевших, - 240 тысяч рублей и не более 160 тысяч рублей при причинении вреда жизни или здоровью одного потерпевшего; в части возмещения вреда, причиненного имуществу нескольких потерпевших, - 160 тысяч рублей и не более 120 тысяч рублей при причинении вреда имуществу одного потерпевшего». Ущерб свыше указанных лимитов виновник ДТП покрывает за счет собственных средств, либо за счет полиса добровольного страхования автогражданской ответственности.

История автомобильного страхования начинается практически сразу после изобретения машин в США. По сравнению с зарубежным опытом в этой сфере, российский минимален, а систему автострахования можно назвать достаточно молодой.

В 2018 году исполнится 120 лет со дня выдачи первого американского полиса автостраховки. Известная в штатах страховая фирма Travelers Insurance Company заключила с доктором Т. Мартином договор страхования автомобиля. Условия были просты: за 12 с четвертью доллара страхователю гарантировали выплату в 5 сотен долларов, если его автомобиль пострадает при столкновении с конным транспортом. Поскольку практически все население Америки передвигалось именно на лошадях, а автомобили приобретали состоятельные граждане, то подобная авария в 1898 г. была весьма вероятна.

На тот момент уже появились жертвы безлошадных экипажей, а одна из аварий, которая закончилась летальным исходом, попала во все газеты. Летом 1896 г. авто на скорости 6 км/ч сбило насмерть растерянную женщину. Причиной ДТП стала не скорость машины, а ограничение видимости для водителя из-за конных экипажей и шок дамы, которая впервые увидела повозку без лошади. Судьи после долгого разбирательства сошлись во мнении, что имел место несчастный случай, однако многие автолюбители задумались о безопасности на дороге.

Страхование американца было его собственной идеей, а также результатом простых подсчетов: в США на 20 млн. лошадей приходилось 4 тыс. авто. Пример находчивого доктора не стал заразительным.

Потребовалось около 30-ти лет, чтобы наладился массовый выпуск машин на предприятиях Форда. В 20-х годах прошлого века автомобиль перестал быть редкостью и из предмета роскоши превратился в обычный транспорт. Власти Массачусетса в 1925 г. узаконили обязательное автострахование, причем компенсацию получала пострадавшая сторона, т.е. страховали ответственность автолюбителя перед пешеходами и другими участниками дорожного движения. Оставалась возможность застраховать и авто, но это было не обязательно. Законодательная инициатива автовладельцами была принята с энтузиазмом, поскольку машины по-прежнему стоили дорого, а опыта у водителей было мало.

Европейские страны взяли на вооружение пример США, и к середине прошлого века практически во всех западноевропейских государствах действовал закон об обязательном автостраховании. Австрия в 1929 г. ввела страхование гражданской ответственности автолюбителей, а через год подобный законопроект одобрили и в Великобритании.

Автомобиль стал средством передвижения через границы, и возникла потребность узаконить

универсальную автогражданку, которая была бы действительна во всей Европе. «Зеленая карта» стала страховым полисом, который более 50-ти лет гарантирует выплаты в любом европейском государстве. Название полис получил из-за светло-зеленого цвета бланков, которые выдаются водителям. В конце 20-х годов прошлого века в России было слишком мало машин, чтобы инициатива об автостраховании могла претендовать на рассмотрение и утверждение на законодательном уровне. Лишь в конце 60-х число автомобилей возросло настолько, что вопрос о страховании рассматривался на уровне Совета Министров. В 1984 г. утверждено Постановление «О мерах по дальнейшему развитию государственного страхования и повышению качества работы страховых органов», которое стало базой для создания «авто-комби». Это страховой договор, заключаемый гражданином на добровольной основе, при этом объектом страхования выступает не только авто, но и пассажиры, их имущество.

Дальнейшее развитие автострахования получило уже в России. В 1991 г. на добровольной основе внедрялось КАСКО, однако широкого распространения не получило. С 1993 г. в Госдуму стали поступать проекты законов об обязательном автостраховании. Сотрудниками Российского страхового надзора, Департамента транспорта готовился проект соответствующего законодательного акта. Период рассмотрения, изучения и модификации закона об автогражданке был длительным, акт вступил в силу только летом 2003 г., а внедрение проводилось в несколько этапов.

В 2000 г. депутаты Госдумы впервые заслушали законопроект, который регламентировал введение обязательного страхования гражданской ответственности в России. Принципиально новым фактором стало то, что страховой договор защищал не самого страхователя, а пострадавшего. Депутаты, рассматривая законопроект, ориентировались на статистику, согласно которой многие автолюбители были уверены, что никогда не спровоцируют ДТП. Это обусловило неготовность собственников автомобилей добровольно страховать риски пешеходов и других участников дорожного движения. Будущий закон предусматривал заключение договора ОСАГО для каждого владельца транспортного средства.

Одной из главных проблем при утверждении закона стали тарифы. Длительное обоснование и согласование вопроса привело к тому, что закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» № 40 был утвержден Госдумой и визирован Президентом только 25 апреля 2002 г. Катализатором для принятия стали:

- требования к потенциальным государствам-участникам, которые хотят стать членами Всемирной торговой организации. Одно из условий членства – наличие системы обязательного автострахования;
- опыт государств Европы, в которых автострахование доказало свою эффективность в качестве системы финансового возмещения убытков;
- рост рынка страхования в 90-е.

Вступление в силу закона об автогражданке было отложено на 15 месяцев, чтобы автовладельцы смогли привыкнуть к новым реалиям страхования. При этом страховщики уже в 2003 г. почувствовали наплыв клиентов, поскольку многие водители, имеющие полисы добровольного страхования, шли в свою страховую компанию и за обязательной автогражданкой.

В 2005 г. Закон об ОСАГО обсуждался в Конституционном суде. Заседание КС инициировали депутаты Государственной думы, Курултая Республики Алтай, Областной Думы Волгоградской области. Народные избранники указывали на незаконность обязательного автострахования, высокую стоимость полиса, который не по карману пенсионерам, а также на суммы страховых выплат, не покрывающие убыток. К депутатам присоединился и ростовчанин, который посчитал незаконным требование страховать несколько машин, если они находятся в собственности у одного владельца. Судьи отказали в исках и подтвердили законность автострахования, право государства формировать тарифы, однако обязали внести незначительную поправку в одну из статей. Страховые компании, потратившие солидные суммы на рекламу, обучение специалистов и страховые полисы, были удовлетворены решением суда.

К проблемам, которые решает автогражданка, относятся:

- гарантирование возмещения убытков пострадавшей при ДТП стороне;
- страхование автовладельца от солидных сумм компенсации, которую он не в состоянии выплатить самостоятельно;
- мотивация соблюдать правила дорожного движения.

С 2015 г. оформление договора возможно по интернету, а распечатка полиса является действительной при проверке сотрудниками дорожной полиции. На сегодня законодательный акт дополняли и меняли более 25-ти раз, причем поправки 2017 г. не являются окончательными.

Страхование гражданской ответственности автовладельцев в РФ находится на этапе формирования. Усовершенствования требует система тарификации, суммы страховых выплат, законодательное

урегулирование оценки ущерба. Следуя практике европейских государств, автострахование в России акцентирует внимание на персонализированном подходе к каждому водителю.

Рассмотрим два основных вида автострахования в РФ.

ОСАГО – это обязательное страхование автотранспортного средства. С помощью данного вида страхового продукта происходит страхование гражданской ответственности собственника автотранспортного средства в отношении третьих лиц.

Так как ОСАГО является обязательным страхованием в соответствии с законодательством РФ, то оно же является самым объемным страховым продуктом по количеству застрахованных объектов. Каждый собственник автотранспортного средства обязан иметь страховой полис ОСАГО.

Суть ОСАГО представляется в страховании гражданской ответственности собственника автотранспортного средства по отношению к третьим лицам в случае наступления страхового случая, например: дорожно-транспортного происшествия. При наступлении данного страхового случая, страховая компания, которая произвела страхование ОСАГО обязана возместить ущерб пострадавшему собственнику автотранспортного средства в денежном эквиваленте в сумме, которую определяет независимая оценочная экспертиза.

Положительная сторона данного страхового продукта ОСАГО представляется в том, что в случае приобретения автотранспортного средства, в случае ДТП все расходы на возмещение ущерба и восстановления пострадавшего автотранспортного средства ложатся на страховую компанию, в которой оформлен полис ОСАГО.

Автотранспортное страхование КАСКО представляет собой добровольное страхование автотранспортного средства, в частности от угона и хищения. В данном виде страхования объектом выступает непосредственно автотранспортное средство.

При наступлении страхового случая страховая компания возмещает ущерб в денежном эквиваленте застрахованному лицу

1.2. Организация рынка автострахования в РФ и его особенности

Объектами страхования транспортных средств являются имущественные интересы, связанные с владением, пользованием, распоряжением на законных основаниях транспортными средствами.

В состав транспортных средств включаются:

- все виды грузовых, легковых автомобилей, автобусов, грузовые и легковые прицепы, мотоциклы, мотороллеры, другой мототранспорт, тракторы и прицепы к ним;
- средства железнодорожного транспорта;
- средства воздушного и ракетно-космического транспорта;
- средства морского транспорта.

Каждая группа транспортных средств (автотранспорт, железнодорожный транспорт, авиационный и ракетно-космический транспорт, морской транспорт) страхуются по отдельным правилам, подлежащим лицензированию в органах страхового надзора.

Страхование автомобильного транспорта «АвтоКАСКО» (Auto-Hull Insurance) – вид страхования наземного транспорта (за исключением железнодорожного транспорта), осуществляемое на случай повреждения в дорожно-транспортном происшествии, угона, кражи деталей дополнительного оборудования автомобиля, боя стекла, пожара, падения предметов, наезда на неподвижные предметы.

Ущерб в страховании АвтоКАСКО порождается разными событиями, которые по договору могут быть включены в перечень страховых событий:

- дорожно-транспортные происшествия (ДТП);
- пожар;
- противоправные действия третьих лиц (угоны, хищение автомобиля, кража деталей и дополнительного оборудования, повреждения автомобиля на стоянке в отсутствие владельца, бой стёкол, фар и т.п.);
- стихийные бедствия (падение деревьев в результате стихийных бедствий, падение снега, частей зданий, рекламных конструкций и т.п.).

За рубежом в страхование автотранспорта наряду со страхованием самого транспортного средства (АвтоКАСКО) обычно включают обязательное страхование гражданской ответственности его владельца.

Ежегодно в России происходит более 180 тысяч дорожно-транспортных происшествий. В 2016 г. на дорогах страны совершено 184 тысячи аварий, в которых пострадало более 400 тысяч автомобилей, погибло более 23 тысяч человек, более 231 тысяч человек получили ранения и увечья.

Страхование автотранспортных средств является наиболее востребованным видом страхования у

российских страхователей. В 2015 г. доля страхования АвтоКАСКО в структуре страхового портфеля по страхованию. Имущества составила 49,96%, а доля автотранспортного страхования (АвтоКАСКО + ОСАГО) в объёме страховых премий составила 40,2%. Страхователем по договору страхования автотранспортных средств могут быть физические и юридические лица, являющиеся владельцами транспортного средства или распоряжающиеся им на законных основаниях.

Страховая сумма по договору страхования АвтоКаско определяется:

- по полной рыночной цене на момент заключения договора страхования (для новых автотранспортных средств);
- по рыночной стоимости с учётом износа (для подержанных автотранспортных средств);
- на

1. Закон РФ от 27.11.1992 N 4015-1 (ред. от 26.07.2017) «Об организации страхового дела в Российской Федерации» (с изм. и доп., вступ. в силу с 22.08.2017)//URL: <http://www.consultant.ru>
2. Распоряжение Правительства РФ от 22.07.2013г. № 1293-р «Стратегия развития страховой деятельности в РФ до 2020 года»//URL: <http://www.consultant.ru>
3. Аналитический метод борьбы с мошенничеством // Современные страховые технологии. – 2017.- № 4 // [Электронный ресурс]. URL: <http://consult-cct.ru/strahovanie/analiticheskij-metod-borby-s-moshennichestvom.html> (дата обращения 21.11.2017)
4. Брызгалов Д.В. Влияние требований Solvency II на страховой рынок Российской Федерации // Финансовая аналитика: проблемы и решения.- 2015.-№ 13 (247).-С.21-25
5. Вавилова И. А. Надзорное регулирование со стороны ЦБ РФ за страховой деятельностью // Economics: Yesterday, Today and Tomorrow. 3-4. 2015 [Электронный ресурс]. URL: <http://www.publishing-vak.ru/file/archive-economy-2015-3/2-vavilova.pdf> (дата обращения 24.11.2017)
6. Развитие страхового законодательства государств – участников СНГ на современном этапе(информационно-аналитический обзор) Москва, 2016 год[Электронный ресурс]. URL: <http://www.e-cis.info/foto/news/15231.docx> (дата обращения 01.12.2017)
7. Сайт ЦБ РФ Нормативные акты и документы, регулирующие деятельность в сфере страхования[Электронный ресурс]. URL: http://www.cbr.ru/finmarket/common_inf/legals_insurance/ (дата обращения 21.11.2017)
8. Свешникова О. Н. Совершенствование нормативно-законодательной базы как условие развития страхового рынка России // Молодой ученый. — 2013. — №10. — С. 385-390, с. 385-390
9. Шмигирилов Б. Особенности страхования крупных предприятий // Современные страховые технологии // [Электронный ресурс]. URL: <http://consult-cct.ru/upload/files/auto-pdflink/ст13-98639-762.pdf>(дата обращения 21.11.2017)
10. Александрова, Т. Г. Коммерческое страхование / Т.Г. Александрова, О.В. Мещерякова. - М.: Институт новой экономики, 2014. - 356 с.
11. Артамонов, А. П. Право перестрахования. В 2 томах (комплект) / А.П. Артамонов, С.В. Дедиков. - М.: Страховая пресса, 2014. - 986 с.
12. Архипов, А. П. Андеррайтинг в страховании / А.П. Архипов. - М.: Юнити-Дана, 2016. - 240 с.
13. Бакиров, А. Ф. Формирование и развитие рынка страховых услуг / А.Ф. Бакиров, Л.М. Кликич. - М.: Финансы и статистика, 2016. - 304 с.
14. Веселовский, М. Я. Страховой сервис / М.Я. Веселовский. - М.: Альфа-М, Инфра-М, 2014. - 288 с.
15. Гвозденко, А. А. Основы страхования / А.А. Гвозденко. - М.: Финансы и статистика, 2014. - 320 с.
16. Гейц, И. В. Практические рекомендации по выплате пособий по социальному страхованию / И.В. Гейц. - М.: Дело и сервис, 2015. - 208 с.
17. Захаров, М. Л. Социальное страхование в России. Прошлое, настоящее и перспективы развития / М.Л. Захаров. - М.: Проспект, 2016. - 310 с.
18. Иванкин, Ф. Ф. Акционерное и Взаимное Страхование в России 1827-1920 / Ф.Ф. Иванкин. - М.: Издательский дом Рученькиных, 2016. - 272 с.
19. Косаренко, Н. Н. Правовое обеспечение публичных интересов в сфере страхования / Н.Н. Косаренко. - М.: Wolters Kluwer, 2015. - 312 с.
20. Кротов, Н. История создания российской системы страхования банковских вкладов / Н. Кротов. - М.: Экономическая летопись, 2015. - 576 с
21. Мак, Томас Математика рискового страхования / Томас Мак. - М.: Олимп-Бизнес, 2016. - 418 с.
22. Навигатор страхового агента. Выпуск 3. - М.: Деловой формат, 2016. - 100 с.

23. Навигатор страхового агента. Выпуск 4. - М.: Деловой формат, 2016. - 559 с.
24. Прокошин, В. А. Финансово-правовое регулирование страховой деятельности в современной России / В.А. Прокошин, Н.Н. Косаренко. - М.: Флинта, 2014. - 208 с.
25. Рыжкин, И. И. Страхование технических рисков / И.И. Рыжкин. - М.: Альфа-пресс, 2014. - 480 с.
26. Сплетухо, Ю. А. Страхование / Ю.А. Сплетухо, Е.Ф. Дюжиков. - М.: ИНФРА-М, 2016. - 320 с.
27. Страхование. - М.: Лениздат, 2014. - 256 с.
28. Страховое дело. - М.: Банковский и биржевой научно-консультационный центр, 2014. - 528 с.
29. МОСКВА, РИА Новости. Российский страховой рынок в 2016 году вырастет на 8%, а все сегменты, кроме автокаско, покажут положительную динамику, прогнозирует Аналитическое кредитное рейтинговое агентство (АКРА).
30. Харрингтон Дж., Эсселинг К.С., Нимвеген Х.В. Оптимизация бизнес процессов. Документирование, анализ, управление, оптимизация. - М.: Азбука, БМикро, 2014 год, 320 стр.
31. Руководство по улучшению бизнес –процессов; Harvard business school press; пер. с англ. -М.: Альпина Паблишер, 2015 год, 132 стр.
32. Муравьева А.А., Пожидаев Р.Г. Совершенствование бизнес процессов: задачи будущих исследований/ А.А. Муравьева, Р.Г. Пожидаев. Вестник ВГУ. Серия: экономика и управление, - 2013г. 152 стр.
33. Александрова, Т. Г. Коммерческое страхование / Т.Г. Александрова, О.В. Мещерякова. - М.: Институт новой экономики, 2014. - 356 с.
34. Артамонов, А. П. Право перестрахования. В 2 томах (комплект) / А.П. Артамонов, С.В. Дедиков. - М.: Страховая пресса, 2014. - 986 с.
35. Архипов, А. П. Андеррайтинг в страховании / А.П. Архипов. - М.: Юнити-Дана, 2016. - 240 с.
36. Бакиров, А. Ф. Формирование и развитие рынка страховых услуг / А.Ф. Бакиров, Л.М. Кликич. - М.: Финансы и статистика, 2016. - 304 с.
37. Веселовский, М. Я. Страховой сервис / М.Я. Веселовский. - М.: Альфа-М, Инфра-М, 2014. - 288 с.
38. Гвозденко, А. А. Основы страхования / А.А. Гвозденко. - М.: Финансы и статистика, 2014. - 320 с.
39. Гейц, И. В. Практические рекомендации по выплате пособий по социальному страхованию / И.В. Гейц. - М.: Дело и сервис, 2015. - 208 с.
40. Захаров, М. Л. Социальное страхование в России. Прошлое, настоящее и перспективы развития / М.Л. Захаров. - М.: Проспект, 2016. - 310 с.
41. Иванкин, Ф. Ф. Акционерное и Взаимное Страхование в России 1827-1920 / Ф.Ф. Иванкин. - М.: Издательский дом Рученькиных, 2016. - 272 с.
42. Косаренко, Н. Н. Правовое обеспечение публичных интересов в сфере страхования / Н.Н. Косаренко. - М.: Wolters Kluwer, 2015. - 312 с.
43. Кротов, Н. История создания российской системы страхования банковских вкладов / Н. Кротов. - М.: Экономическая летопись, 2015. - 576 с
44. Мак, Томас Математика рискового страхования / Томас Мак. - М.: Олимп-Бизнес, 2016. - 418 с.
45. Навигатор страхового агента. Выпуск 3. - М.: Деловой формат, 2016. - 100 с.
46. Навигатор страхового агента. Выпуск 4. - М.: Деловой формат, 2016. - 559 с.
47. Прокошин, В. А. Финансово-правовое регулирование страховой деятельности в современной России / В.А. Прокошин, Н.Н. Косаренко. - М.: Флинта, 2014. - 208 с.
48. Рыжкин, И. И. Страхование технических рисков / И.И. Рыжкин. - М.: Альфа-пресс, 2014. - 480 с.
49. Сплетухо, Ю. А. Страхование / Ю.А. Сплетухо, Е.Ф. Дюжиков. - М.: ИНФРА-М, 2016. - 320 с.
50. Страхование. - М.: Лениздат, 2014. - 256 с.
51. Страховое дело. - М.: Банковский и биржевой научно-консультационный центр, 2014. - 528 с.
52. Специфика продвижения страховых продуктов : [Электронный ресурс] //альманах Лаборатория рекламы. URL: <http://www.advlab.ru/articles/article518.htm>
53. Лучшие рекламные ролики страховых компаний: [Электронный ресурс] //InsDetails он -лайн страхование. URL: <http://insdetails.ru/podborka-iz-7-luchshih-reklamny-h-rolikov-strahovy-h-kompanij/>
54. Стратегическое развитие предприятия. Расширение деятельности, диверсификация, вертикальное и горизонтальное развитие: [Электронный ресурс] // Информационный портал малого и среднего бизнеса республики Коми. URL: http://www.mbrk.ru/temp/old/help/help9_3.html. (Дата обращения: 17.05.2018 г.)
55. Хасбулатова Б.М.. Концептуальные подходы к определению маркетинговой и товарной политики предприятия//Журнал: теория и практика общественного развития. Выпуск №16,2014
56. Портер, М. Конкурентное преимущество: Как достичь высокого результата и обеспечить его устойчивость // пер. с англ. - 3-е изд. - М.: Альпина Бизнес Букс, 2008. - 715 с.

57. МОСКВА, РИА Новости. Российский страховой рынок в 2016 году вырастет на 8%, а все сегменты, кроме автокаско, покажут положительную динамику, прогнозирует Аналитическое кредитное рейтинговое агентство (АКРА).

58. Новостной сайт РБК

59. <http://www.cbr.ru/finmarkets/?PrtlId=development>

60. <http://www.insur-info.ru/>

61. <http://www.gibdd.ru/>

62. <http://www.RGS.ru>

Эта часть работы выложена в ознакомительных целях. Если вы хотите получить работу полностью, то приобретите ее воспользовавшись формой заказа на странице с готовой работой:

<https://studservis.ru/gotovye-raboty/magisterskaya-rabota/33152>