

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/diplomnaya-rabota/97263>

Тип работы: Дипломная работа

Предмет: Страхование

ВВЕДЕНИЕ 3

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ АВТОСТРАХОВАНИЯ В РФ 5

1.1. Законодательные основы автострахования 5

1.2. Зарубежный опыт автострахования 9

1.3. Влияние финансового кризиса на рынок автострахования Российской Федерации 16

ГЛАВА 2. АНАЛИЗ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАХОВЫХ ПОЛИСОВ ПО АВТОСТРАХОВАНИЮ В РФ 22

2.1 Страхование средств наземного транспорта в РФ 22

2.2 Реализация страховых полисов по автострахованию на примере ПАО СК «Росгосстрах» 23

ГЛАВА 3. СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ ПРОЦЕССОВ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАХОВЫХ ПОЛИСОВ ПО АВТОСТРАХОВАНИЮ 35

3.1. Мировой и российский рынок «умного» автострахования 35

3.2. Прогноз развития рынка автострахования в РФ 41

ЗАКЛЮЧЕНИЕ 46

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ 48

ВВЕДЕНИЕ

Дипломная работа направлена на анализ рынка страхования, связанного с реализацией страхования автогражданской ответственности. В настоящее время автомобиль является доступным транспортным средством, его может себе позволить каждый второй гражданин Российской Федерации. Дорожно-транспортные происшествия могут иметь довольно серьезные последствия с точки зрения причинения материального ущерба. При этом страхователь полностью свободен в выборе страховой компании. Главное, что должно быть в наличии у автомобилистов - это страховой полис, который подтверждает страхование их автогражданской ответственности.

Количество дорожно-транспортных происшествий на дорогах неуклонно возрастает, поэтому в нашей жизни все большую роль начинает играть именно автострахование. На сегодняшний день существует два вида автострахования: обязательное (ОСАГО) и добровольное (КАСКО). Страховка КАСКО в отличие от ОСАГО учитывает все возможные неприятности, которые могут произойти с вашей машиной: пожар, стихийное бедствие, угон, повреждение хулиганами и, разумеется, дорожно-транспортные происшествия. КАСКО (от испанского *casco* – корпус, остов судна) – страхование автомобилей или других средств транспорта (судов, самолетов, вагонов) от ущерба, хищения или угона.

В настоящее время происходят изменения, касающиеся размера страховых тарифов, условий выплаты, ограничений действия полиса и других вопросов, связанных с договором ОСАГО, это и показывает большую актуальность работы и придает важность и значимость понимания таких вопросов как, что такое договор ОСАГО, какова его роль, как оно функционирует и действует на сегодняшний момент, какие проблемы существуют в настоящее время.

Актуальность темы исследования обусловлена значимостью страховой деятельности для национальной экономики, финансовой системы государства и защиты законных интересов граждан и юридических лиц, а также необходимостью научно обоснованного подхода к исследованию рынка страховых услуг.

Итак, объектом работы является - страхование автогражданской ответственности и его виды.

Предмет работы - исследование существующих теоретических и практических проблем связанных с обязательным страхованием автогражданской ответственности.

Цель исследования - охватить вопросы, касающиеся перспектив развития реализации страховых полисов по автострахованию, а также рассмотреть актуальные на сегодняшний день проблемы этого вопроса.

В соответствии с целью поставлены и решаются следующие задачи:

- 1) Раскрыть понятие и историю развития института обязательного (ОСАГО) и добровольного (КАСКО) страхования автогражданской ответственности.
- 2) Проанализировать реализацию страховых полисов по автострахованию.

3) Исследовать методы совершенствования реализации страховых полисов по автострахованию.

С каждым днем на дороги нашей страны выезжает все больше и больше водителей автомобилей и других транспортных средств, поэтому крайне важно иметь полис ОСАГО, так как даже при полной уверенности в своей манере вождения, водитель транспортного средства должен понимать, что есть вероятность попасть в ДТП по неосторожности или неопытности других участников движения.

ГЛАВА 1. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ АВТОСТРАХОВАНИЯ В РФ

1.1. Законодательные основы автострахования

Правовыми основами, регулирующими отношения на рынке автострахования и рынок автострахования в целом, выступают:

- Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» № 40-ФЗ от 25 апреля 2002 г. В соответствии с данным документом, законодательство об ОСАГО, помимо данного закона, включает в себя Гражданский Кодекс РФ, других федеральных законов, таких, как, например, Закон РФ «Об организации страхового дела в Российской Федерации» и издаваемых в соответствии с ними иных нормативных правовых актов Российской Федерации [2].

- Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» был введен в действие 1 июля 2003 г. в целях защиты прав потерпевших на возмещение вреда, причиненного их жизни, здоровью и имуществу при дорожно-транспортных происшествиях [3].

- С целью организации обмена информацией при осуществлении обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств и контроля за его осуществлением было принято Постановление Правительства РФ от 21.06.2007 № 391 «О мерах по созданию автоматизированной системы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств» [4].

- Так как достаточно дискуссионным является вопрос о страховых тарифах, то было издано Постановление «Об утверждении страховых тарифов по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств, их структуры и порядка применения страховщиками при определении страховой премии» от 07.05.2003 г. № 264 и от 08.12.2005 № 739. В частности, в данных документах регулировались тарифы, их применение, устанавливалась классификация транспортных средств. Однако в настоящее время эти Постановления утратили силу. [5].

- Сейчас действует Указание Банка России от 19.09.2015 № 3384-У (ред. от 20.03.2016) «О предельных размерах базовых ставок страховых тарифов и коэффициентах страховых тарифов, требованиях к структуре страховых тарифов, а также порядке их применения страховщиками при определении страховой премии по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств» [6].

Правила КАСКО устанавливаются самими страховыми компаниями;

А вот Правила ОСАГО регулируются Постановлением правительства РФ.

Фактически получается, что для ОСАГО предусмотрен отдельный закон и отдельные официальные правила, а для КАСКО ни своего специализированного закона, ни правил нет. Все, что касается полиса КАСКО, подпадает под действие закона «Об организации страхового дела в Российской Федерации» № 4015-1 от 27 ноября 1992 года.

КАСКО - это страхование транспортного средства (ТС) на случай его повреждения или угона. Страховкой КАСКО можно воспользоваться, даже если автомобиль или, мотоцикл пострадали по вине владельца. Если машина попадет в аварию, на нее упадет сосулька с крыши или даже сам водитель не впишется в двери гаража, КАСКО может покрыть убытки.

Обычно владельцы ТС приобретают полисы КАСКО по собственному желанию. Но при покупке автомобиля в кредит лучше не отказываться от страховки - ведь полис КАСКО помогает снизить ставку по кредиту.

КАСКО - это добровольное страхование, которое защищает интересы владельца транспортного средства. Даже если он сам станет виновником ДТП и его застрахованный автомобиль пострадает в аварии, выплаты по КАСКО возместят этот урон. Владелец авто получит деньги, или машину отремонтируют за счет страховой компании. Тарифы КАСКО устанавливает каждый страховщик самостоятельно [18, с. 99].

ОСАГО - это обязательное страхование гражданской ответственности владельцев ТС. Выплаты по ОСАГО

получают пострадавшие. То есть если обладатель полиса ОСАГО заденет чей-то бампер или наедет кому-то на ногу, его страховая компания компенсирует сумму ущерба, нанесенного чужому имуществу или здоровью. Тарифы ОСАГО регулирует государство.

В России для того, чтобы понять основы страхового дела достаточно изучить вышеперечисленные законы и Гражданский кодекс РФ. Например, 637 статью.

Статья 637 Гражданского кодекса РФ «страхование транспортного средства» указывает следующее: «если иное не предусмотрено договором аренды транспортного средства с экипажем, обязанность страховать транспортное средство и (или) страховать ответственность за ущерб, который может быть причинен им или в связи с его эксплуатацией, возлагается на арендодателя в тех случаях, когда такое страхование является обязательным в силу закона или договора» [1].

Важно отметить, что в России достаточно с высокой скоростью вводятся различные поправки в законодательство.

- Дальнейшее существенное совершенствование системы ОСАГО было осуществлено в 2018 г. путем принятия Федерального закона от 28.03.2018 № 49-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств».

Основной посыл изменений здесь был связан с переходом от страховой выплаты в денежной форме к организации и оплате страховщиком ремонта транспортного средства потерпевшего, законодатель определяет исполнителя этого этапа работы, обозначая его как «станцию технического обслуживания» далее СТО. Следует отметить, что новые правила действуют только для договоров ОСАГО, которые были заключены после 28 апреля 2018 г. Необходимо отметить, что вокруг содержания статей Закона об ОСАГО в новой редакции ведутся различные дебаты.

В первую очередь, отмечают:

- 1) недостаточная ответственность страховых компаний за выполнение своих обязательств;
 - 2) возможность двоякого толкования некоторых положений, которые не совсем точно определяют ситуации и понятия;
 - 3) высокая вероятность неадекватных выводов судебных инстанций, которые зачастую оказываются в трудно разрешимых правовых казусах;
 - 4) необходимость доплаты за ремонт пострадавшего автомобиля «из кармана» пострадавшей стороны.
- Также многие эксперты указывают и на некорректность некоторых определений. Например, Закон определяет, что ремонт транспортного средства осуществляет исполнитель - СТО. Однако не все СТО занимаются ремонтом, а тем более послеаварийным кузовным ремонтом. Также интересно процитировать следующую информацию, содержащуюся в Федеральном законе от 28.03.2018 № 49-ФЗ «О внесении изменений в Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств», указывающую, что «при проведении восстановительного ремонта ... не допускается использование бывших в употреблении или восстановленных комплектующих изделий (деталей, узлов, агрегатов...)» [2]. Хотя, рынок запасных частей, которые уже были в употреблении, достаточно развит в России. При этом, к автомобилям некоторых марок запасные части не производятся, например, для «Москвича». Также могут возникнуть и задержки в поставке запасных частей, соответственно, это приведет к необходимости в данном случае, если ремонт не произведен вовремя, уплачивать страховой компании неустойку. Данный момент может привести к новому виду финансового мошенничества. Таким образом, можно сделать вывод, что рынок ОСАГО в настоящее время регулируется законодательно на государственном уровне. Основным законодательным актом здесь является Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» № 40-ФЗ от 25 апреля 2002 г., в который были внесены актуальные изменения Федеральным законом от 28.03.2018 № 49-ФЗ.

1.2. Зарубежный опыт автострахования

Страхование автомобиля является обязательным видом страхования в подавляющем большинстве штатов США. Незастрахованный автомобиль в них просто не будет зарегистрирован. Мало того, например, в штате Нью-Йорк вам будет необходимо иметь даже не один, а три вида страховки [25, с. 208]:

- 1) для компенсации убытков всех лиц, пострадавших при аварии, в которой участвовал ваш автомобиль, которая выплачивается в любом случае, независимо от степени вашей вины. Также для возмещения медицинских расходов и доходов, которых вы лишились по причине аварии;
- 2) для компенсации ущерба, нанесенного вами другим людям или их собственности;

3) для возмещения ущерба, нанесенного вам незастрахованным водителем. Этот последний вид предусмотрен только законами штата Нью-Йорк, минимальная сумма страховки по нему составляет 10 000 долларов.

Максимальная сумма по первому виду составляет 50 000 долларов, минимальная по второму – 5 000. Кроме этих обязательных видов страхования, существует и много дополнительных. Например, медицинское страхование при аварии, независимо от ее виновника, на сумму, превышающую минимальную, то есть страхование машины от любых повреждений, независимо от их причин, от кражи, действие вашей страховки может быть распространено не только на всю территорию США, но и на Канаду и многие другие территории. «Зонтичная страховка». Этот вид страховки служит для покрытия расходов, превышающих сумму, устанавливаемую обычными страховками на возмещение ущерба, нанесенного вашему жилищу, автомобилю и личной собственности (а также ущерба, нанесенного вами чужой собственности). Зонтичная страховка не только повышает потолок выплат (обычно до 500 000 долларов), но и включает некоторые нематериальные виды ущерба – например, ущерб из-за клеветы. Общая страховка, освобождающая от личной ответственности. Такая страховка возмещает убытки, причиненные вами или членами вашей семьи другим

Условия страхования в разных штатах, в том числе: минимальные суммы страховых покрытий, величины страховых взносов, страхуемые риски очень сильно различаются. В одном штате машину не будут регистрировать без полиса обязательного страхования, в другом – без страховки невозможно получить водительское удостоверение. В третьем – наличие страхового полиса проверят только в случае правонарушения или аварии.

Стоимость страховки, обычно, зависит от множества факторов:

- где проживает страхователь;
- сколько миль в день проезжает;
- какая марка автомобиля;
- от возраста и стажа;
- от выбранного покрытия;
- от «страховой истории» и т.д.

К примеру, средняя стоимость страховки в Калифорнии составляет 809\$ и обходится для водителей – мужчин в среднем на 8-10% дороже, чем для представительниц прекрасного пола. Возраст также имеет большое значение. Так, водители до 19 лет, в среднем, отдают страховым компаниям до 2200\$ в год, а молодые люди постарше – от 20 до 24 лет – платят раза в два меньше. В целом, цена полиса в основном зависит от стоимости самого транспортного средства. И водители новой техники платят гораздо больше, чем их коллеги на подержанных автомобилях. Как правило, самый минимальный страховой пакет способен покрыть пострадавшему лишь часть нанесенного в результате ДТП ущерба. Остальное виновная сторона обязана доплачивать из собственного кармана, как и в России. Поэтому, американские страховщики, как и российские, предлагают водителям прикупать к обязательному полису добровольную страховку. И большинство американцев заранее стремятся обезопасить себя от большинства финансовых потерь по максимуму.

Сегодня страхование в Англии регулируется Дорожным Актом 1988 года, по которому любой водитель должен или застраховаться, или внести специальный депозит. Объектом страхования – гражданская ответственность по причинению повреждений другим людям и/или их собственности, произошедших в результате использования транспортного средства на дорогах и прочих местах. Самая стандартная страховка, которая чаще всего приобретается и которая удовлетворяет требованиям Акта, называется «страхованием третьей стороны». Это базовый набор рисков, не меньше, но и не больше того, что требует Акт.

Великобритания является родиной прямого страхования. Прямое страхование в Соединенном Королевстве теперь занимает более двух третей рынка. Не следует путать ее с Дорожным Актом «Только страхование». Последний обеспечивает самый минимум защиты, такой, чтобы только не нарушить основной Дорожный Акт. Так, например, лимит ответственности за вред имущества здесь равен 250 000, а расходы на лечение компенсации не подлежат. В то же самое время, лимит ответственности по «страхованию третьей стороны» гораздо больше и покрывает расходы на лечение. Вести самому автомобиль или позволять это делать другим без наличия хотя бы самого минимального покрытия, считается в Англии преступлением. Однако интересно то, что Акт относится только к государственным дорогам и не распространяется на трассы, проложенные по частным владениям. Предусмотрены в Акте и исключения. Сделаны они для автомобилей, принадлежащих местным и верховным властям, полицейским, пожарникам, медикам и некоторым другим

категориям граждан. Сертификат страхования или свидетельство о покрытии, выданное страховой компанией, свидетельствует о том, что транспортное средство, указанное в нем, застраховано. По закону, лицо, облеченное властью, например, офицер полиции, может попросить водителя предъявить этот документ для проверки. Если тот не сможет немедленно предъявить документ, то он получит заполненную полицейским специальную бумажную форму HORT/1 и 7 дней на то, чтобы посетить свой ближайший полицейский участок и все-таки предъявить действующую страховку. Служащий в участке, удостоверившись в том, что страховка действительна, заполняет форму HORT/2 и отправляет ее тому полицейскому, который остановил автомобиль на дороге, чтобы тот знал, что инцидент исчерпан. Если автомобиль был существенно модифицирован (даже официально зарегистрированным тюнинговым агентством), страховая компания обязательно должна быть поставлена в известность об этом, иначе полис будет считаться недействительным, а владельцу будет грозить наказание в случае встречи с полицией. Английские водители должны прикрепить свою водительскую лицензию на видное место, например, на лобовое стекло, когда они передвигаются по государственным дорогам – так, как их российские коллеги прикрепляют талон техосмотра. Автомобильное страховое бюро выплачивает компенсации пострадавшим в том случае, если виновник происшествия не был застрахован. Также оно использует базу данных рынка автострахования, где имеются сведения о каждом застрахованном автомобиле страны. Страхование в Германии автогражданской ответственности является обязательным. Предполагая наличие некоторого числа недобросовестных людей, стремящихся избежать страхования, ответственность возмещения вреда при ДТП возлагается и на водителя, сидящего за рулем, и на владельца. Естественно, лишь в том случае, если этот человек признан виновным в аварии. Пострадавший в ДТП имеет право одновременно подать иск и к виновнику аварии, и к его страховой компании. Причем такой иск к страховой возможен, даже если компания разорвала договор с виновником аварии из-за нарушения им условий договора. Максимальная скидка за

1. Гражданский Кодекс РФ. // www.consultant.ru
2. Федеральный закон «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» № 40-ФЗ от 25 апреля 2002 г. // www.consultant.ru
3. Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» от 1 июля 2003 г. // www.consultant.ru
4. Постановление Правительства РФ от 21.06.2007 № 391 «О мерах по созданию автоматизированной системы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // www.consultant.ru
5. Постановление «Об утверждении страховых тарифов по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств, их структуры и порядка применения страховщиками при определении страховой премии» от 07.05.2003 г. № 264 и от 08.12.2005 № 739 // www.consultant.ru
6. Указание Банка России от 19.09.2015 № 3384-У (ред. от 20.03.2016) «О предельных размерах базовых ставок страховых тарифов и коэффициентах страховых тарифов, требованиях к структуре страховых тарифов, а также порядке их применения страховщиками при определении страховой премии по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств» // www.consultant.ru
7. Взаимообусловленность роста энергосбережения и экономии финансовых ресурсов в механизме вытеснения устаревших технологий/ Матвеев В.В.// Вопросы экономики и права. 2019. № 45. С. 153-156.
8. Иностранные инвестиции в российской федерации и проблемы их привлечения/ Мосина Е.И., Машкина Н.А.// Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: Экономика. Социология. Менеджмент. 2020. № 1. С. 23-28.
9. Модель региональных инновационных антикризисных программ в условиях геополитической нестабильности/ Матвеев В.В., Мазур Л.В.// Вестник Финансового университета. 2018. Т. 20. № 3 (93). С. 34-43.
10. Модернизация образования и эффективный контракт/ Матвеев В.В., Мазур Л.В.// Вестник ОрелГИЭТ. 2020. № 2 (40). С. 106-110.
11. Модернизация экономики России Машкина Н.А. Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: Экономика. Социология. Менеджмент. 2020. № 2. С. 215-219.
12. Направления совершенствования денежно-кредитной и финансовой политики государства/ Машкина Н.А., Асеев О.В., Толстых Н.А.// Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: Экономика.

Социология. Менеджмент. 2019. Т. 7. № 3 (24). С. 113-120.

13. Особенности управления денежными потоками в структуре задач финансовой службы предприятия/ Асеев О.В., Машкина Н.А.// Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: Экономика. Социология. Менеджмент. 2017. Т. 7. № 2 (23). С. 141-147.

14. Оценка инвестиционного климата в России/ Машкина Н.А., Белоусова Л.С.// Известия Юго-Западного государственного университета. 2019. № 6 (69). С. 158-166.

15. Повышение конкурентоспособности инновационной экономики региона/ Мигунова Г.С., Ивлева Н.В., Панков Э.В., Матвеев В.В., Филонова Е.С., Баранов Ю.Н., Перова Г.И., Мамаева Г.Н., Лидинфа Е.П., Соболева Ю.П., Симонов С.В., Малявкина Л.И., Баранова С.В.// коллективная монография / Орел, 2016.

16. Повышение эффективности использования бюджетных средств на региональном уровне/ Матвеев В.В., Мазур Л.В., Бубнова Н.В.// Вестник ОрелГИЭТ. 2018. № 3 (45). С. 104-111.

17. Применение лизинга как альтернативной формы кредитования/ Машкина Н.А., Маркина С. А., Сергеев П.В.// Известия Юго-Западного государственного университета. 2020. № 3 (66). С. 138-144.

18. Проблемы и перспективы развития российских страховых компаний Маркина С.А., Машкина Н.А. В сборнике: Развитие финансовой системы: отечественный и зарубежный опыт всероссийская научно-практическая конференция, 10 января 2011 года: сборник научных статей участников конференции. Гос. Образовательное учреждение высш. проф. образования Российский гос. торгово-экономический ун-т (Ивановский фил.), Каф. финансов, кредита и мировой экономики, Центр инновационного развития «Научная мысль» ; [под науч. ред. О. А. Гришановой, Н. В. Клочковой]. Иваново, 2011. С. 98-104.

19. Роль доказательств обоснованности возникновения налоговой выгоды в судебной практике/ Матвеев В.В., Мазур Л.В., Жукова А.С.// В сборнике: Гражданско-правовое регулирование общественных отношений в современной России, Сборник научных статей и докладов V Международной научно-практической конференции, посвященной 450-летию основания г. Орла и 20-летию Орловского филиала ФГБОУ ВО «Российская академии народного хозяйства и государственной службы при Президенте Российской Федерации». 2016. С. 280-283.

20. Российский рынок страхования: прогноз до 2022 года [Электронный ресурс] -Режим доступа. - URL: <https://www.acra-ratings.ru/research/732> (дата обращения: 30.05.2020).

21. Совершенствование методов финансового менеджмента хозяйствующих субъектов реального сектора экономики региона/ Световцева Т.А., Маркина С.А., Клименко П.А., Машкина Н.А., Обухова А.С., Аниканов П.В., Беляева О.В., Афанасьева Л.В., Долгих Н.В., Черных А.Ю.// Курск, 2019.

22. Социальная ответственность менеджмента/ Базилевич А.И., Базилевич О.И., Захаров П.Н., Комаров Н.Н., Матвеев В.В., Моргунова Р.В., Панков Э.В., Проскурин В.К., Родионова Н.В., Трунин Г.А., Филимонова Н.М., Моргунова Н.В.// учебник для бакалавров, обучающихся по направлению подготовки «Менеджмент» / . Москва, 2018.

23. Становление новой технологической структуры промышленности в процессе замещения неэффективных производств более эффективными/ Матвеев В.В.// Экономические науки. 2019. № 90. С. 69-72.

24. Стратегия развития рынка страхования на период до 2020 года [Электронный ресурс] - Режим доступа. - URL: <http://www.ins-union.ru/rus/news/bcc/2020> (дата обращения: 30.05.2020).

25. Структура рынка страховых услуг в Российской Федерации Машкина Н.А., Шапутько Н.В. Известия Юго-Западного государственного университета. Серия: Экономика. Социология. Менеджмент. 2018. Т 8. № 4 (29). С. 207-213.

26. Теоретические аспекты развития производственной и социальной инфраструктуры региона/ Сергеев П.В., Сергеев В.П., Машкина Н.А., Маркина С.А.// Известия Юго-Западного государственного университета. 2016. № 5 (68). С. 111-123.

27. Управление корпоративными финансами/ Беляева О.В., Машкина Н.А.// Курск, 2017.

28. Финансовое обеспечение инновационной активности крупного российского бизнеса/ Машкина Н.А.// Известия Юго-Западного государственного университета. 2019. № 5-2 (44). С. 331-336.

29. Финансовый менеджмент/ Машкина Н.А., Черных З.В.// Курск, 2017.

30. Финансы жилищно-коммунального хозяйства/ Матвеев В.В., Ильминская С. А.// учебное пособие для студентов, обучающихся по специальности 080105.65 - «Финансы и кредит» / Министерство образования и науки Российской Федерации, Орловский государственный институт экономики и торговли. Орел, 2019.

31. Страховой рынок РФ // forinsurer.com

32. Центральный банк Российской Федерации // www.cbr.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/diplomnaya-rabota/97263>