

На правах рукописи



Таипов Тимур Нуритдинович

**ФОРМИРОВАНИЕ И РАЗВИТИЕ
СИСТЕМЫ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ
ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ
ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ
В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

Специальность 08.00.10 –
Финансы, денежное обращение и кредит

АВТОРЕФЕРАТ
диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Екатеринбург – 2012

Диссертационная работа выполнена
на кафедре государственных и муниципальных финансов
ФГБОУ ВПО «Уральский государственный экономический университет»

- Научный руководитель:** доктор экономических наук, профессор
Гусманов Искандер Узбекович (Россия),
профессор кафедры финансов и кредита
ФГБОУ ВПО «Башкирский государственный
аграрный университет», г. Уфа
- Официальные оппоненты:** доктор экономических наук, профессор
Пищулов Виктор Михайлович (Россия),
заведующий кафедрой экономической теории
ФГБОУ ВПО «Уральский государственный
лесотехнический университет», г. Екатеринбург
- кандидат экономических наук
Панова Виктория Владимировна (Россия),
заместитель начальника аналитического управления
департамента информационной политики
Губернатора Свердловской области, г. Екатеринбург
- Ведущая организация:** ФГБОУ ВПО «Байкальский государственный
университет экономики и права», г. Иркутск

Защита состоится 19 апреля 2012 г. в 11.00 на заседании диссертационного совета Д 212.287.02 при ФГБОУ ВПО «Уральский государственный экономический университет» по адресу: 620144, г. Екатеринбург, ГСП-985, ул. 8 Марта/Народной воли, 62/45, зал диссертационных советов (ауд. 150).

Отзывы на автореферат в двух экземплярах, заверенные гербовой печатью, просим направлять по адресу: 620144, г. Екатеринбург, ГСП-985, ул. 8 Марта/Народной воли, 62/45, ФГБОУ ВПО «Уральский государственный экономический университет», ученому секретарю диссертационного совета Д 212.287.02. Факс: (343) 257–71–47.

С диссертацией можно ознакомиться в научной библиотеке ФГБОУ ВПО «Уральский государственный экономический университет». Автореферат диссертации размещен на сайте ФГБОУ ВПО «Уральский государственный экономический университет»: <http://www.usue.ru>.

Автореферат разослан 16 марта 2012 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета
доктор экономических наук, профессор



О.Б. Веретенникова

I Общая характеристика работы

Актуальность темы исследования. В настоящее время страхование становится одним из важных рыночных механизмов обеспечения социальной стабильности и достойного качества жизни. Модернизация экономики, связанная с появлением частной собственности, формированием различных форм хозяйствующих субъектов, развитием предпринимательства, обусловила необходимость формирования системы страховой защиты жизни, здоровья и собственности граждан. Страхование как один из эффективных рыночных механизмов управления рисками призвано обеспечить стабильное развитие экономики и социальной сферы, стимулировать экономическое поведение отечественного субъектов хозяйствования, сокращая нагрузку на бюджет.

Рынок автомобильного страхования является одним из наиболее развитых и популярных в мире. В России в качестве инструмента страховой защиты населения на рынке автострахования с 2003 г. была введена система обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО), приобретающая всё большее значение в отечественной и мировой практике страхования.

Формирование института ОСАГО в России было обусловлено социальными и экономическими отношениями, повлекшими за собой необходимость совершенствования отношений автовладельцев при урегулировании последствий наступления страховых случаев. Предстоящее вступление России в ВТО может принципиально изменить конкурентную среду на рынке автострахования. В связи с этим перед научными кругами и государством встает ряд задач по совершенствованию данной системы страхования в соответствии с потребностями современного рынка: совершенствование форм и методов регулирования деятельности субъектов страхового дела; выработка направлений и подходов к осуществлению видов страхования в обязательной и добровольной форме; развитие и дальнейшее совершенствование инфраструктуры страхового рынка; совершенствование системы противодействия страховому мошенничеству; развитие конкурентной среды и др.

Вышеизложенное определяет особую актуальность исследований теоретических, методических и прикладных положений по организации и функционированию страхования, а также необходимость формирования высокоэффективной системы обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств, сочетающей интересы всех субъектов страхования.

Степень научной разработанности исследуемой проблемы. В современной экономической науке вопросам теории и практики страхования посвящены многочисленные исследования. Теоретические основы формирования общественного страхового фонда изложены в работах К. Маркса, А. Вагнера. Страхование как всеобщая экономическая институция (функция) существовало на всех исторических этапах, при любых типах хозяй-

ственных систем, что рассмотрено в трудах как зарубежных, так и российских ученых, опубликованных до 90-х годов XX века: К.Г. Воблого, Ф.В. Коньшина, А. Манэса, П.А. Никольского, В.К. Райхера, А.В. Шахта, М.К. Шерменева и др.

К настоящему времени существуют достаточно обширные исследования по организации и развитию страхового дела в России, проведенные современными отечественными учеными: Ю.Т. Ахвледиани, И.Т. Балабановым, А.Т. Балабановым, В.Б. Гомелля, Е.Ф. Дюжиковым, Е.Г. Князевой, Е.В. Костяевой, Л.А. Орланюк-Малицкой, В.В. Шаховым, А.И. Худяковым и др.

Исследованию сущности и функций страхования посвящены научные работы Е.Н. Грузднейвой, Л.В. Давыдовой, Н.П. Баранниковой, Г.В. Коршунова, В.Ю. Наливайского, В.М. Радионовой, И.А. Самсоновой, Н.Ф. Самсонова, И.И. Строковой, О.А. Фёдоровой и т.д.

Отдельные аспекты развития страховых рынков и системы их регулирования рассмотрены в работах таких отечественных ученых, как Н.Г. Адамчук, М.М. Крылова, И.В. Орлова, Т.А. Плахова, А.П. Плешков, К.Е. Турбина, Г.В. Чернова, Т.А. Фёдорова, Р.Т. Юлдашев и др.

Страхование в качестве метода снижения риска представлено в трудах ряда зарубежных ученых: Дж.М. Кейнса, Ф.Х. Найта, А.С. Пигу и др.

Вопросы страхования средств транспорта рассматривают в своих трудах К.Г. Воблый, В.С. Куликов, А.П. Плешков и др.

Гражданская ответственность владельцев средств транспорта стала предметом научных исследований А.П. Архипова, А.С. Адонина, С.В. Дедикова, Е.В. Костяевой, Т.М. Рассоловой, А.А. Худякова, А.И. Худякова, В.А. Щербакова и др.

Высоко оценивая вклад российских и зарубежных ученых в изучение обозначенной темы, а также полученные ими научные, методологические, методические и практические результаты, вместе с тем необходимо отметить, что к настоящему времени научных трудов, связанных с изучением рынка автострахования (в том числе страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств), по нашему мнению, недостаточно. Данное обстоятельство послужило основанием для выбора темы исследования, обусловило ее актуальность, постановку цели, задач и стало базой для проведения комплексного научного исследования.

Объектом исследования в диссертационной работе выступает система страхования Российской Федерации.

Предметом исследования являются финансово-экономические тенденции, закономерности и отношения между участниками страхового рынка в системе страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

Область исследования соответствует пп. 7.1 «Современные тенденции организации и функционирования системы страхования и рынка страховых услуг», 7.2 «Теоретические и методологические основы про-

гнозирования и мониторинга развития страхования и рынка страховых услуг», 7.5 «Развитие систем страхования и страхового рынка в современных условиях» Паспорта специальностей ВАК (экономические науки).

Цель диссертационного исследования – уточнение теоретических и методических положений обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств и исследование тенденций развития ОСАГО на страховом рынке.

Для достижения обозначенной цели были поставлены и последовательно решены следующие исследовательские **задачи**:

проанализировать, систематизировать и раскрыть представления об основополагающих понятиях «страхование», «обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств», основываясь на рассмотрении существующих научных подходов;

обобщить и выявить теоретические и методические особенности формирования и развития рынка обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в системе страхования;

систематизировать и проанализировать развитие страховых отношений на рынке автострахования, в том числе в ОСАГО, основываясь на положениях теорий развития и трансформации;

обосновать направления совершенствования и прогнозирования системы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в процессе развития российского страхового рынка.

Теоретической и методической основой исследования послужили: научные труды отечественных и зарубежных ученых по проблемам, связанным как с общими финансово-экономическими вопросами страхования, так и непосредственно с регулированием интересов страховщиков и страхователей в ОСАГО; нормативные и инструктивные материалы, внутренние документы страховых организаций, обуславливающие формирование механизма страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

В зависимости от целей и задач в ходе выполнения диссертационной работы использовались следующие **приемы и методы исследования**: экономические (сравнения, индексный, интегральный, параметрический), экономико-статистические (группировки, балансовый, средних и относительных величин), экономико-математические и т.д.

Информационной базой, обеспечивающей доказательность сформулированных положений, выводов и рекомендаций, послужили нормативные правовые акты РФ, монографии, публикации в научных изданиях и периодической печати, материалы Федеральной службы государственной статистики – Росстата, материалы Федеральной службы страхового надзора, Федеральной службы по финансовым рынкам, Российского союза автостраховщиков (РСА), Государственной инспекции безопасности дорожного движения МВД России, годовые планы и отчеты о финансовой деятельности субъектов страхового рынка и др.

В процессе диссертационного исследования получены следующие результаты, содержащие элементы **научной новизны**:

1) сформулировано определение понятия «обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств», базирующееся на рассмотрении страхования как составляющей категории «финансы»; уточнены и расширены принципы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (п. 7.1 Паспорта специальностей ВАК);

2) предложена и апробирована методика анализа развития страховых отношений на рынке автострахования с использованием теорий развития и трансформации, отличающаяся введением комплексности и поэтапности экономического исследования; идентифицированы составляющие рынка автострахования в России и факторы, формирующие емкость рынка автострахования (п. 7.5 Паспорта специальностей ВАК);

3) предложена классификация показателей деятельности страховых организаций на основе систематизации статистических данных, включающая показатели функционирования и показатели развития; обоснованы необходимость и возможность расчета нового показателя – «надежность страховой защиты»; определена логическая и финансовая зависимость между результирующими показателями функционирования рынка ОСАГО (п. 7.5 Паспорта специальностей ВАК);

4) разработана модель прогнозирования убыточности ОСАГО, на основании которой произведен прогнозный расчет размеров тарифов на среднесрочный период (п. 7.2 Паспорта специальностей ВАК).

Теоретическая и практическая значимость диссертационного исследования заключается в возможности использования его результатов органами государственной власти при формировании основных направлений оптимизации функционирования системы ОСАГО, хозяйствующими субъектами страхового рынка – в практике расчета тарифов и при оценке ущерба, высшими учебными заведениями – при разработке учебных программ по дисциплине «Страхование».

Апробация результатов диссертационного исследования. Основные положения диссертации докладывались и обсуждались на международных (Казань, 2009 г.; Екатеринбург, 2010–2011 гг.) и всероссийских (Уфа, 2006, 2010 гг.) научно-практических конференциях.

По результатам исследований автором были подготовлены и направлены предложения в Министерство финансов Республики Башкортостан, ряд страховых организаций, что подтверждается соответствующими документами (актами внедрения), прилагаемыми к диссертационной работе.

Публикации. По теме диссертационной работы опубликовано 9 работ общим объемом 2,65 п.л., из них 1,8 п.л. авторские, в том числе 4 статьи в рецензируемых ВАК научных изданиях.

Структура и объем диссертационной работы. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, библиографического списка, приложений. Основное содержание работы изложено на 193 страницах

машинописного текста. Работа включает в себя 31 таблицу, 31 рисунок, 23 приложения. Библиографический список состоит из 135 наименований.

Во **введении** обоснована актуальность темы, проанализирована степень разработанности проблемы, определены цель, задачи, объект и предмет исследования, отражена научная и практическая значимость полученных результатов.

В **первой главе** «Теоретико-методические положения страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств» рассмотрены содержание и принципы ОСАГО в системе страхования; изучены риски, подлежащие страхованию; систематизированы методические положения анализа развития страховых отношений.

Во **второй главе** «Тенденции функционирования ОСАГО в системе страхования Российской Федерации» проведен анализ формирования и развития ОСАГО на страховом рынке; исследован алгоритм определения и использования тарифных ставок и системы коэффициентов при расчете страховой премии в ОСАГО; изучены условия, непосредственно влияющие на интересы страхователей, основы их методического регулирования при наступлении страхового случая.

В **третьей главе** «Совершенствование системы обязательного страхования автогражданской ответственности владельцев транспортных средств» выявлены недостатки системы ОСАГО в Российской Федерации; произведен прогнозный расчет размеров тарифов на среднесрочную перспективу.

В **заключении** диссертационной работы сформулированы результаты проведенного исследования; представлены основные выводы теоретического, методического и прикладного значения, составляющие предмет защиты.

В **приложениях** представлены вспомогательные аналитические и статистические материалы, иллюстрирующие и дополняющие отдельные положения диссертационной работы.

II Основные положения диссертационного исследования, выносимые на защиту

1 Сформулировано определение понятия «обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств», базирующееся на рассмотрении страхования как составляющей категории «финансы»; уточнены и расширены принципы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

В диссертационном исследовании дано определение понятия «страхование» как системы перераспределительных отношений между субъектами страхования по формированию и использованию страхового фонда в целях создания страховой защиты страхователю (застрахованному лицу).

На основе сформулированного определения обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств можно определить как императивную норму государственного принуждения страхования риска имущественных интересов в системе перераспределительных отношений между субъектами страхования по формированию и использованию страхового фонда в целях создания нормируемой страховой защиты гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

В данном определении: обозначена императивная норма государственного принуждения – обязательность страхования гражданской ответственности владельцами транспортных средств; раскрывается особенность ОСАГО как страхования риска имущественных интересов; подчеркивается вторая стадия воспроизводственного процесса при страховании – перераспределение, т.е. отнесение к категории «финансы»; выделяются субъекты страхования; содержится характеристика «страхового фонда», отличающего его от других специальных денежных фондов; выделяются назначение и цель страхования – нормируемая страховая защита, которая имеет и юридический, и материальный, и психологический аспекты; обозначены объект страхования – страховая защита владельца транспортного средства и предмет страхования – гражданская ответственность владельца транспортного средства.

Классификация основных видов страхования в обобщенном виде отражена на рисунке 1.

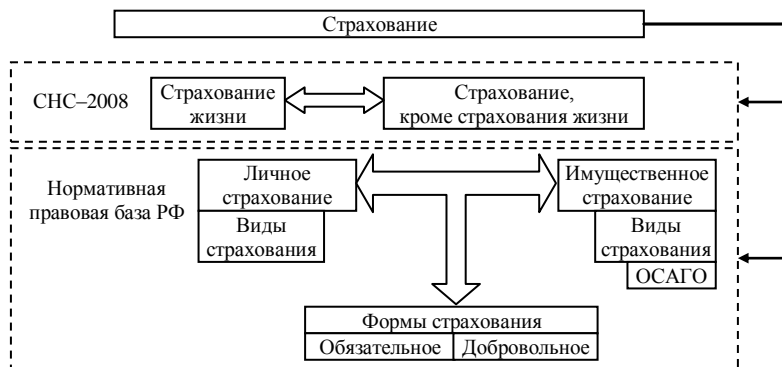


Рисунок 1 – Классификация основных видов страхования

ОСАГО отличается от традиционных отраслей, подотраслей и форм страхования рядом особенностей:

– являясь формой обязательного страхования, ОСАГО предусматривает не бессрочность, а срочность страхования (существует ограничение продолжительности страхования сроком, указанным в договоре страхования), а также выдвигает специальные требования к страховщикам;

– отнесение ОСАГО к подотрасли страхования гражданской ответственности противоречит определению страховых сумм между страховщиком и страхователем по усмотрению сторон;

– отнесение ОСАГО к отрасли имущественного страхования противоречит невозможности применения правил двойного страхования, возмещения вреда, причиненного имуществу страховщиком, с учетом износа транспортного средства и т.д.

Выявленные особенности позволили сформулировать принципы ОСАГО, отличающиеся расширенным составом от Федерального закона от 25.04.2002 г. № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» и существующих научных взглядов. Каждый принцип, соответственно, означает:

принцип единства – единство принципов организации и функционирования ОСАГО на территории страны, форм документации и отчетности, ведения учета и отчетности, санкций за нарушение законодательства;

принцип всеобщности и обязательности – эксплуатация транспортного средства только при условии наличия у его владельца страхового полиса по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств;

принцип гарантированности – гарантия возмещения вреда, причиненного жизни, здоровью и/или имуществу потерпевших; обеспечение выполнения сторонами своих обязательств по договору обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств;

принцип государственного регулирования – осуществление государственного регулирования страховых тарифов, базовых ставок, коэффициентов страховых тарифов и т.д.;

принцип срочности – ограничение продолжительности страхования сроком, указанным в договоре страхования;

принцип контрольности – обеспечение надзора и контроля;

принцип экономической заинтересованности – заинтересованности как страхователей – владельцев транспортных средств в повышении безопасности дорожного движения, так и страховых организаций в рентабельности страховой деятельности.

2 Предложена и апробирована методика анализа развития страховых отношений на рынке автострахования с использованием теорий развития и трансформации, отличающаяся введением комплексности и поэтапности экономического исследования; идентифицированы составляющие рынка автострахования в России и факторы, формирующие емкость рынка автострахования.

В условиях современной экономики, отличающейся сложной структурой, неустойчивой динамикой развития, к способам преодоления неопределенности риска развития относятся разработка моделей и методик различных изменений, а также выбор наиболее перспективных и обоснованных.

ванных направлений развития и трансформации как самой экономики, так и общества.

В работе определены составляющие концептуальной модели изучения развития страховых отношений (рисунок 2).

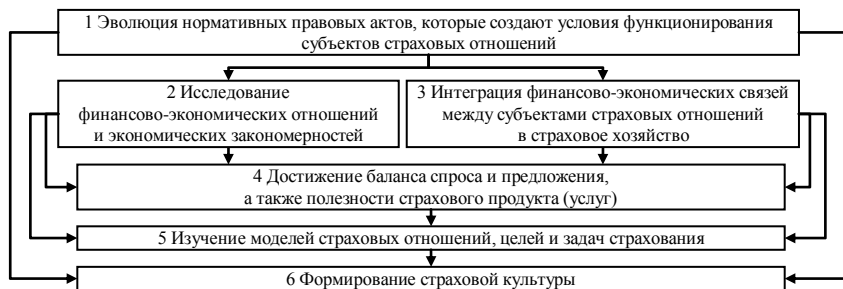


Рисунок 2 – Методика анализа развития страховых отношений

Процесс развития, включающий в себя трансформацию общественных отношений, распространяется на совокупность страховых отношений, к которым можно отнести отношения между: государством и хозяйствующими субъектами; различными хозяйствующими субъектами; физическими и юридическими лицами; структурами хозяйствующего субъекта.

Изучение эволюции нормативных правовых документов по развитию рынка автострахования в России и финансово-экономических закономерностей на страховом рынке позволило сделать вывод: внедрение в нашей стране ОСАГО явилось этапом трансформации как рынка автострахования, так и модели страхового рынка – императивно-принудительной воспроизводственной системы страховых отношений (рисунок 3).



Рисунок 3 – Структура страховых премий (взносов) в Российской Федерации за 1994–2010 гг., %

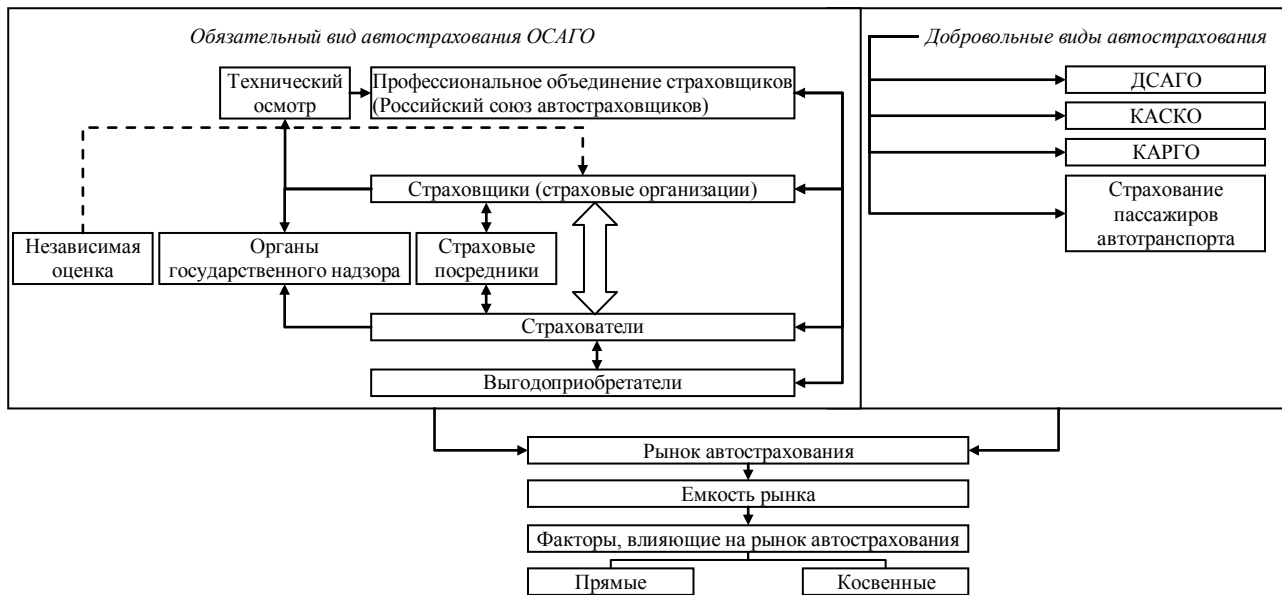


Рисунок 4 – Составляющие рынка автострахования в Российской Федерации:

—> – стандартное взаимодействие; - -> – взаимодействие при разногласиях;

КАСКО – страхование средств транспорта от ущерба, хищения или угона;

ДСАГО – добровольное страхование автогражданской ответственности;

КАРГО – страхование грузов при перевозке транспортом без страхования стоимости самого транспортного средства

Исследование современной нормативной правовой базы автострахования позволило идентифицировать составляющие рынка автострахования в России и факторы, формирующие емкость отечественного рынка автострахования (рисунок 4).

Субъектами рынка автострахования являются: профессиональное объединение страховщиков (Российский союз автостраховщиков), страховщики (страховые посредники – агенты, брокеры), страхователи, выгодоприобретатели, органы государственного надзора.

Факторы, влияющие на рынок автострахования, классифицируют по способу воздействия на прямые и косвенные.

К прямым факторам относятся: численность страховых компаний; численность страхователей, т.е. количество заключенных договоров; количество зарегистрированных автомобилей в Российской Федерации; число страховых случаев; сумма сборов по ОСАГО; сумма выплат по ОСАГО; доходы населения.

К косвенным факторам относятся: финансовая устойчивость страховщиков и их конкурентоспособность на рынке страховых услуг; оценка страховой стоимости объекта страхования и ущерба при наступлении страхового случая; развитие автокредитования и лизинга; уровень жизни граждан; уровень инфляции; распространенность ОСАГО; уровень страхового мошенничества; страховая культура граждан.

Прямые факторы непосредственно воздействуют на рынок автострахования, косвенные способствуют более эффективному проявлению прямых факторов.

По отчетным данным Росстата за 2010 г. ОСАГО занимает 99% на рынке автострахования. Емкость рынка напрямую зависит от уровня обеспеченности физических и юридических лиц автомобильным транспортом и показателя аварийности на дорогах.

Поскольку прогнозируется рост обеспеченности населения автомобильным транспортом, можно констатировать существование механизма саморазвития рынка автострахования в России.

3 Предложена классификация показателей деятельности страховых компаний по ОСАГО на основе систематизации статистических данных, включающая показатели функционирования и показатели развития; обоснованы необходимость и возможность расчета нового показателя – «надежность страховой защиты»; определена логическая и финансовая зависимость между результирующими показателями функционирования рынка ОСАГО.

Задача провести анализ динамики и структуры рынка ОСАГО продиктована необходимостью исследования системы показателей рынка страховых услуг и деятельности страховых организаций.

По результатам проведенного исследования была предложена классификация показателей деятельности страховых компаний по ОСАГО с выделением показателей функционирования (общие, результирующие) и показателей развития (натуральные, аналитические) (рисунок 5).



Рисунок 5 – Классификация показателей деятельности страховых компаний по ОСАГО в Российской Федерации

На основании данных официальной статистики рассчитаны результирующие показатели деятельности страховых компаний по ОСАГО: убыточность страховых операций – отношение суммы страхового возмещения к сумме страховых сборов;

рентабельность страховой деятельности – отношение величины прибыли от страховой деятельности к сумме страховых взносов;

надежность страховой защиты – отношение суммы прибыли от страховой деятельности к величине страхового возмещения.

Если показатели убыточности страховых операций и рентабельности страховой деятельности являются индикаторами работы для страховщиков, то показатель надежности страховой защиты – индикатором работы страховщика для страхователя.

Динамика результирующих показателей приведена в таблице 1.

Таблица 1 – Динамика результирующих показателей деятельности страховых компаний по ОСАГО в Российской Федерации за 2004–2010 гг.

Показатель	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Коэффициент убыточности страховых операций	0,39	0,51	0,51	0,57	0,59	0,58	0,58
Коэффициент рентабельности страховой деятельности	0,61	0,49	0,49	0,43	0,41	0,42	0,42
Коэффициент надежности страховой защиты	1,57	0,96	0,95	0,74	0,69	0,74	0,72

С помощью нормативных (законодательных) и расчетных значений определена логическая и финансовая зависимость между результирующими показателями функционирования рынка ОСАГО (рисунок 6).

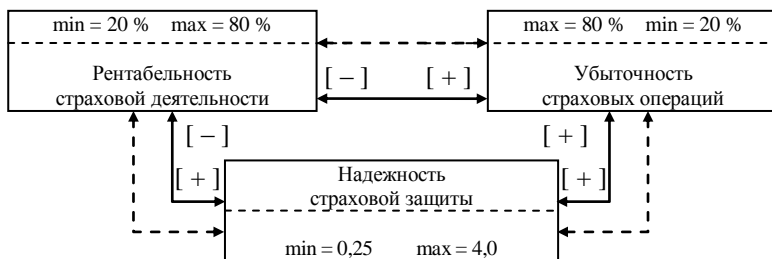


Рисунок 6 – Логическая и финансовая зависимость между результирующими показателями функционирования рынка ОСАГО:

- – логическая зависимость; - - - – финансовая зависимость;
- [+] – прямая зависимость (при увеличении одного показателя второй показатель увеличивается, и наоборот);
- [-] – обратная зависимость (при увеличении одного показателя второй показатель уменьшается, и наоборот);
- min – минимальное значение; max – максимальное значение

Показатель надежности страховой защиты находится в диапазоне от 0,25 до 4,0. Чем меньше значение показателя в указанном диапазоне, тем выше надежность страховой защиты для страхователя.

По состоянию на начало 2011 г. в Российской Федерации операции по ОСАГО проводились 152 страховыми компаниями, что составляет 25% от общего числа лицензированных страховых компаний в РФ. Условия работы по ОСАГО установлены на законодательном уровне и одинаковы для всех страховых компаний.

Общее количество страховых компаний, ведущих деятельность по ОСАГО, постоянно меняется. Основные показатели рынка данного вида страхования приведены в таблице 2.

Как следует из таблицы 2, до 2007 г. наблюдалась тенденция роста лицензированных страховых компаний; 2008 г. стал переломным для мелких страховых компаний, следствием чего явился отзыв лицензий у 10 компаний; на 2009 г. пришлось основная часть последствий мирового финансового кризиса, что проявилось в банкротстве большого числа страховых компаний и сокращении числа компаний, обладающих лицензией на ОСАГО, до 152 на начало 2010 г. По состоянию на начало 2011 г. количество участников рынка ОСАГО – страховых компаний, имеющих лицензию, – сократилось до 133. Вместе с тем стоит отметить, что в 2012 г. вступают в силу ужесточенные требования к уставному капиталу страховых компаний: для страховщиков, работающих по ОСАГО, его минимальный размер должен составлять 60 млн р. против 30 млн р., что может сократить количество страховых компаний, обладающих лицензией на проведение ОСАГО.

Таблица 2 – Показатели рынка ОСАГО в Российской Федерации за 2004–2010 гг.

Показатель	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	Среднее значение
Количество страховых компаний, обладающих лицензией на проведение ОСАГО, ед.	156	169	162	168	178	168	152	–
Сборы по ОСАГО, млрд р.	49,4	55,1	63,8	73,7	80,4	86,9	93,1	71,8
Количество договоров, млн ед.	26,5	28,4	31,3	34,5	35,0	32,5	37,1	32,2
Средняя стоимость полиса, р.	1 864	1 940	2 038	2 136	2 297	2 674	2 509	2 208
Выплаты по ОСАГО, млрд р.	18,5	27,9	33,8	42,1	48,3	50,7	56,9	39,7
Количество страховых случаев	901 925	1 103 232	1 336 876	1 630 955	1 757 745	1 778 307	2 293 773	1 543 259
Средний размер выплат, р.	20 511	25 289	25 282	25 813	27 478	28 510	24 806	25 484
Балансовая прибыль, млрд р.	30,9	27,1	31,0	30,7	30,8	34,4	38,6	31,93

4 Разработана модель прогнозирования убыточности деятельности по ОСАГО, на основании которой произведен прогнозный расчет размеров тарифов на среднесрочный период.

В процессе диссертационного исследования была разработана и апробирована модель прогнозирования убыточности и размера страхового тарифа, исходными данными для которой послужили показатели страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, подлежащие ежегодному отчетному опубликованию Федеральной службой страхового надзора Российской Федерации.

Показатели убыточности деятельности по ОСАГО являются универсальными, характеризующими совокупный эффект воздействия ряда факторов на данный вид страхования. При всей многогранности влияющих факторов показатели убыточности просты в использовании и интерпретации, что делает их универсальным средством контроля за состоянием ОСАГО. Своевременный мониторинг, грамотное планирование и выверенная тарификационная политика призваны удерживать уровень убыточности в требуемых рамках. В связи с этим модель прогнозирования размера убыточности ОСАГО можно рекомендовать к использованию законодателями (РСА, законодательные органы) при разработке направлений совершенствования данного вида страхования в целях полного исполнения главной функции – защиты прав потерпевших на возмещение вреда, причиненного их жизни, здоровью или имуществу при использовании транспортных средств иными лицами.

Алгоритм прогнозных расчетов приведен на рисунке 7.

Для математического моделирования был использован статистический пакет EXCEL, инструмент «Анализ данных».

Выполнено построение модели временного ряда на основе кривой роста. Кривая роста – это гладкая кривая, аппроксимирующая временной ряд. При построении моделей на основе кривых роста используются линейная, степенная и полиномиальная кривые.

В процессе исследования была разработана оптимальная модель определения временного ряда по максимальному коэффициенту детерминации и минимальному среднеквадратическому отклонению.

Таким образом, выбрана наилучшая модель:

$$\hat{Y} = 0,477698 + 0,004664t + 0,00340t^2 - 0,000015t^3,$$

где \hat{Y} – убыточность; t – временной период.

Прогнозирование имеет много численных аспектов. Различают точное и интервальное прогнозирование. В первом случае оценка – это конкретное число, во втором – интервал, в котором истинное значение переменной находится в соответствии с заданным уровнем доверия. Кроме того, для временных рядов при нахождении прогноза существенно наличие или отсутствие корреляции по времени между ошибками.

При использовании построенной модели для прогнозирования сформулировано предположение о сохранении в период прогнозирования существовавших ранее взаимосвязей переменных.

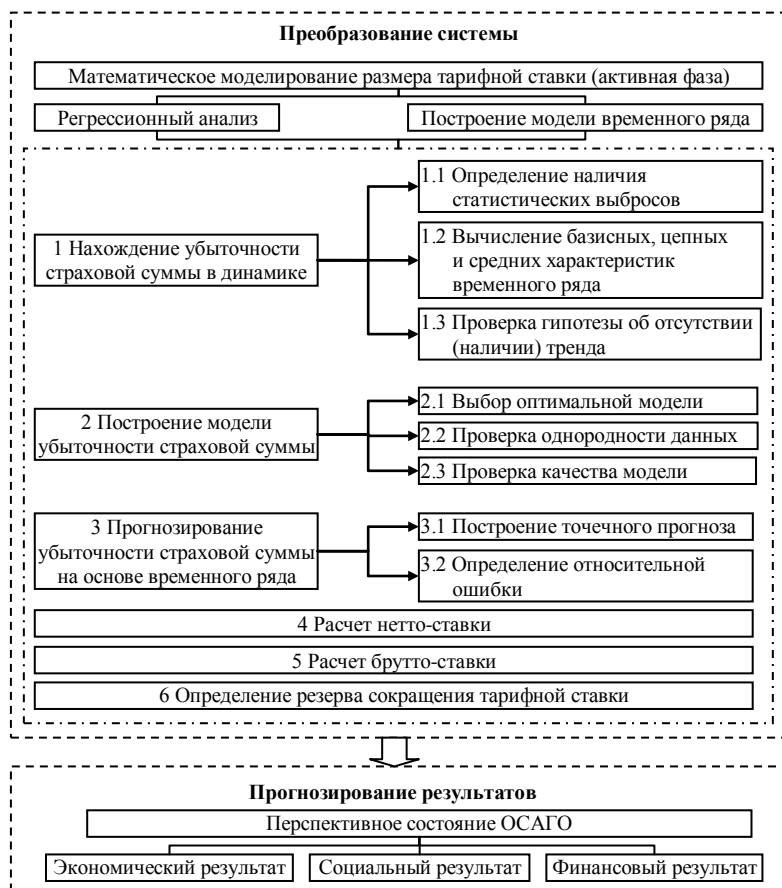


Рисунок 7 – Модель прогнозирования тарифов в ОСАГО

Для прогнозирования зависимой переменной на l шагов вперед необходимо знать прогнозные значения всех факторов, входящих в нее. Их оценки получены на основе временных экстраполяционных моделей.

Для модели определены доверительные интервалы для найденных прогнозных значений.

Результаты прогнозных оценок модели регрессии представлены в таблице прогнозов ($p = 95\%$) (таблица 3).

Таблица 3 – Результаты прогнозных оценок модели регрессии

Период	Точечный прогноз	Нижняя граница прогноза	Верхняя граница прогноза	Абсолютная ошибка прогноза	Относительная ошибка прогноза, %
I кв. 2011 г.	0,572	0,546	0,599	0,026	4,6
II кв. 2011 г.	0,565	0,538	0,592	0,027	4,8
III кв. 2011 г.	0,556	0,529	0,584	0,028	5,0
IV кв. 2011 г.	0,546	0,517	0,574	0,028	5,2
2012 г.	0,484	0,452	0,515	0,030	6,5
2013 г.	0,386	0,351	0,422	0,035	9,1

Как видно из таблицы 3, относительная ошибка прогноза незначительна, что позволяет с высокой долей вероятности гарантировать его точность.

Поскольку построенная регрессионная модель является оптимальной и прогнозные оценки факторов достаточно надежны, то можно утверждать, что при сохранении сложившихся закономерностей прогнозируемая величина убыточности попадет в интервал, образованный верхними и нижними границами, а следовательно, будет наблюдаться рост показателя по сравнению с некоторыми средними значениями прошлых периодов.

На точность прогнозов могут оказать влияние непредвиденные обстоятельства и внешние факторы (стихийные бедствия, политика налогообложения и др.), которые невозможно предусмотреть, и поэтому они не включены в модель прогнозирования.

Прогноз по модели показывает тенденцию к сокращению величины убыточности: в I квартале 2011 г. – до 57,2% при ошибке прогноза $\pm 4,6\%$; во II квартале 2011 г. – до 56,5% при ошибке прогноза $\pm 4,8\%$; в III квартале 2011 г. – до 55,6% при ошибке прогноза $\pm 5,0\%$; в IV квартале 2011 г. – до 54,6% при ошибке прогноза $\pm 5,2\%$; в 2012 г. – до 48,4% при ошибке прогноза $\pm 6,5\%$; в 2013 г. – до 38,6% при ошибке прогноза $\pm 9,1\%$.

Определена нетто-ставка убыточности ОСАГО на 2011–2013 гг., %:

I кв. 2011 г.	60,9
II кв. 2011 г.	60,2
III кв. 2011 г.	58,8
IV кв. 2011 г.	58,3
2012 г.	53,1
2013 г.	42,3 \pm 6,5

Следовательно, со снижением убыточности может быть сокращена брутто-ставка по страхованию ОСАГО. Однако существует вариант сохранения соотношения «тариф – лимит» ответственности путем повышения предельного размера страховой выплаты. Так, принимая во внимание установленный порог убыточности в 77 и 61%, считаем возможным рассчитать рекомендуемые размеры лимитов ответственности при неизмен-

ной тарифной ставке с учетом влияния двух факторов – количества транспортных средств и числа дорожно-транспортных происшествий. Результаты расчета представлены в таблице 4.

Таблица 4 – Прогноз размера лимита ответственности

Год	Убыточность, %	Количество автомобилей, млн шт.	Число ДТП	Прогноз	
				Убыточность, %	Величина лимита ответственности, р.
Базис –					
2004	61	31,2	208 558	77	120 000
2005	51	30,5	223 342	51	160 000
2006	51	32,5	229 140	51	158 000
2007	57	35	223 809	57	122 000
2008	59	38,2	218 332	59	109 000
2009	58	41,2	203 603	58	108 000
2010	58	43,0	199 431	58	105 000
2011	53	43,9	199 868	53	124 000
2012*	43	45	196 500	43	185 000

Примечание. * – прогнозные данные.

Исходя из вышеприведенных результатов исследований можно сделать вывод: с учетом всё увеличивающейся вероятности наступления страхового случая и факторов, влияющих на это, оптимальным размером нетто-ставки убыточности можно признать величину 57–58% (при базовом значении 77%) и 54% (при базовом значении 61%). Следовательно, при таком размере убыточности прогнозная величина лимита ответственности адекватна внешним факторам.

Углубленное исследование прогноза связи «тариф – лимит» с учетом влияния основных факторов позволило высказать предположение о возможности увеличения лимита ответственности по ОСАГО в случае, когда нетто-значение убыточности будет ниже 55% (усредненное значение). С учетом полученных данных был построен прогноз ставки лимита ответственности по ОСАГО на 2012 г.; она должна составить 185 тыс. р.

Таким образом, сохранение баланса между тарифом и лимитом ответственности по ОСАГО позволит более полно возмещать убытки страхователям, избежав при этом получения излишней прибыли страховыми компаниями сверх установленных нормативными актами 20% от суммы сборов.

Цель и задачи исследования получили свою логическую реализацию в развитии теоретических и методических положений обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств.

III Основные положения диссертационного исследования опубликованы в следующих работах

Статьи в изданиях, рекомендуемых Экспертным советом ВАК РФ

1 *Таипов, Т. Н.* Экономические интересы владельцев транспортных средств при ОСАГО [Текст] / И. У. Гусманов, Т. Н. Таипов // Известия Уральского государственного экономического университета. 2010. № 4. – 0,35/0,17 п. л.

2 *Таипов, Т. Н.* Современное состояние системы обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в Российской Федерации и перспективы ее развития [Текст] / Т. Н. Таипов // Вестник Института дружбы народов Кавказа. Экономика и управление народным хозяйством. 2011. № 2. – 0,33 п. л.

3 *Таипов, Т. Н.* Субсидирование страхования техники сельскохозяйственных товаропроизводителей Республики Башкортостан [Текст] / Т. Н. Таипов // Экономика и управление : науч.-практ. журнал. 2011. № 3. – 0,31 п. л.

4 *Таипов, Т. Н.* Содержание и функции обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в России [Текст] / Т. Н. Таипов // Управленец. 2011. № 1–2 (29–30). – 0,32 п. л.

Статьи и материалы в прочих изданиях

5 *Таипов, Т. Н.* Риски при страховании транспортных средств [Текст] / Д. Д. Лукманов, Т. Н. Таипов // Стандартизация качества банковской деятельности как инструмент обеспечения устойчивого развития банковского сектора России в посткризисный период : материалы VI науч.-практ. конф. М. : Наука, 2011. – 0,4/0,2 п. л.

6 *Таипов, Т. Н.* Предложения по субсидированию страхования техники сельскохозяйственных предприятий Республики Башкортостан [Текст] / И. У. Гусманов, Т. Н. Таипов // Роль науки в инновационном развитии сельского хозяйства : материалы Всерос. науч.-практ. конф. Уфа : Гилем, 2010. – 0,32/0,16 п. л.

7 *Таипов, Т. Н.* Снижение рисков при страховании транспортных средств [Текст] / И. У. Гусманов, Т. Н. Таипов // Роль науки в инновационном развитии сельского хозяйства : материалы Всерос. науч.-практ. конф. Уфа : Гилем, 2010. – 0,2/0,1 п. л.

8 *Таипов, Т. Н.* Проблемы страхования техники сельскохозяйственных товаропроизводителей Республики Башкортостан [Текст] / И. У. Гусманов, Т. Н. Таипов // Роль аграрной науки в инновационном развитии агропромышленного комплекса : материалы междунар. науч.-практ. конф., посвященной 90-летию агр. фак. Казанского ГАУ. Казань : Изд-во КазГАУ, 2009. – 0,2/0,1 п. л.

9 *Таипов, Т. Н.* Проблемы потребителей страховых продуктов [Текст] / А. Ф. Бакиров, Т. Н. Таипов // Перспективы агропромышленного производства регионов России в условиях реализации приоритетного национального проекта «Развитие АПК». Ч. I. Экономический механизм развития АПК : материалы Всерос. науч.-практ. конф. в рамках XVI специализированной выставки «АгроКомплекс-2006». Уфа : БГАУ, 2006. – 0,22/0,11 п. л.

Содержание диссертационной работы

ВВЕДЕНИЕ

1 ТЕОРЕТИКО-МЕТОДОЛОГИЧЕСКИЕ ПОЛОЖЕНИЯ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ (ОСАГО)

- 1.1 Содержание и принципы ОСАГО в системе страхования
- 1.2 Риски, подлежащие страхованию транспортных средств
- 1.3 Методические положения анализа развития страховых отношений

2 ТЕНДЕНЦИИ ФУНКЦИОНИРОВАНИЯ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В СИСТЕМЕ СТРАХОВАНИЯ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

- 2.1 Формирование и развитие ОСАГО на страховом рынке
- 2.2 Алгоритм определения и использования тарифных ставок и системы коэффициентов при расчете страховой премии в ОСАГО
- 2.3 Методические основы оценки ущерба в ОСАГО

3 СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СИСТЕМЫ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

- 3.1 Перспективы развития системы ОСАГО
- 3.2 Модель прогнозирования убыточности ОСАГО

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

ПРИЛОЖЕНИЯ

Подписано в печать 15.03.2012.
Формат 60 × 84¹/₁₆. Гарнитура «Таймс». Бумага офсетная.
Печать плоская. Усл. печ. л. 1,43. Печ. л. 1,5.
Заказ 272. Тираж 150 экз.

Отпечатано с готового оригинал-макета в подразделении оперативной полиграфии
Уральского государственного экономического университета
620144, г. Екатеринбург, ул. 8 Марта/Народной воли, 62/45