###

### **Развитие системы страхования автотранспортных средств**

# **Введение**

Развитие финансовых рынков, стабилизация общеполитической и экономической ситуации в стране, создает необходимость расширения спектра услуг, предоставляемых сегодня банками, страховыми и инвестиционными компаниями. В силу этого, Президент Республики Казахстан Н.А. Назарбаева в своем Послании народу Казахстана от 6 марта 2009 года предложил свои взгляды по преодолению последствий кризиса и подготовке последующего экономического роста. В период обострения конкурентной борьбы среди организаций, работающих на финансовых рынках, становится важным определение четких стратегий развития бизнеса, совершенствование структуры менеджмента компаний. Особую важность сегодня приобретает устойчивость и стабильность, наличие перспектив и четко определенных планов развития компании.

Деятельность страховых компаний существенно отличается от других видов предпринимательской деятельности не только стремлением принимать на себя риски различных субъектов хозяйствования, но и способностью объективно оценивать и управлять ими.

Производственный процесс постоянно подвергается нарушениям, связанным с действиями стихийных сил природы, а также неверной деятельностью людей. Эти нарушения приводят к возникновению непредсказуемых убийств, всегда представляющих собой ущемление материальных интересов одного или нескольких субъектов экономических отношений. Ликвидация убытка связана с восполнением такого интереса, т.е. товарно-денежных отношений, прежде всего с оказанием финансовой помощи.

Переход экономики на рыночные отношения, развитие предпринимательской деятельности, расширение круга товарных и обменных операций, взаимных договорных обязательств между хозяйствующими субъектами объективно требуют надежной системы гарантий, предоставляемых страхованием.

Владение транспортным средством и его эксплуатация связаны с большими рисками, чем владение другим имуществом. Именно с эксплуатацией транспортного средства связаны наибольшие риски утраты и порчи собственного имущества, о также причинения вреда жизни, здоровью и имуществу третьих лиц. При этом связанные с владением транспортом риски в меньшей степени поддаются снижению. Транспортное средство может попасть в аварию (катастрофу), его могут угнать, повредить, уничтожить и т.д. Страхование транспортных средств позволяет возместить ущерб от таких убытков.

Таким образом, страхование средств транспорта представляет собой совокупность видов страхования, предусматривающих осуществление страховых выплат в размере частичной или полной компенсации ущерба, нанесенного имущественным интересам лица, связанным с владением, пользованием, распоряжением средств транспорта, вследствие его повреждения или уничтожения, включая угон или кражу.

Объектами страхования могут быть как сами средства транспорта, так и перевозимые ими грузы. Соответственно, транспортное страхование подразделяется на морское, воздушное, сухопутное и т.д., так как при различных способах транспортировки сказываются специфические риски.

К этому виду страхования принято относить страхование легковых и грузовых автомобилей, автобусов, мотоциклов, катеров, моторных лодок и других средств транспорта. Страховщиком обычно возмещаются убытки, вызванные утратой или повреждением застрахованных транспортных средств в результате аварии, пожара, взрыва мотора или бака с горючим, землетрясения, наводнения, урагана и других стихийных бедствий. К основным видам аварии относятся: столкновение, наезд, опрокидывание, падение. В объем ответственности также входят кража и угон средств транспорта и другие противоправные действия третьих лиц, возмещаются необходимые и целесообразно произведенные расходы по уменьшению убытка – затраты по спасанию и охране, расходы по доставке транспортного средства до ближайшего места ремонта.

Система автострахования неразрывной цепью связана с дорожно-транспортными происшествиями. По данным Управления дорожным патрулем Карагандинской области, с начала 2009 года на территории Карагандинской области зарегистрировано 69 ДТП, при которых 10 человек погибли и 84 получили травмы различной степени тяжести.

Развитие системы автострахования в стране защищает от наиболее серьезных экономических последствий каждого дорожно-транспортного происшествия и способствует безаварийному вождению и приобретению надежных транспортных средств и оборудования безопасности для транспортного средства. Эти две цели находятся в противоречивом отношении друг к другу, так что система автострахования Республики Казахстан должна быть компромиссной между ними.

Таким образом, актуальность темы дипломной работы обусловлена не только экономическим значением страхования как формы возмещения ущерба, но и социальным значением автострахования.

Цель дипломной работы – исследовать сущность и этапы развития системы страхования автотранспортных средств в Республике Казахстан.

Задачами дипломной работы являются:

* изучение сущности транспортного страхования как крупнейшей отрасли страхового предпринимательства в Республике Казахстан;
* анализ этапов развития отрасли автострахования в Казахстане;
* исследование условий добровольного и обязательного автострахования, а также условий страхования автогрузов;
* изучение зарубежного опыта страхования автотранспортных средств.

Объектом исследования в дипломной работе послужил страховой рынок Казахстана, предметом – виды и условия страхования автотранспорта различных страховых компаний.

Методологической и законодательной базой для написания работы послужили нормативно-правовые акты Республики Казахстан, труда отечественных и зарубежных ученых в области страхования, материалы периодической печати и отчеты страховых компаний Республики Казахстан.

Методологическая основа исследования. Методологической основной дипломного исследования явились диалектический метод познания общественных явлений и процессов, позволяющий рассматривать их в постоянном развитии и взаимосвязи. Для достижения поставленных цели и задач использованы общие методы эмпирического и теоретического исследования: анализ, синтез, индукция, дедукция, обобщение, описание.

Структурно дипломная работа состоит из введения, трех глав, заключения, списка использованной литературы и приложений.

В первой главе исследована сущность транспортного страхования, его место в совокупности страхового предпринимательства Казахстана, виды транспортного страхования.

Во второй главе изучены этапы развития отрасли автострахования Республики Казахстан, рассмотрены условия различных видов автострахования: имущественного страхования КАСКО, добровольного страхования ответственности, обязательного страхования ответственности, условия страхования грузов.

Третья глава посвящена изучению зарубежного опыта развития системы автострахования, а также возможностям применения этого опыта в развитии системы автострахования в Республике Казахстан.

# **1 Транспортное страхование как крупнейшая отрасль предпринимательства**

## **1.1 Развитие страхового предпринимательства в Республике Казахстан**

В своей многовековой истории страховое предпринимательство прошло несколько этапов развития, в ходе которых выработались и утвердились основополагающие принципы, виды и направления современного страхования /4, с. 6/.

Первые упоминания об организации страховой деятельности относятся к 4–3 тысячелетию до нашей эры. Например, в Шумерском государстве, которое вело торговлю со многими развитыми странами того времени, работала система страхования торговых грузов, при которой в случае кражи товара с торговца не взималась ссуда. За это, в свою очередь, торговец выплачивал более высокие процентные ставки по кредиту. То есть, к основному проценту вознаграждения по кредиту прибавлялся процент страховой премии.

С ходом развития истории человечества страховая деятельность стала приобретать все новые сферы применения. Списки страховых случаев стали включать страхование жизни, личного имущества, скота и сельскохозяйственных угодий от природных условий, приносящих ущерб жизнедеятельности человека.

В настоящее время страхование принадлежит к числу наиболее динамично развивающихся финансовых институтов экономики. Рыночные отношения стали объективной предпосылкой появления нового характера страховой деятельности в Республике Казахстан: развития разнообразных видов страхования, формирования дополнительных секторов, форм и методов организации страховой деятельности, стабильно функционирующих специализированных страховых предприятий. Между тем страхование принадлежит к числу наиболее старых и устойчивых форм общественной жизни, уходящих своими корнями в далекую историю.

Страхование представляет собой комплекс отношений по имущественной защите законных интересов физического или юридического лица при наступлении страхового случая или иного события, определенного договором страхования, посредством страховой выплаты, осуществляемой страховой организацией за счет своих активов /1/.

Современное страхование в том виде, в котором оно существует в настоящее время, прошло ряд этапов развития, которым были присущи свои особенности организации и проведения страхования.

В Казахстане страховая деятельность получила широкое распространение не так давно. Первые страховые компании появились в 1990 году. Их организационные структуры развивались от кооперативов и товариществ до акционерных обществ /6, с. 6/.

К 1993 году, когда с принятием Закона «О страховании» были заложены основы страхового законодательства нашего государства, количество страховых организаций достигало 900. Правда, многие из них связывало со страхованием только название. Требования, предъявленные законом, смогли выполнить только 13 страховщиков. В том же году по инициативе 38 компаний был создан Союз Страховщиков Казахстана.

Указ президента Республики Казахстан от 19 апреля 1994 года «Об организационно-правовых мерах по формированию и развитию страхового рынка» дал право ввести систему государственного регулирования страховой деятельности. В составе Министерства финансов был создан Департамент страхового надзора.

В 1994–1998 годах был принят новый Закон «О страховании» и введено обязательное страхование гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств. Увидела свет первая Концепция развития страхового рынка Республики. Уставный капитал страховых компаний должен был составлять 40 тысяч МРП, или порядка 20 миллионов тенге. Количество страховых компаний в этот период колебалось от 70 до 150.

Новым этапом в становлении отечественной страховой индустрии стал Указа Главы государства «О дальнейших мерах по оптимизации органов государственного управления» от 30 июня 1998 года, согласно которому функции и полномочия органа страхового надзора были переданы Национальному банку. На этот момент в Казахстане работали 72 страховые компании.

В ноябре 2000 года Указом Президента Республики Казахстан №491 была принята Государственная программа развития страхования на 2000–2002 годы. В многообразной череде нормативных документов, принятых с целью регулирования страхового рынка за период государственной независимости, это первая программа, конкретно определяющая перспективы развития данного сектора экономики и государственную политику в этом направлении.

Закон Республики Казахстан «О страховой деятельности» был принят 18 декабря 2000 года за №126–2. Закон определяет основные положения по осуществлению страхования как вида предпринимательской деятельности, особенности создания, лицензирования, регулирования, прекращения деятельности страховых (перестраховочных) организаций, страховых брокеров, условия деятельности на страховом рынке иных физических и юридических лиц, задачи государственного регулирования страхового рынка и принципы обеспечения надзора за страховой деятельностью.

Принятый Закон «О страховой деятельности» на основе международных стандартов создает широкие возможности для притока в экономику инвестиций. Данный закон направлен на динамичное развитие финансового рынка Казахстана.

6 января 2004 года, в соответствии с Указом Президента «О дальнейшем совершенствовании системы государственного управления Республики Казахстан», было создано Агентство Республики Казахстан по регулированию и надзору финансового рынка и финансовых организаций. В ведение Агентства переданы функции контроля и регулирования деятельности страхового рынка.

Одним из первых документов, разработанным Агентством, стала Государственная программа развития страхового рынка Республики Казахстан на 2004–2006 годы, утвержденная постановлением Правительства от 1 июля 2004 года за №729.

Таким образом, с 1998 по 2004 год были введены «Пруденциальные нормативы и иные обязательные к исполнению нормы и лимиты», Закон «О страховой деятельности», а так же создано Агентство Республики Казахстан по регулированию и надзору финансового рынка и финансовых организаций и принята Государственная программа развития страхового рынка Республики Казахстан. Количество нормативных актов, разработанных Департаментом финансового и страхового надзора Национального банка, достигло цифры 46, число страховых компаний за этот период сократилось до 32.

Вообще по состоянию на 1 января 2004 года на страховом рынке Республики Казахстан осуществляли лицензированную деятельность 32 страховые организации (в том числе: 1 – по страхованию жизни, 6 – с участием нерезидентов Республики Казахстан), 6 страховых брокеров, 28 актуариев и 34 аудиторские организации, имеющие лицензию на осуществление аудита страховой организации.

Устойчивый рост экономики республики в последние годы и принятые государством меры по реформированию национальной страховой индустрии способствовали ускоренному развитию этой отрасли. Динамика основных показателей страхового рынка в течение нескольких лет характеризуется положительно (рисунок 1).

Рисунок 1. Динамика развития страхового рынка Казахстана /7/

За 2008 год совокупные активы страховых организаций увеличились на 20,2%, составив на 1 января 2009 года 268,81 млрд. тенге, уменьшившись за декабрь на 0,3 млрд. тенге или 0,1%. Совокупный собственный капитал увеличился на 31,4% и составил 165,9 млрд. тенге, увеличение за месяц составило 3,1 млрд. тенге или 1,9%. Сумма страховых резервов составила 86,3 млрд. тенге.

Рисунок 2. Основные совокупные показатели страхового сектора Республики Казахстан /7/

Объем страховых премий, принятых по договорам прямого страхования по состоянию на 1 января 2008 года составил 133,5 млрд. тенге, что на 9,4% меньше аналогичного показателя 2008 года. В том числе объем страховых премий по обязательному страхованию увеличился на 52,3% и составил 30,0 млрд. тенге, по добровольному личному страхованию страховые премии составили 18,9 млрд. тенге (увеличение на 16,7%), по добровольному имущественному страхованию – 84,6 млрд. тенге (уменьшение на 24,1%).

Рисунок 3. Динамика страховых премий в Казахстане

Объем страховых премий по отрасли «страхование жизни» за 2008 год увеличился на 23,4% по сравнению 2007 годом и составил на 01.01.2009 года 5,8 млрд. тенге, а доля страхования жизни в совокупных страховых премиях составила 4,3% (на 1 января 2008 года составляла 3,2%).

Рисунок 4. Страховые премии, переданные на перестрахование, %

По состоянию на 1 января 2009 года сумма страховых премий, переданных в перестрахование, составила 60,4 млрд. тенге или 45,2% от общего объема страховых премий, при этом на перестрахование нерезидентам передано 38,9% от общего объема страховых премий (на 01.01.2008 г. доля страховых премий, переданных на перестрахование нерезидентам, составляла 33,5%).

Объем страховых выплат, произведенных по договорам прямого страхования за 2008 год составил 55,9 млрд. тенге, что выше показателя предыдущего года на 13,6%. В том числе, по обязательному страхованию объем страховых выплат составил 9,0 млрд. тенге (увеличение на 63,6%), по добровольному личному страхованию – 8,2 млрд. тенге (увеличение на 95,2%) и по добровольному имущественному страхованию – 38,7 млрд. тенге (уменьшение на 2,0%).

Рисунок 5. Выплаты страховых компаний Казахстана

Институциональная структура страхового сектора на 1 января 2009 года наглядно представлена на рисунке 6. На 1 января 2009 года в соответствии с выданными Агентством лицензиями на финансовом рынке Республики Казахстан действует 44 страховые (перестраховочные) организации, при этом лицензии на осуществление деятельности по страхованию жизни имеют 8 организаций, по обязательному страхованию ГПО владельцев транспортных средств – 29 организаций (Приложение А).

Также на рынке страховых услуг осуществляют деятельность 12 страховых брокеров и 56 актуариев. В системе гарантирования страховых выплат участвуют 32 страховые (перестраховочные) организации.

56 актуариев

8 по страхованию жизни

36 по общему страхованию

44 страховых организации

Рисунок 6. Институциональная структура страхового сектора

Важными элементами организации страхования, особенно страхования крупных рисков, являются такие участники страхового рынка, как актуарии, страховые посредники (страховые брокеры и страховые агенты), сюрвейеры, аварийные комиссары, аджастеры (claims adjusters) и другие. Это обусловлено, прежде всего, необходимостью точной оценки (финансовой, технической) страхуемых рисков и размера вреда, причиненного в результате наступления страхового случая. Кроме того, названные участники играют важную роль для улучшения качества страховых услуг и продвижения их к потребителям. Вместе с тем, сегодня на казахстанском страховом рынке из этого списка официально представлены только страховые посредники и актуарии (рисунок 6).

В настоящее время страховые организации осуществляют свою деятельность на основании разрешения на создание страховой организации на территории Республики Казахстан и лицензий на осуществление деятельности по классам и видам страхования, выдаваемых контролирующим органом – Агентством по финансовому надзору и регулированию финансового рынка Республики Казахстан.

В Законе Республики Казахстан «О страховой деятельности» от 18 декабря 2000 года за №126–2» с изменениями и дополнениями от 20 февраля 2006 г. определено, что деятельность страховой организации на территории Республики Казахстан осуществляется на основании лицензии по отрасли «страхование жизни» или лицензии по отрасли «общее страхование» в пределах соответствующих классов страхования, указанных в лицензии.

На сегодняшний день по данным Агентства по финансовому надзору и регулированию финансового рынка в Казахстане зарегистрированы, имеют лицензию и работают 8 компаний по страхованию жизни (таблица 1):

Таблица 1. Компании Республики Казахстан по страхованию жизни

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| N п-п | Компания | Уставный капитал, тыс. тенге |
| 1 | БТА Жизнь | 450 000 |
| 2 | Чешская Страховая Компания Казахстан – страхование жизни | 1 000 000 |
| 3 | Alliance – страхование жизни | 1 000 000 |
| 4 | Казкоммерц-life | 1 090 000 |
| 5 | Халык-life | 950 000 |
| 6 | Астана-финанс | 800 000 |
| 7 | Государственная аннуитетная компания | 936 200 |
| 8 | Валют-Транзит-life (не имеет права заключать новые договора, но пока не выполнит обязательства по заключенным договорам – будет существовать) | 700 000 |

Сейчас стоит вопрос о вступлении Казахстана во Всемирную Торговую Организацию (ВТО). Одним из требований вступления является интегрирование страхового рынка Республики Казахстан с международным страховым рынком. Интегрирование может происходить только при соответствии законов, регулирующих страховой рынок Казахстана, международному законодательству.

Законодательство Республики Казахстан о страховании и страховой деятельности основывается на Конституции Республики Казахстан и состоит из Гражданского кодекса Республики Казахстан, Закона Республики Казахстан от 18.12.2000 №127–2 «О страховой деятельности» с изменениями и дополнениями от 20 февраля 2006 г. и иных нормативных правовых актов Республики Казахстан, к которым относятся:

1. Постановление Правления АФН от 25 марта 2006 года №87 Об утверждении Инструкции о нормативных значениях и методике расчетов пруденциальных нормативов страховой (перестраховочной) организации, формах и сроках представления отчетов о выполнении пруденциальных нормативов;
2. Концепция развития финансового сектора Республики Казахстан на 2007–2011 годы.

7 мая 2007 года вступил в силу Закон Республики Казахстан «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по обязательным видам страхования». Данный Закон является третьим законом из блока законов, разработка которых была предусмотрена Программой развития страхового рынка Республики Казахстан на 2004–2006 годы, утвержденной постановлением Правительства Республики Казахстан от 1 июля 2004 года №729.

Основными целями Закона являются повышение уровня страховой защиты населения и предпринимателей, улучшение эффективности обязательного страхования, упорядочение системы обязательного страхования, повышение страховой культуры и доверия населения к страхованию.

Обязательное страхование является одним из эффективных рыночных механизмов повышения уровня социальной защиты населения, который позволяет существенным образом снизить нагрузку бюджета на социальные нужды. В настоящее время система обязательного страхования включает в себя 10 видов обязательного страхования, виды, порядок и условия которых регулируются соответствующими законодательными актами Республики Казахстан.

Таким образом, можно сделать вывод о том, что за последний период было принято несколько основополагающих законодательных актов в страховой системе, соответствующих современным условиям Казахстана в экономической, социальной и финансовой сферах.

Надежность страховой компании регулируется Законом Республики Казахстан «О страховой деятельности» от 18.12.2000 №127–2, Национальный Банк Республики Казахстан является полноправным членом Международной Ассоциации органов страхового надзора (IAIS), т.е. Нацбанк законодательно регулирует страховой сектор, также предусмотрен жесткий контроль страховых компаний со стороны Агентства по финансовому надзору. Также надежность стрховой компании обеспечивается покрытием риска своих обязательств у другого поставщикам, согласно статьи 824 Гражданского Кодекса РК страховая компания обеспечивает покрытие риска исполнения своих обязательств у другого страховщика, например, для «БТА Жизнь» и «Alliance – страхование жизни» – это Мюнхенское перестраховочное общество «Munich Re», рейтинг финансовой силы и надежности по Standart's & Poors A+.

##

## **1.2 Отраслевая классификация страхования в Республике Казахстан**

Страхование охватывает различных объектов и субъектов страховых отношений, формы организации деятельности в силу определений правовых норм и сложившейся практики. Для упорядочения разнообразных отношений и явлений, в отношении которых организуется страховая защита, и создания единой и взаимосвязанной системы необходимой становится классификация страхования /4/.

Отраслевая классификация страхования – это выделение групп разнообразных видов страхования, объединённых по признаку укрупненного объекта страхования.

Согласно статьи 6 Закона Республики Казахстан от 18 декабря 2000 г. №126-II «О страховой деятельности», для организации и осуществления государственного регулирования и лицензирования страховой деятельности страхование подразделяется на отрасли, классы и виды.

Страховая деятельность разделяется на отдельные отрасли, которые формируются по принципу однородности рисков /10, с. 14/.

Как уже было рассмотрено выше, на рисунке 6, по видам риска страховая деятельность страховой организации в Республике Казахстан осуществляется по отрасли «страхование жизни» и отрасли «общее страхование».

Отрасль «страхование жизни» включает следующие классы в добровольной форме страхования:

1) страхование жизни;

2) аннуитетное страхование.

Страхование жизни представляет собой совокупность видов личного страхования, предусматривающих осуществление страховой выплаты в случаях смерти застрахованного или дожития им до окончания срока страхования, или определенного договором страхования возраста /1/.

Аннуитетное страхование представляет собой совокупность видов личного страхования, предусматривающих осуществление периодических страховых выплат в виде пенсии или ренты в случаях достижения застрахованным определенного возраста, утраты трудоспособности (по возрасту, по инвалидности, по болезни), смерти кормильца, безработицы или иных случаях, приводящих к снижению или потере застрахованным личных доходов.

Отрасль «общее страхование» подразделяется по следующим критериям:

1) по степени обязательности – добровольное и обязательное;

2) по объекту страхования – личное и имущественное;

3) по основаниям осуществления страховой выплаты – накопительное и ненакопительное.

Рассмотрим классификацию отрасли «общее страхование» по критерию степени обязательности:

1) Добровольное:

– страхование от несчастного случая и болезней;

– медицинское страхование;

– страхование автомобильного транспорта;

– страхование железнодорожного транспорта;

– страхование воздушного транспорта;

– страхование водного транспорта;

– страхование грузов;

– страхование имущества, за исключением вышеперечисленных классов в пунктах 3 – 7 настоящего перечня;

– страхование предпринимательского риска;

2) Обязательное:

– страхование гражданско-правовой ответственности владельцев автомобильного транспорта;

– страхование гражданско-правовой ответственности владельцев железнодорожного транспорта;

– страхование гражданско-правовой ответственности владельцев воздушного транспорта;

– страхование гражданско-правовой ответственности владельцев водного транспорта;

– страхование гражданско-правовой ответственности перевозчика;

– страхование гражданско-правовой ответственности по договору;

– страхование гражданско-правовой ответственности за причинение вреда, за исключением классов, указанных в подпунктах 3–7 настоящего перечня.

Содержание каждого класса в добровольной и обязательной формам страхования и дополнительные требования по условиям его проведения устанавливаются нормативными правовыми актами Агентства по финансовому надзору.

На рисунках 7 и 8 представлен удельный вес классов страхования по отраслям «общее страхование» и «страхование жизни» в 2008 году.


#### Рисунок 7. Распределение страховых премий по отрасли «страхование жизни»

В отрасли страхование жизни значительно увеличилась доля анниутетного страхования, что связано с введением обязательного страхования работодателя за причинение вреда работнику.

Рисунок 8. Распределение страховых премий по отрасли «общее страхование»

Развитию общего страхования в основном способствовали высокие темпы роста премий по страхованию от финансовых убытков, страхованию имущества и ГПО.

Обязательные виды страхования в Казахстане охватывают достаточно широкий круг страхователей, в особенности обязательное страхование гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств, и соответственно доступность страховых услуг должна быть обеспечена страховыми организациями. Из чего следует, что данный вид страхования характеризуется большими административными затратами (комиссионное вознаграждение страховым агентам, создание филиальной сети, реклама, участие в базе данных и создание страхового омбудсмана).

По объекту страхование может классифицироваться на личное и имущественное (рисунок 9).

Объекты страхования

Личное страхование

Имущественное страхование

Страхование жизни

Страхование от несчастных случаев и болезни

Медицинское страхование

Страхование средств транспорта

Страхование грузов

Страхование предпри-нимательских рисков

Страхование других видов имущества

Рисунок 9 – Классификация видов страхования по объекту страхования

Цель имущественного страхования – возмещение ущерба. Принцип возмещения ущерба состоит в том, что страхователь после наступления страхового случая должен быть поставлен в такое же финансовое положение, в котором он находился непосредственно перед ним.

Представленные на рисунке 8 классы страхования раскрываются следующим образом в Законе Республики Казахстан «О страховой деятельности»:

1. Страхование от несчастного случая и болезней представляет собой совокупность видов личного страхования, предусматривающих осуществление страховой выплаты в фиксированной сумме либо в размере частичной или полной компенсации дополнительных расходов застрахованного в случаях смерти, утраты (полной или частичной) трудоспособности (общей или профессиональной) или иного причинения вреда здоровью застрахованного в результате несчастного случая или болезни.
2. Медицинское страхование представляет собой совокупность видов личного страхования, предусматривающих осуществление страховых выплат в размере частичной или полной компенсации расходов застрахованного, вызванных его обращением в медицинские учреждения за медицинскими услугами, включенными в программу медицинского страхования.
3. Страхование средств транспорта представляет собой совокупность видов страхования, предусматривающих осуществление страховых выплат в размере частичной или полной компенсации ущерба, нанесенного имущественным интересам лица, связанным с владением, пользованием, распоряжением средством транспорта, вследствие его повреждения или уничтожения, включая угон или кражу.
4. Страхование грузов представляет собой совокупность видов страхования, предусматривающих осуществление страховых выплат в размере частичной или полной компенсации ущерба, нанесенного имущественным интересам лица, связанным с владением, пользованием, распоряжением грузом, вследствие его повреждения или уничтожения, включая пропажу, независимо от способа транспортировки груза.
5. Страхование имущества представляет собой совокупность видов страхования, предусматривающих осуществление страховых выплат в размере частичной или полной компенсации ущерба, нанесенного имущественным интересам лица, связанным с владением, пользованием, распоряжением имуществом, вследствие его повреждения или уничтожения.
6. Страхование предпринимательского риска представляет собой совокупность видов страхования, предусматривающих осуществление страховых выплат в случаях, предусмотренных статьей 810 Гражданского кодекса Республики Казахстан.

Одним из наиболее востребованных классов страхования выступает страхование ответственности. Страхование ответственности, как самостоятельная отрасль страхового дела, появилась с установлением в законодательстве капиталистических стран института общей гражданской ответственности.

Эти нововведения знаменовали собой существенные перемены в правосознании, в особенности, в части понимания юридической ответственности, вызванные социальными сдвигами под влиянием промышленной революции XIX в.: невиданным расширением производства, вовлечением в него громадных масс населения, механизацией производственных процессов и транспорта.

Объектом страхования ответственности выступает гражданская ответственность, которую различают на внедоговорную (деликтную) и договорную гражданскую ответственность.

Договорная ответственность наступает вследствие неисполнения или ненадлежащего исполнения договорных обязательств и регламентируется Гражданским Кодексом. Договорная ответственность наступает в случаях, когда в законе либо в договоре установлены формы и пределы ответственности за нарушение условий определенных договоров, либо сторонам предоставлено право самим оговаривать в договорах виды и условия ответственности. Внедоговорная ответственность наступает в случаях причинения вреда, не связанного с неисполнением (ненадлежащим исполнением) договорных обязательств. Внедоговорная ответственность регламентируется только законом либо предписаниями иных правовых актов.

Страхование ответственности для застрахованных означает:

* защиту от возможных притязаний по ответственности;
* перераспределение убытков по виду страхования ответственности между участниками-страхователями страховой компании и минимизацию, таким образом, собственных расходов;
* получение юридической консультации профессионалов – юристов страховой компании и покрытие судебных издержек /9/.

При урегулировании страхового случая при страховании ответственности важной особенностью является отношение в треугольнике между страхователем, страховщиком и потерпевшим (рисунок 10).

Рисунок 10. Механизм действия страхования ответственности

Отношение между страхователем и страховщиком можно обозначить как отношение покрытия, которое не идентично всей возможной ответственности страхователя. Страхователь отвечает в неограниченном размере, а покрытие предлагается лишь в пределах страховой суммы. С другой стороны, в рамках страхования ответственности страховщик может оплачивать расходы, не связанные с прямыми претензиями по ответственности потерпевшего (например, стоимость расходов по спасению, стоимость судебных расходов на защиту от необоснованных претензий и т.д.).

Особенностью страхования ответственности является порядок определения в договоре страховой суммы, которую часто называют лимитом ответственности. Термин «лимит ответственности» практически не имеет значения, отличного от термина «страховая сумма», однако он широко применяется в страховой практике многих стран. В отличие от страхования имущества, при котором страховая сумма обычно определяется страховой (действительной) стоимостью имущества, при страховании ответственности стороны устанавливают в договоре предельную сумму возмещения – лимит принимаемой на себя страховщиком ответственности страхователя, которая может возникнуть при причинении последним вреда (убытков) третьим лицам. При заключении договора страхования ответственности размер страховой суммы «определяется сторонами по их усмотрению» и зависит от максимально возможного объема лимита ответственности страхователя /4/.

Таким образом, страхование ответственности выполняет двоякую функцию: с одной стороны, оно ограждает страхователя или иных застрахованных лиц от материальных потерь в случае необходимости возмещения причиненного ими вреда третьим лицам, а с другой – обеспечивает потерпевшим получение причитающейся им компенсации. Это имеет своим следствием то, что отдельные виды страхования ответственности проводятся во многих странах в обязательном порядке. Проводя страхование в такой форме, государство исходит из того, что потенциальные потерпевшие должны иметь гарантию возмещения нанесенного им вреда независимо от возможностей и желания его причинителей компенсировать ущерб, а обязательное страхование ответственности наилучшим образом подходит на роль такого гаранта.

Развитие страхования ответственности идет вместе с техническим прогрессом, осознанием гражданами своих прав, ростом благосостояния населения, увеличением размеров ущерба и затрагивает практически все сферы жизни, что обусловливает лидирующие позиции этого вида страхования и в будущем.

В Республике Казахстан страхование гражданско-правовой ответственности представлено следующими видами:

* страхование гражданско-правовой ответственности владельцев средств транспорта представляет собой совокупность видов страхования, предусматривающих осуществление страховых выплат в размере частичной или полной компенсации ущерба, нанесенного имущественным интересам лица, связанным с его обязанностью возместить ущерб, нанесенный третьим лицам, в связи с использованием им транспортного средства.
* страхование гражданско-правовой ответственности перевозчика представляет собой совокупность видов страхования, предусматривающих осуществление страховых выплат в размере частичной или полной компенсации ущерба, нанесенного имущественным интересам лица, связанным с его обязанностью возместить ущерб, нанесенный третьим лицам, в связи с использованием им транспортного средства в качестве перевозчика.
* страхование гражданско-правовой ответственности по договору представляет собой совокупность видов страхования, предусматривающих осуществление страховых выплат в случаях, предусмотренных статьей 812 Гражданского кодекса Республики Казахстан.
* страхование гражданско-правовой ответственности за причинение вреда представляет собой совокупность видов страхования, предусматривающих осуществление страховых выплат в случаях, предусмотренных статьей 811 Гражданского кодекса Республики Казахстан.

Деятельность страховой организации на территории Республики Казахстан осуществляется на основании лицензии по отрасли «страхование жизни» или лицензии по отрасли «общее страхование» в пределах соответствующих классов страхования, указанных в лицензии. Деятельность в отрасли «общее страхование» не может:

* совмещаться с деятельностью в отрасли «страхование жизни»;
* осуществляться в форме накопительного страхования /4/.

Вид страхования представляет собой страховой продукт, разрабатываемый и предоставляемый страховой организацией страхователю в пределах одного или нескольких классов страхования посредством заключения договора страхования. Страховая организация вправе осуществлять деятельность по разработанному ею виду страхования только после согласования правил страхования с уполномоченным государственным органом. Каждый вид обязательного страхования является отдельным классом страхования.

Таким образом, отрасль страхования объединяет виды страховой деятельности по принципу однородности страхуемых рисков. Возможны различные способы классификации отраслей страхования.

## **1.3 Характеристика видов транспортного страхования**

Транспортное средство подвержено различным рискам и опасностям: оно может попасть в аварию (катастрофу), его могут угнать, повредить, уничтожить и т.д. Страхование транспортных средств позволяет возместить ущерб от таких убытков.

Страхование средств транспорта представляет собой совокупность видов страхования, предусматривающих осуществление страховых выплат в размере частичной или полной компенсации ущерба, нанесенного имущественным интересам лица, связанным с владением, пользованием, распоряжением средств транспорта, вследствие его повреждения или уничтожения, включая угон или кражу.

Первый автомобиль был застрахован у Ллойда в 1901 году по полису морского страхования. Автомобили в это время были совершенно новым видом транспорта, и никаких специальных полисов или условий страхования тогда для них еще не существовало. И морской андеррайтер выписал обычный морской страховой полис для этого автомобиля на основании того, что это был корабль, но выполняющий навигацию по суше.

В настоящее время договоры страхования транспортных средств могут быть двух видов: договор страхования имущества и договор страхования гражданско-правовой ответственности. В первом случае страховая компания компенсирует ущерб от повреждения или угона автомобиля, а во втором – ущерб, причиненный транспортным средством страхователя.

Рассмотрим более подробно оба вида страхования транспорта.

1. Страхование транспорта как имущества.

В европейской практике существуют два вида страхования транспорта: каско и карго. При страховании на условиях каско (этот термин в переводе с испанского означает корпус судна или машины) объектом служит транспортное средство в комплектации завода-изготовителя. Страховая защита может быть распространена и на дополнительное оборудование, не входящее в заводской комплект, например на телеаппаратуру, противоугонные средства, сигнализацию и т.д.

Страхование, предусматривающее страховую защиту только грузов, называется страхованием карго. Оно также относится к транспортному страхованию. Страхование грузов – один из наиболее древних и широко распространенных видов страхования. Предмет транспортировки, перемещения тем или иным видом транспорта принято называть грузом. С учетом специфических особенностей перевозимых грузов их подразделяют по ряду признаков на виды, группы грузов, одинаковых или близких по своей природе (например, металлы и металлоизделия; нефть и нефтепродукты), по способу перевозки в той или иной форме (насыпные, наливные, штучные и др.), по назначению груза (продовольственные, промышленные товары и грузы иного назначения) или по скорости порчи, легкости разрушения. Страхование груза подразумевает страховую защиту в процессе его перемещения (перевозки) из одного пункта в другой, как правило, на всех стадиях схемы перевозочного процесса.

Отечественные страховые компании обычно предлагают комбинированное страхование, когда страхуется не только транспортное средство, но и ответственность автовладельца, дополнительное оборудование, багаж, находящийся в транспортном средстве и прицепе (кроме антиквариата, драгоценных металлов, документов, ценных бумаг и т.п.), жизнь и здоровье водителя и пассажиров.

При страховании багажа страховое покрытие не распространяется на антикварные и уникальные предметы, изделия из драгоценных металлов, драгоценных, полудрагоценных и поделочных (цветных) камней, предметы религиозного культа, коллекции, картины, рукописи, денежные знаки, ценные бумаги, документы и фотоснимки, а также на предметы, не принадлежащие страхователю и членам его семьи, либо предназначенные для продажи в связи с занятием предпринимательской деятельностью (если иное не оговорено в дополнительных условиях при заключении договора).

При страховании водителя и пассажиров от несчастного случая по желанию клиента страхуются или весь салон, или отдельные посадочные места.

Страхователями средств транспорта являются граждане Республики Казахстан, а так же постоянно пребывающие у нас иностранцы и лица без гражданства. При этом при страховании мототранспортного средства страхователь может достичь шестнадцати летнего возраста, а других видов транспорта восемнадцати летнего возраста. Транспортное средство должно принадлежать ему на праве личной (собственности), либо взято им в аренду (напрокат), либо получено через органы социального обеспечения в установленном порядке (владелец), либо страхователь имеет от собственника (владельца) нотариально оформленную доверенность на право пользования (распоряжения) данным транспортным средством (доверенное лицо).

Свой риск (имущественный интерес) могут застраховать одновременно все указанные выше лица, эксплуатирующие данное средство транспорта.

Страхование средств транспорта производится на случай наступления следующих неблагоприятных событий: повреждения или уничтожения объекта либо его частей в результате дорожно-транспортного происшествия (столкновения, опрокидывания, падения), взрыва, пожара, стихийного бедствия, затопления, выхода из строя водопроводной и отопительной систем в гараже, провала под лед, нападения животных, противоправных действий третьих лиц (хулиганство, хищение, угон), а также утраты транспортным средством товарного вида в результате указанных выше событий.

2. Страхование гражданско-правовой ответственности владельца транспортного средства.

Введение института обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств, имеющего общезначимые (публичные) цели и основывающегося на приоритетности охраны жизни, здоровья и имущества потерпевших, явилось результатом большой и напряженной работы, направленной на достижение важной стратегической цели – обеспечение безотлагательного решения проблем безопасности дорожного движения.

Суть данного вида страхования заключается в том, что страховая компания берет на себя обязательства перед страхователем (владельцем транспортного средства) возмещать вместо него суммы третьим лицам, которые владелец транспортного средства оплатил или должен уплатить им в силу своей ответственности перед ними в соответствии с гражданским законодательством.

Обязательное страхование гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств осуществляется на основании договора, заключаемого между страховой организацией (страховщик) и страхователем (лицо, заключившее договор страхования со страховщиком).

В соответствии с Законом «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств» за №446-II ЗРК от 01.07.2003 года в Республике Казахстан, эксплуатация транспортного средства не допускается в случае отсутствия у его владельца договора обязательного страхования /2/. При этом договор должен быть заключен с момента возникновения у физического или юридического лица права владения транспортным средством, но не позднее десяти рабочих дней с момента государственной регистрации (перерегистрации) данного транспортного средства в подразделениях дорожной полиции органов внутренних дел.

Наиболее распространенным видом страхования ГПО владельца транспортного средства является страхование ответственности владельцев автотранспортных средств, которое проводится практически во всех развитых странах мира. Это связано с тем, что именно с дорожно-транспортными происшествиями чаще всего связаны случаи причинения вреда третьим лицам. К тому же величина ущерба при этом, особенно в случае серьезной аварии, может измеряться весьма крупными суммами. Кроме того, в ряде стран в обязательном порядке проводится страхование ответственности работодателей перед работниками за нанесение ущерба их здоровью во время выполнения служебных обязанностей, страхование ответственности перевозчиков, некоторые виды страхования профессиональной ответственности и др. При этом в каждой из стран набор видов страхования, проводимых в обязательной форме, индивидуален и зависит от национального законодательства, уровня развития страхования и других факторов /9/.

Основной целью указанного вида страхования является обеспечение защиты имущественных интересов третьих лиц, которым был причинен вред владельцем автотранспортного средства в результате дорожно-транспортного происшествия (ДТП), то есть если причинитель вреда застраховал свою ответственность, то потерпевший не окажется без возмещения своих убытков. В этой связи каждый владелец, эксплуатируя автотранспортное средство, обязан застраховать свою гражданско-правовую ответственность, поскольку автотранспорт является источником повышенной опасности.

К средствам автотранспорта относятся автомобили: легковые, грузовые, грузопассажирские, микроавтобусы, автобусы, троллейбусы, трамваи, мототранспорт, а также прицепы к ним. Страхование осуществляется путем заключения договора страхования между страховщиком (страховой организацией) и страхователем.

Договор обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств прекращает свое действие в случаях: истечения срока действия; досрочного прекращения; осуществления страховщиком страховой выплаты по первому наступившему страховому случаю, если договором или законодательными актами об обязательном страховании не предусмотрено иное. При досрочном прекращении договора обязательного страхования страхователь имеет право на возврат части страховой премии в размерах, предусмотренных Законом.

Страховым случаем выступает событие, при котором вред третьим лицам, за который отвечает страхователь, причиняется воздействием автотранспортного средства, находящегося во владении страхователя. Обычно таким событием признается ДТП с участием указанного в договоре страхователя автотранспортного средства. Это событие, в результате которого погибли или ранены люди, повреждены автотранспортные средства, сооружения, грузы или причинен иной материальный ущерб.

Законом Республики Казахстан «О страховой деятельности» страхование гражданско-правовой ответственности владельцев автотранспортных средств предусмотрено и как добровольный вид страхования. Параллельное существование указанного вида страхования в обязательной и добровольной формах нередко вводит в заблуждение страхователей.

По обязательному страхованию гражданско-правовой ответственности владельцев автотранспортных средств размеры страховых премий и страховых выплат утверждены Правительством Республики Казахстан.

По добровольному виду правила (условия) страхования разрабатываются и тарифы (со ссылкой на источники) устанавливаются страховыми организациями и согласовываются с Национальным банком.

Таким образом, изучение теоретических основ транспортного страхования позволило сделать следующие выводы:

1. По своей сути страхование – это система экономических отношений, включающая совокупность форм и методов создания специального фонда средств и его использования для возмещения ущерба от неблагоприятных случайных явлений, а также для оказания гражданам и их семьям помощи при наступлении различных событий в их жизни: дожития до определенного возраста, утраты трудоспособности и т.д.
2. Отрасль страхования объединяет виды страховой деятельности по принципу однородности страхуемых рисков. Возможны различные способы классификации отраслей страхования: по объектам страхования, по критерию ответственности, по принципу однородности рисков и т.д.
3. В зависимости от объекта страхования, имущественное страхование может быть представлено в виде страхования транспортного средства. В этом случае целью страхования является возмещение ущерба владельцу транспортного средства.
4. Также владелец транспортного средства, в соответствии с Законом «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств», должен заключить договор обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств. Данный вид транспортного страхования призван возместить ущерб третьим лицам, причиненный транспортным средством страхователя.

# **2. Развитие автотранспортного страхования в Республике Казахстан**

## **2.1 Анализ развития отрасли автотранспортного страхования в Республике Казахстан**

Согласно трактовке Большого экономического словаря, автотранспортное страхование – это специализированная область страхования, связанная с эксплуатацией средств автотранспорта /11, с. 29/.

В развитии автотранспортного страхования в нашей стране можно выделить шесть этапов его развития, наглядно представленных в таблице 2.

Таблица 2. Этапы развития рынка автотранспортного страхования

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Период | Наименование этапа | Характерные факторы |
| 1 Этап1969–1985 | Этап первоначального формирования системы добровольного транспортного страхования | Добровольное страхование средств транспорта, принадлежавшим граж-данам, стало развиваться как самостоятельный вид страхования в СССР. |
| 2 Этап1986–1991 | Этап развития системы добровольного страхования транспорта | 1. Введение и развитие в СССР добровольного комбинированного страхования автомобиля, водителя и багажа (авто – комби)2. Введение новых Правил добровольного страхования транспортных средств и наличием условий для введения страхования ГО участников дорожного движения. |
| 3 Этап1992–2000 | Этап формирования системы гражданской ответственности участников дорожного движения. | 2. Принят Закон «О страховании» и введено обязательное страхование гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств.Наблюдается бурный рост числа страховых компаний. |
| 4 Этап2001–2003 | Этап окончательного введения института обязат. страхования ответственности владельцев транспорта | 01.07.2003 года принят Закон Республики Казахстан «Об обязательном страховании ГПО владельцев транспортных средств» за №446-II ЗРК. |
| 5 Этап2004–2007 | Этап наращивания объемов автотранс-портного страхования | Наращивание объема услуг автострахования |
| 6 Этап2007 – по настоящее время | Этап внесения изменений в законодательство об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности | Внесение ряда изменений в систему автострахования:* создание базы данных по обязательному страхованию ГПО владельцев транспорта на основе ТОО «Первое кредитное бюро»;
* наделение Фонда гарантированных страховых выплат новой функцией по возмещению вреда, причиненного жизни и здоровью потерпевшего, в случае, когда виновник скрылся с места транспортного происшествия;
* внедрение системы «бонус-малус»;
* создание института страхового омбудсмана;
* пересмотрен порядок расчета страховых премий.
 |

Рассмотрим подробнее все этапы развития отрасли автотранспортного страхования.

1 Этап. С 1969 года добровольное страхование средств транспорта впервые стало проводиться на случай хищения, гибели или повреждений в связи с угоном транспортных средств. Были установлены льготы страхователям за безаварийную езду (лицам, страховавшим средства транспорта не менее трех лет без перерыва, предоставляется месячный льготный срок для заключения нового договора). В этот период развития добровольное страхование средств транспорта по учетным операциям стало определяться отдельно от добровольного домашнего страхования имущества.

На первом этапе развития добровольное страхование средств транспорта, принадлежащим гражданам (автокаско), завоевывало популярность нашей стране. Правила добровольного страхования средств транспорта, принадлежащих гражданам, введенные в действие с января 1978 года расширили перечень объектов страхования и в большей степени учли потребности и интересы автовладельцев, условия эксплуатации транспортных средств, характер и причины дорожных происшествий. Договор с органами Госстраха могли заключить не только те лица, кому транспортное средство принадлежит на правах личной собственности, но и пользующиеся по доверенности или получившие его от органов социального обеспечения.

2 Этап. Добровольное комбинированное страхование автомобиля, водителя и багажа (авто-комби) – это вид автотранспортного страхования, положивший начало второму этапу его развития в нашей стране с 01.01.86 года. По договору авто-комби в комплексе считались застрахованными автомобили (в том числе с прицепами), багаж, находящийся в них, а так же водители и страхователи автомобилей на случай смерти в результате дорожно-транспортного происшествия. С 01.01.89 года была введена ответственность страховых органов и за травму водителя и страхователя, полученную в результате дорожно-транспортного происшествия и повлекшую наступление инвалидности.

С 01.05.1988 года в целях повышения эффективности и популярности автотранспортного страхования средств транспорта, заключенным сроком на один год и в страховой сумме, равной действительной стоимости транспортного средства, а так же по договора страхования авто-комби, заключенным с уплатой платежа по тарифу 2%, при определении размера причиненного ущерба за повреждение транспортного средства стоимостью новых деталей и принадлежностей не стала уменьшаться соответственно проценту износа, указанному в договоре страхования.

3 Этап (1994–2000 года). Введение новых правил добровольного страхования транспортных средств или наличие условий для возникновения страхования гражданской ответственности участников дорожного движения открыли дальнейшие перспективы третьего этапа развития казахстанского автотранспортного страхования.

В 1992 году был принят закон «О страховании» в Казахстане, который и стал ориентиром для деятельности всех участников рынка страхования. В эти годы была введена система государственного регулирования страховой деятельности: увеличены требования к капитализации страховых организаций, наложен запрет на занятие страховщиком иной, кроме страхования, предпринимательской деятельностью, введены лимиты по максимальной ответственности страховщика по отдельному договору. При этом количество страховых компаний постоянно росло и к 1999 году достигло 71.

1998 году наблюдается бурный рост числа страховых компаний, что вызвано введением в стране гражданско-правовой ответственности водителей. Начиная с 2000 года, число компаний стабилизировалось (рисунок 11).

Рисунок 11 – Количество страховых компаний на рынке

18 декабря 2000 года был принят Закон Республики Казахстан №126 «О страховой деятельности».

4 Этап. 2001–2003. Дальнейшее развитие системы государственного регулирования страховой деятельности. 01.07.2003 года принят Закон Республики Казахстан «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств» за №446-II ЗРК.

В соответствии с Законом «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств» за №446-II ЗРК от 01.07.2003 года в Республике Казахстан, эксплуатация транспортного средства не допускается в случае отсутствия у его владельца договора обязательного страхования /2/. При этом договор должен быть заключен с момента возникновения у физического или юридического лица права владения транспортным средством, но не позднее десяти рабочих дней с момента государственной регистрации (перерегистрации) данного транспортного средства в подразделениях дорожной полиции органов внутренних дел.

Кроме данного Закона, приняты еще ряд законодательных актов, повлиявших на дальнейшее развитие системы автострахования:

* + Закон Республики Казахстан от 01 июля 2003 года №444 «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности перевозчика перед пассажирами»;
	+ Закон Республики Казахстан от 03 июня 2003 года №423 «О Фонде гарантирования страховых выплат».

5 Этап (2004–2007) – Увеличение объемов автострахования. Нельзя рассматривать рост рынка автострахования отдельно от роста совокупного страхового рынка. В целом по страховому рынку за период с 2004 по 2007 года наблюдается увеличение полученных страховых премий. Отношение страховых премий к ВВП выросло за последние шесть лет с 0,6% до 1,3%. Следовательно, страховой рынок в целом развивается быстрее, чем экономика страны. Уровень развития страховых услуг является показателем экономического развития страны (рисунок 12).

Рисунок 12 – Динамика роста страхового рынка Казахстана за ряд лет

Как наглядно отражено на рисунке 12, страховой рынок Казахстана развивается высокими темпами. За последние 5 лет объем страховых премий увеличился более чем в 5 раз.

Позитивная динамика роста страхового рынка позволяет говорить о том, что страхование является одним из перспективных секторов экономики. Прежде всего, это обусловлено высокими темпами роста ВВП, повышением реальных доходов населения и совершенствованием законодательства в области страхования.

По данным Агентства РК по регулированию и надзору финансового рынка и финансовых организаций (АФН), в 2007 году наибольшие доли в обязательном страховании принадлежали страхованию гражданско-правовой ответственности (ГПО) работодателя (40%) и страхованию ГПО автовладельцев (41%) /12/.

Что касается имущественного портфеля в добровольном страховании, то первое место здесь занимает страхование от прочих финансовых убытков – 38%, или 42 млрд тенге. На страхование автомобильного транспорта приходится 3% (6,6 млрд тенге) от общей емкости портфеля.

Таким образом, можно говорить о наращивании объемов автострахования, если учесть, что рынок страховых услуг растет, и большой удельный вес в структуре портфеля страховых премий занимает автострахование.

Что касается участников рынка автострахования, можно сказать, что лидирующие компании в области добровольных видов транспортного страхования являются «дочками» казахстанских банков. Это связано с ростом банковского кредитования: например при получении кредита на покупку автотранспорта обязательным условием получения займа является приобретение страхового полиса дочерней страховой компании этого банка. Без исполнения этого условия кредитования не происходит.

Компаниями, сформировавшими свой страховой портфель из этих продуктов, являются в основном аффилированные с банковскими структурами: «БТА Страхование», «Казкоммерц-Полис», «АТФ-Полис», «Казахинстрах» (дочерняя компания Народного банка), «Альянс-полис», «АМСГ», «Евразия». Они же, как правило, лидируют по поступлениям страховых премий.

6 Этап. 7 мая 2007 года вступил в силу Закон Республики Казахстан «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по обязательным видам страхования».

Данный Закон является третьим законом из блока законов, разработка которых была предусмотрена Программой развития страхового рынка Республики Казахстан на 2004–2006 годы, утвержденной постановлением Правительства Республики Казахстан от 1 июля 2004 года №729.

Одним из важнейших изменений, внесенных в законодательство Республики Казахстан о страховании является формирование базы данных по обязательному страхованию гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств. База данных представляет собой банк статистических данных (о страхователе, страховых случаях) необходимых, прежде всего, для страховых организаций, поскольку страховое мошенничество приводит к потере репутации, финансовому ущербу, и соответственно имеет свою социальную и экономическую цену.

Основной целью создания базы данных по обязательному страхованию гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств является предотвращение и предупреждение фактов мошенничества в сфере обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств путем осуществления сбора информации от страховщиков, осуществляющих обязательное страхование ответственности владельцев транспортных средств и иных лиц на основании договоров о предоставлении информации и (или) получении страховых отчетов.

Создание такой базы данных производится в соответствии с Принципом 27 Международной Ассоциации Страховых Надзоров, которым предусмотрено, что надзорные органы вправе требовать от страховщиков и посредников принять необходимые меры для предотвращения, выявления и исправления страхового мошенничества.

Также требование о создании информационных центров предусмотрено 4-ой евродирективой по автострахованию №2000/26/ЕС от 16.05.2000 года.

2 марта 2007 года состоялось заседание рабочей группы ОЮЛ «Ассоциация финансистов Казахстана» по вопросу создания базы данных, где страховые организации определили ТОО «Первое кредитное бюро» в качестве организации, которая будет осуществлять деятельность по формированию и ведению базы данных.

Страховые организации, имеющие лицензию на осуществление обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств, обязаны в течение шести с момента введения Закона стать участниками базы данных, т.е. заключить договор о предоставлении информации и (или) получении страховых отчетов.

Кроме директивы о создании базы данных, данным законодательным актом внесены прочие изменения в страховое законодательство Республики Казахстан, а именно:

* пересмотрен порядок расчета страховых премий и увеличены их размеры адекватно существующим рискам;
* наделение Фонда новой функцией по возмещению вреда, причиненного жизни и здоровью потерпевшего, в случае, когда виновник скрылся с места транспортного происшествия – с 1 октября 2008 года;
* внедрение системы «бонус-малус» – с 1 января 2008 года;
* создание базы данных и института страхового омбудсмана – в течение шести месяцев со дня введения в действие Закона;
* обязательное переоформление лицензии страховым организациям на право осуществления обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств – в течение шести месяцев со дня введения в действие Закона.

Одними из условий переоформления лицензии является участие страховой организации в базе данных, вхождение ее представителя в состав совета представителей и наличие филиалов и (или) страховых агентов в столице, городах республиканского, областного и районного значения.

Таким образом, заключение договоров обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств в настоящее время может осуществляться страховыми организациями, имеющими соответствующую лицензию, только при выполнении условий по участию страховой организации в базе данных и вхождения ее представителя в состав совета представителей страхового омбудсмана.

По пересмотру порядка расчета страховых премий можно отметить следующее:

– рассчитана базовая страховая премия, размер которой составляет 1,9 МРП;

– пересмотрены региональные коэффициенты, с учетом сложившейся убыточности в каждом регионе;

– пересмотрены коэффициенты, зависящие от типа транспортного средства (легковой, грузовой, автобус в зависимости от количества посадочных мест, троллейбус, трамвай, мотоцикл, прицеп);

– законодательно установлены размеры коэффициентов (от возраста водителя и его стажа вождения, семейного положения, срока эксплуатации транспортного средства, введена система «бонус-малус»), которые позволяют индивидуально подходить при страховании к каждому владельцу транспортного средства;

– введены льготы для пенсионеров.

Учитывая социальную значимость этого вида страхования, КАЦ при расчете новых страховых тарифов были применены корректирующие коэффициенты, основанные на среднемесячной номинальной заработной плате на одного работника в мае 2006 года в разрезе регионов Казахстана, согласно данным Агентства РК по статистике.

Следует отметить, что из предлагаемого расчета страховой премии было исключено деление страхователей на физических и юридических лиц, а также деление легковых транспортных средств по объему u1076 двигателя.

Относительно системы «бонус-малус» (скидки-надбавки) можно отметить, что она существует во многих странах мира. Ее суть сводится к дифференцированному тарифу в зависимости от наличия или отсутствия в истории вождения владельца транспортного средства аварийных случаев по вине, которого произошел страховой случай. В итоге у водителя появляется стимул не нарушать правила дорожного движения и, соответственно, повышается культура вождения.

Применение страховщиками данной системы в Республике Казахстан стало возможным, при условии, если страховая организация является участником базы данных, поскольку при заключении договора страхования гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств страховщик должен будет направить запрос в базу данных для получения информации, касающейся наличия или отсутствия у данного автовладельца страховых случаев. При этом, данная информация не относится к тайне страхования, и получать данную информацию может как менеджер страховой организации, заключающий договор страхования, так и страховой агент.

Учитывая, что Законом предусмотрен рост размера страховых премий, также пересмотрены в сторону увеличения предельные объемы ответственности страховых организаций по одному страховому случаю.

На сегодняшний день одной из проблем на рынке предоставления услуг по обязательному страхованию гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств является оценка размера вреда, причиненного имуществу, при транспортном происшествии, что привело конфликтам между страховщиком и потерпевшим, нарушая механизм реализации данного вида страхования.

22% жалоб от общего количества жалоб по обязательному страхованию ГПО владельцев транспортных средств за 2006 год составили жалобы по несогласию с размером оценки вреда, причиненного имуществу. Во избежание дальнейшего обострения конфликта по данному вопросу Законом «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по обязательным видам страхования» предусмотрены следующие поправки:

1) введено понятие «независимый эксперт»;

2) размер вреда, причиненного имуществу, оценивает только независимый эксперт, результат оценки которого является обязательным для страховщика;

3) аккредитация независимых экспертов, в целях принятия единого подхода к оценке и прозрачности деятельности независимых экспертов;

4) предусмотрено право выбора потерпевшего о самостоятельном обращении к независимому эксперту либо об обращении его к страховщику для организации оценки у независимого эксперта поврежденного (уничтоженного) имущества.

Одним из основных принципов аккредитации независимых экспертов является принятие ими единого подхода к оценке поврежденного (уничтоженного) имущества.

Как известно, обязательное страхование ГПО владельцев транспортных средств является одним из самых массовых видов страхования, соответственно качественное осуществление данного вида страхования позволяет страховым организациям привлечь клиентов для реализации услуг по другим видам страхования, а также создает условия для конкуренции между страховыми компаниями за лучшее качество урегулирования страховых случаев, поскольку она рискует потерять своего клиента

Первостепенное значение при выборе страховой организации будут иметь имидж, деловая репутация, уровень обслуживания страхователей, оперативность осуществления страховых выплат и финансовая устойчивость.

Дальнейшая практика реализации Закона продвинула страховой рынок республики на новый качественный уровень, поскольку данным Законом установлены дополнительные требования к страховым организациям Республики Казахстан, осуществляющим обязательные виды страхования, а также созданы правовые условия и предпосылки, позволяющие обеспечить соответствующий уровень страховой защиты интересов граждан и хозяйствующих субъектов.

Компании-лидеры в страховании автотранспорта за первое полугодие 2008 года представлены в таблице 3.

Таблица 3. Компании-лидеры в страховании автотранспорта за первое полугодие 2008 в Республике Казахстан /13/

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Место | Компания | Премии, млн тенге | Уровень выплат, (%) |
| Всего | Имущественное страхование автомобилей | Страхование ГПО автовладельцев |
| 1 | «БТА Страхование» | 384,17 | 365,92 | 18,25 | 12,4 |
| 2 | «Казкоммерц-Полис» | 383,34 | 357,26 | 26,07 | 42,4 |
| 3 | Нефтяная страховая компания | 307,80 | 270,65 | 37,16 | 25,4 |
| 4 | «Альянс Полис» | 272,27 | 271,10 | 1,17 | 15,7 |
| 5 | «Казахинстрах» | 187,31 | 178,53 | 8,78 | 19,1 |
| 6 | «АТФ Полис» | 141,61 | 135,55 | 6,05 | 21,9 |
| 7 | Номад Иншуранс | 128,64 | 124,58 | 4,07 | 25,8 |
| 8 | «Евразия» | 110,78 | 110,19 | 0,60 | 3,3 |
| 9 | «Amanant insurance» | 85,97 | 85,78 | 0,20 | 24,9 |
| 10 | «Лондон-Алматы» | 79,74 | 71,65 | 8,09 | 18,7 |

Динамика основных показателей отрасли автострахование за 2008 год следующая:

* + на 01.01.2008 года почти весь автопарк Казахстана был охвачен страхованием ГПО автовладельцев. В 2007 году объем этого вида страхования вырос на 19% в основном за счет увеличения числа автолюбителей и расширения регионального страхования автотранспорта.
	+ приток премий по добровольному страхованию автотранспорта сокращается в связи с финансовым кризисом в стране – с 6,5 млрд. тенге за три квартала 2007 года до 4,1 млрд. тенге за три квартала 2008-го. И это неудивительно, учитывая резкий спад продаж на автомобильном рынке.

Таким образом, ситуацию на рыке автострахования Казахстана спасает рост премий по обязательным видам страхования. Несмотря на негативную динамику страховых премий и выплат, Нацбанк и АФН оптимистично оценивают общее состояние страхового сектора. Основание для этого дает в первую очередь рост активов страховщиков (на 23% с декабря 2007 года по декабрь 2008-го) и их собственного капитала (на 33%).

Согласно прогнозу, подготовленному аналитиками «Сентрас Иншуранс», в 2009 году наибольший рост страховых поступлений от отрасли автострахование (в пределах 10–15%) продемонстрирует сегмент добровольного страхования автомобилей от угона и ущерба.

В настоящее время также возрастает актуальность вопросов интеграции в международную систему страхования владельцев транспортных средств «Зеленая карта». Это связано с увеличением международных автомобильных перевозок и планируемым вхождением в 2009–2010 гг. в данную систему страхования Российской Федерации.

## **2.2 Условия добровольного страхования автотранспортных средств**

Страхование автотранспорта может производиться в добровольной форме. Добровольное страхование – страхование, осуществляемое в силу волеизъявления сторон. Виды, условия и порядок добровольного страхования определяются соглашением сторон /1/.

В европейской практике существуют два вида страхования автотранспорта: как имущества: каско и карго. При страховании на условиях каско объектом служит транспортное средство в комплектации завода-изготовителя. «Каско» (от испанского casco – корпус, остов судна) – страхование автомобилей или других средств транспорта (судов, самолетов, вагонов) от ущерба, хищения или угона /4, с. 217/.

Страховая защита может быть распространена и на дополнительное оборудование, не входящее в заводской комплект, например на телеаппаратуру, противоугонные средства, сигнализацию и т.д.

Отечественные страховые компании обычно предлагают комбинированное страхование, когда страхуется не только транспортное средство, но и ответственность автовладельца, дополнительное оборудование, багаж, находящийся в транспортном средстве и прицепе (кроме антиквариата, драгоценных металлов, документов, ценных бумаг и т.п.), жизнь и здоровье водителя и пассажиров.

Страхование средств транспорта производится на случай наступления следующих неблагоприятных событий: повреждения или уничтожения объекта либо его частей в результате дорожно-транспортного происшествия (столкновения, опрокидывания, падения), взрыва, пожара, стихийного бедствия, затопления, выхода из строя водопроводной и отопительной систем в гараже, провала под лед, нападения животных, противоправных действий третьих лиц (хулиганство, хищение, угон), а также утраты транспортным средством товарного вида в результате указанных выше событий.

Транспортное средство может принадлежать страхователю на праве собственности либо взято им в аренду и т.д. В любом случае страхователь должен иметь в отношении страхуемого транспортного средства имущественный интерес.

Объем страховой ответственности зависит от вариантов (программ) страхования, разработанных конкретными страховщиками, и от пожеланий клиентов. Например, страхование от столкновения с животными характерно для сельской местности, от противоправных действий третьих лиц – в городах, от угона – для всех.

Некоторые страховщики заключают договоры с включением дополнительных требований со стороны страхователя, например, наличия гаража, установки противоугонной защиты определенной модели и т.п. Автотранспорт, принадлежащий предприятиям и организациям, страхуется в пакете с другим имуществом.

Транспортное средство может быть застраховано на сумму:

* стоимости автомобиля в новом состоянии по рыночной цене на момент заключения договора;
* стоимости автомобиля с учетом износа;
* ответственности страхователя за эксплуатацию автомобиля согласно договору аренды;
* частичной стоимости по системе пропорциональной ответственности.

При исчислении страховой суммы принимаются во внимание марка автомобиля, модель, год выпуска, величина пробега, а также дополнительное страхование вместе с транспортным средством прицепа, трейлера и т.п.

При страховании транспортного средства на случай утраты товарного вида в качестве страховой суммы может быть принята стоимость восстановительного ремонта (без учета стоимости частей и материалов), умноженная на коэффициент в зависимости от даты выпуска. Например, коэффициент может быть равен 1,5 при сроке эксплуатации до одного года; 1,3 – до двух лет; 1,1 – до трех лет; 1,0 – до четырех и 0,9 – до пяти лет. Транспорт старше пяти лет по этому риску обычно не страхуется.

Страхование водителя и пассажиров может осуществляться по системе мест в автомобиле или так называемой паушальной системе. Страхование «по системе мест» предусматривает, что страховая сумма устанавливается для каждого места в автомобиле. Общее число застрахованных мест определяется по данным технического паспорта транспортного средства. При паушальной системе устанавливается общая страховая сумма для всех пассажиров и водителя, каждый из которых при наступлении страхового случая считается застрахованным лицом в определенной доле от общей страховой суммы. Причем размер доли зависит от числа лиц, находящихся в автомобиле в момент аварии.

При заключении договора страхования необходим предварительный осмотр транспортного средства для уточнения следующих сведений: марки автомобиля, модели, номера шасси, двигателя, года выпуска, мощности и объема двигателя, стоимости транспортного средства и дополнительного оборудования, цвета и регистрационного номера средства транспорта.

Размер страховой премии рассчитывается по ставкам, установленным в зависимости от вида транспортного средства и варианта страхования. При страховании средств автотранспорта могут быть предоставлены льготы в виде скидок со страховой премии при условии: страхования средства транспорта без перерыва в течение ряда лет (2-х, 3-х лет), отсутствия страховых случаев и произведенных страховых выплат по ним и пр.

При определении страхового тарифа и соответственно страховой премии принимаются во внимание следующие факторы:

* страховые риски, заявленные на страхование;
* марка и модель машины;
* собственник транспортного средства;
* условия хранения: гараж, стоянка (по договору или на время);
* тип защитного устройства (охранная, противоугонная);
* регион страхования;
* характер использования транспортного средства: в личных или служебных целях, для перевозки промышленных грузов, частного извоза и т.д.;
* квалификация и стаж водителя.

При наступлении страхового события страхователь должен безотлагательно заявить об этом в страховую компанию в установленный в договоре срок, а также в другие компетентные службы: ГАИ, пожарный надзор и пр.

Существуют две формы возмещения ущерба по каско. Первая – выполнение ремонтных работ на станции техобслуживания, принадлежащей страховой компании или связанной с ней договором. Вторая форма возмещения – денежная компенсация. Размер нанесенного страхователю ущерба и сумма страхового возмещения определяются на основании страхового акта и приложенных к нему документов (органов милиции, ГАИ, пожарного надзора, следственных, судебных органов, медицинских учреждений и др.), а при частичном повреждении средства транспорта, помимо этого, – на основании сметы на ремонт (восстановление), составленной представителем страховщика, приглашенным специалистом или соответствующим предприятием по ремонту (станцией технического обслуживания и т.п.). Смета составляется на основании действующих на день страхового случая прейскурантов розничных цен на запасные части, детали и принадлежности к транспортным средствам и прейскурантов цен на ремонтные работы.

Страховое возмещение выплачивается в размере нанесенного ущерба, но не выше страховой суммы, установленной в договоре страхования.

При уничтожении средства транспорта ущерб определяется в размере его стоимости по действующим розничным ценам за вычетом суммы износа и стоимости остатков, если таковые имеются. Стоимость остатков устанавливается с учетом их износа и обесценения в результате данного страхового случая.

Под уничтожением средства транспорта понимается его полная гибель (конструктивная и фактическая). Обычно она принимается за таковую, если стоимость восстановительного ремонта средства транспорта (включая стоимость транспортировки к месту ремонта) составляет не менее 75% страховой суммы или действительной стоимости транспортного средства на момент заключения договора.

В случае повреждения средства транспорта размер ущерба равняется стоимости ремонта (восстановления) по действующим расценкам. В сумму ущерба включаются расходы на замену поврежденных деталей и стоимость ремонтных работ, вычитается стоимость остатков, пригодных для дальнейшего использования (с учетом их обесценения и износа). Кроме того, в сумму ущерба включаются расходы по спасанию, приведению в порядок, транспортировке поврежденного средства транспорта до ближайшего ремонтного пункта или постоянного места жительства страхователя (стоянки автомобиля).

Если ущерб частично (но не менее необходимой суммы) возмещен или по решению суда должен быть возмещен виновником аварии, то страховая выплата корректируется с учетом суммы, причитающейся с виновного лица.

Кроме стандартных для всех видов страхования оснований для отказа в выплате возмещения, в автотранспортном страховании имеются специфические, в том числе управление транспортным средством страхователем, членами его семьи или другими уполномоченными им лицами в состоянии алкогольного, наркотического или токсического опьянения либо без удостоверения на право вождения транспортного средства определенной категории, а также в случаях полного возмещения ущерба лицом, виновным в его причинении, использования транспортного средства для обучения вождению, для участия в соревнованиях.

К добровольным видам страхования средств автотранспорта также относится добровольное страхование ответственности владельца транспортных средств.

Объектом данного вида страхования является вред жизни, здоровью и имуществу физического лица, а также вред имуществу юридического лица, причиненный при использовании автотранспортного средства страхователя (владельца автотранспортного средства) и подлежащий в соответствии с нормами гражданского законодательства РК обязательному возмещению пострадавшим третьим лицам.

При этом договор страхования может быть заключен с различными видами ответственности (рисунок 13).

|  |
| --- |
| Договор страхования может быть заключен |
|  |  |  |  |  |  |  |  |
| с ответственностью за ущерб, причиненный жизни и здоровью третьих лиц (страховая компания компенсирует только ущерб жизни и здоровью) |  | с ответственностью за ущерб, причиненный имуществу третьих лиц (страховая компания компенсирует только ущерб имуществу) |  | с ответственностью за все риски (страхуется ущерб, причиненный как жизни и здоровью, так и имуществу третьих лиц) |

Рисунок 13. Виды договоров добровольного страхования ГПО владельцев транспортных средств

При заключении договора страхования по соглашению сторон определяется страховая сумма, в пределах которой страховщик обязуется выплатить страховое возмещение (обеспечение). В течение срока страхования суммарные выплаты страховщика не должны превышать оговоренной в договоре страхования суммы.

Договором страхования может быть установлена как общая страховая сумма (максимальный размер страхового возмещения в отношении всех страховых случаев, наступивших в течение действия договора страхования), так и страховая сумма на один страховой случай, на одно транспортное средство, на отдельную группу страховых рисков. Страховая сумма может быть увеличена в течение срока действия договора страхования при уплате дополнительной страховой премии.

Размер страховых взносов определяется не только на основании страховой суммы по договору, но и с учетом выбранных условий страхования, набора страховых случаев и применяемых тарифов, которые в общем случае при увеличении страховой суммы снижаются. По договору страхования может быть установлена как условная, так и безусловная франшизы либо по одному страховому случаю, либо по отдельному риску, либо по договору в целом.

При заключении договора страхования страхователь должен предоставить страховой компании необходимую информацию о транспортных средствах, эксплуатировать которые он собирается в силу принадлежащих ему прав владения, пользования или распоряжения, а также другие сведения, запрошенные страховщиком.

Как правило, договор страхования заключается на срок до одного года. При этом многие страховые компании при заключении договоров на следующий срок вводят систему «бонус-малус», т.е. систему льгот за безаварийную эксплуатацию и предоставляют бонус (скидку) в определенном размере страховых платежей, начиная со второго года страхования, чтобы страхователь, не допустивший дорожно-транспортное происшествие в первый год эксплуатации, почувствовал, что страховая компания поощряет безаварийную езду. В среднем для страхователей при заключении нового договора на последующий срок могут быть установлены такие скидки с платежей:

* при отсутствии дорожно-транспортных происшествий по своей вине в течение 2-х предыдущих лет – 10%,
* 3-х лет – 15%,
* 4-х лет – 20%,
* 5-ти лет и более – 30%.

В различных компаниях могут быть разные льготы за безаварийную езду и непрерывное страхование.

В период действия договора страхования владелец автотранспортного средства (страхователь, выгодоприобретатель) обязан незамедлительно сообщать в страховую компанию о ставших ему известными значительных изменениях в обстоятельствах, сообщенных страховой компании при заключении договора, если они могут существенно повлиять на увеличение страхового риска.

При наступлении страхового случая, предусмотренного договором страхования (например – дорожно-транспортное происшествие с повреждением другого автотранспортного средства), владелец автотранспортного средства, в отношении которого заключен договор страхования, должен выполнить ряд действий и обязанностей, которые должны быть установлены в договоре страхования.

Основными из них являются следующие:

* принять доступные в сложившейся обстановке меры по предотвращению и (или) уменьшению ущерба жизни, здоровью и имуществу потерпевших лиц;
* обратиться в соответствующие правоохранительные, надзорные или иные органы, уполномоченные проводить расследование обстоятельств наступления страхового случая;
* незамедлительно в установленный договором срок сообщить в страховую компанию о факте страхового случая;
* обеспечить страховщику возможность осмотра поврежденного имущества третьих лиц и согласовать с ним дальнейшие действия по урегулированию претензий потерпевших;
* передать страховой компании все необходимые документы для осуществления регресса к виновным лицам.

Страхователь, как правило, самостоятельно собирает документы, необходимые для осуществления страхового возмещения страховщиком или страхователю или потерпевшим лицам.

Страховая компания АО СК «Лондон-Алматы» при получении информации о страховом случае при необходимости проводит самостоятельное расследование обстоятельств и причин возникновения страхового случая (происшествия).

После этого страховая компания обязана произвести выплату, компенсирующую причиненный ущерб третьим лицам в размере в соответствии с решением суда или по взаимному соглашению между страховщиком, страхователем и лицом, которому причинен вред.

В случае причинения вреда жизни и здоровью третьих лиц размер выплат зависит от степени тяжести этого вреда: нанесение травмы, или получение инвалидности или смерть пострадавшего. Во всех этих случаях выплаты будут разными, и тем больше, чем выше степень тяжести.

В случае уничтожения и повреждения имущества, принадлежащего третьим лицам, выплачивается страховое возмещение за прямой материальный ущерб.

Кроме этого страхователю, как правило, возмещаются:

* расходы, произведенные для выяснения обстоятельств и причин страхового случая, установления наличия и формы вины страхователя;
* расходы на ведение дел по страховому случаю в судебных органах;
* расходы, связанные с обязанностью принимать доступные меры для уменьшения возможных убытков.

Однако, как отмечалось ранее, страховщик оговаривает со страхователем страховую сумму, т.е. тот предел своей ответственности, выше которого он освобождается от выплат. В случае, если размер ущерба превышает эту оговоренную в договоре страховую сумму, то выплаты производятся в размере этой суммы. Если же размер ущерба меньше, чем страховая сумма, то страховая компания делает выплату, равную размеру причиненного ущерба. В этом случае страховая сумма по договору страхования уменьшается на величину выплаченного страхового возмещения и таким образом совокупные выплаты в течение срока страхования не могут превышать первоначальную страховую сумму по договору страхования.

При этом виде страхования не подлежат возмещению убытки:

* при управлении транспортным средством водителем, не имевшим доверенности (просроченная доверенность) на управление транспортным средством;
* при управлении транспортным средством лицом, не имеющим прав на управление соответствующей категорией транспортного средства;
* при эксплуатации транспортного средства лицами, находящимися в состоянии алкогольного, наркотического или токсического опьянения;
* при управлении автотранспортного средства лицом, противоправно завладевшим им.

Кстати, в некоторых страховых компаниях эти убытки выплачиваются, однако право регрессного требования к лицам, управляющим транспортным средством бесспорно переходит к страховщику.

Не подлежит также возмещению ущерб жизни, здоровью и имуществу водителя и пассажиров, находившихся в застрахованном автотранспортном средстве, а также моральный ущерб, нанесенный третьим лицам и их упущенная выгода.

Добровольное страхование автотранспорта осуществляется многими казахстанскими компаниями. Ведущими из них являются: АО «Казахинстрах», АО «НСК», АО СК «Лондон-Алматы», АО СК «Казкоммерцполис».

АО «Казахинстрах» – универсальная страховая компания, оказывающая полный спектр страховых услуг всем категориям юридических и физических лиц. На протяжении 12 лет существования АО «Казахинстрах» является одним из лидеров по сбору страховых премий на страховом рынке Республики Казахстан. АО «Казахинстрах» осуществляет страховую деятельность по добровольным и обязательным видам страхования на основании лицензий выданных уполномоченным органом.

Финансовые результаты АО «Казахинстрах» от деятельности по добровольным видам транспортного страхования представлены в таблице 4.

Таблица 4. Финансовые результаты от деятельности по добровольному транспортному страхованию в АО «Казахинстрах» за 4 квартал 2008 года

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Статьи доходов / расходов | Период предыд. года | Период текущ. года | Увелич. / уменьш., % |
| По добровольному имущественному страхованию, всего в том числе: | 2 311 554 | 3 046 187 | +31,78 |
| страхование автокаско | 400 666 | 598 783 | +49,45 |
| страхование железнодорожного транспорта | 5 167 | 16 641 | +222,06 |
| страхование авиакаско | 57 256 | 64 924 | +13,39 |
| страхование водного транспорта | 26 288 | 13 419 | -48,95 |
| страхование грузов | 46 139 | 45 722 | -0,90 |

Как видно из таблицы 4, прирост в 2008 году произошел по всем видам транспортного страхования, кроме услуг страхования водного транспорта и страхования автогрузов.

Вообще автострахование АО «Казахинстрах» – это полный пакет программ страховой защиты автомобиля, качественное урегулирование убытков, высокий уровень сервиса.

Система автострахования в компании АО «Казахинстрах» представлена следующими видами страхования:

1. Для юридических лиц

* добровольное страхование автомобильного транспорта Автокаско;
* добровольное страхование гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств;
* программа страхования «СӘТ САПАР».

2. Для физических лиц

* обязательноe страхование гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств;
* обязательноe страхование гражданско-правовой ответственности перевозчика перед пассажирами;
* добровольное страхование автомобильного транспорта Автокаско;
* добровольное страхование гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств;
* программа страхования «СӘТ САПАР».

В приложении Б представлены основные условия автострахования в страховой компании АО «Казахинстрах».

Следующей анализируемой компанией является АО Страховая Компания «Лондон-Алматы» – дочерняя организация АО «БТА-Банк». Дата государственной регистрации: 20 ноября 1997 года. Основной вид деятельности: общее страхование

Система транспортного страхования в компании «Лондон-Алматы» представлена следующими видами услуг:

1. Для физических лиц:
	* Обязательное страхование гражданско-правовой ответственности владельцев автотранспортных средств
	* Добровольное общее страхование движимого имущества – «Шанырак»
	* Страхование автомобильного транспорта – «КАСКО»
	* Страхование автотранспорта – «КАСКО ДТП».

2. Для юридических лиц:

* + Обязательное страхование гражданско-правовой ответственности владельцев автотранспортных средств
	+ Добровольное страхование грузов
	+ Добровольное страхование железнодорожного транспорта
	+ Добровольное страхование гражданско-правовой ответственности владельцев железнодорожного транспорта
	+ Добровольное страхование воздушного транспорта
	+ Добровольное страхование гражданско-правовой ответственности владельцев воздушного транспорта
	+ Добровольное страхование водного транспорта
	+ Добровольное страхование гражданско-правовой ответственности владельцев водного транспорта
	+ Добровольное страхование автомобильного транспорта – «КАСКО»
	+ Добровольное страхование автотранспорта – «КАСКО ДТП».

Как видно, в составе системы транспортного страхования компании «Лондон-Алматы» гораздо больше видов добровольных видов страхования автотранспорта, что говорит о более удобных условиях страхования в этой компании.

В таблице 5 представлены финансовые результаты АО Страховая компания Лондон-Алматы» по добровольному страхованию транспорта за 2008 год.

Таблица 5. Динамика поступления страховых премий по добровольному страхованию транспорта за 4 квартал 2008 года в АО «СК Лондон-Алматы»

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Статьи доходов / расходов | 4 кв. 2007 года | 4 кв. 2008 года | Увелич. /уменьш.,% |
| Страховые премии по добровольному страхованиюв том числе: | 1 882 814 | 527 421 | -72 |
| страхование автомобильного транспорта | 122 149 | 158 993 | 30 |
| страхование грузов | 12 857 | 31 957 | 149 |
| страхование гражданско-правовой ответственности владельцев автомобильного транспорта | 5 226 | 6 062 | 16 |
| страхование воздушного транспорта | 5 762 | 4 519 | -22 |
| страхование гражданско-правовой ответственности владельцев воздушного транспорта | – 2 187 | 2 260 | -203 |
| страхование водного транспорта | 861 | 0 | -100 |
| страхование железнодорожного транспорта | 1 949 | 5 970 | 206 |

Как видно из финансовых результатов деятельности компании, по многим видам транспортного добровольного страхования наметилась отрицательная тенденция в приросте страховых премий.

Даже несмотря на то, что значительно вырос доход от страховых премий по страхованию грузов, их объем значительно ниже объема страхования грузов в предыдущей компании АО «Казахинстрах» (таблица 4).

Акционерное общество «Страховая компания «Казкоммерц-Полис» – дочерняя организация АО «Казкоммерцбанк» также предлагает услуги автострахования.

В составе системы автострахования АО «Казкоммерцбанк» представлены такие виды программ страхования:

1. Физическим лицам:

– программа имущественного страхования автомобиля Авто-выбор (несколько видов программ страхования: Авангард, Элеганс, Комфорт, Классик, Эконом и Грант).

* + добровольное страхование гражданско-правовой ответственности;
	+ обязательное страхование гражданско-правовой ответственности.
1. Юридическим лицам:
	* обязательное страхование гражданско-правовой ответственности.
	* добровольное страхование гражданско-правовой ответственности
	* владельцев транспортных средств
	* добровольное страхование гражданско-правовой ответственности владельцев водного транспорта
	* добровольное страхование гражданско-правовой ответственности владельцев воздушного транспорта
	* страхование грузов
	* имущественное страхование транспорта (автомобильный, железнодорожный, водный, воздушный).

Особого внимания заслуживает система имущественного страхования транспорта. Страхованию подлежит любой автомобильный транспорт отечественного или иностранного производства юридических лиц, находящийся в собственности, на праве хозяйственного ведения, оперативного управления, аренды, или переданный в залог, лизинг. На страхование принимается автомобильный транспорт со сроком эксплуатации до 15 лет. Решение о страховании автомобильного транспорта со сроком эксплуатации старше 15 лет принимается индивидуально.

Страхование осуществляется по следующим рискам:

– дорожно-транспортное происшествие;

– стихийные бедствия;

– неправомерные действия третьих лиц;

– иные непредвиденные события.

Договор страхования по программам страхования автотранспорта моет заключаться в отношении всех рисков и в любой их комбинации.

Преимущества имущественного страхования транспортных средств в АО «СК Казкоммерц-полис» представлены в Приложение В.

Таким образом, страховой продукт «Страхование автотранспорта» АО «СК Казкоммерц-полис» выгодно отличается от аналогичных страховых продуктов в других страховых компаниях.

Таким образом, услуги по добровольному страхованию автотранспорта оказывают многие страховые компании Казахстана. Наименований видов страховых программ множество, условия добровольного страхования в компаниях различные, клиент может выбрать условия, которые наиболее его устраивают.

**2.3 Условия страхования обязательной гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств**

Эксплуатация транспортных средств чревата не только возможностью ущерба жизни и здоровью лица, осуществляющего управление транспортным средством, не только ущербом или потерей своего собственного транспортного средства в результате дорожно-транспортного происшествия или иных негативных событий, но и причинением вреда случайным другим лицам: пешеходам, водителям и пассажирам других транспортных средств, частным или государственным предприятиям и т.д.

Этих «случайных других лиц» в страховании называют «третьими», т. к. первыми и вторыми лицами являются страхователь и страховщик. Таким образом, «третьи лица» – это все остальные лица, не являющиеся стороной по договору страхования.

Системы обязательной гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств в разных странах вводились в разное время, по-разному развивались и в разные периоды. Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств впервые появилось в Норвегии (1913 г.). До начала Второй мировой войны обязательное страхование ввели ряд стран Западной Европы и штатов США. В частности, Дания (1919), Массачусетс (1927), Швеции (1929), Великобритания (1930), Швейцария (1933). Во второй половине ХХ в. обязательное автострахование действовало уже во всех развитых и многих развивающихся странах.

В соответствии с Гражданским Кодексом Республики Казахстан вред, причиненный личности или имуществу гражданина, а также вред, причиненный имуществу юридического лица, подлежит возмещению в полном объеме лицом, причинившим вред. Полный объем возмещения может представлять собой весьма значительную сумму. Ведь сюда кроме компенсации за прямой материальный ущерб входит и возмещение вреда, причиненного жизни и здоровью граждан. А это означает, что возмещению подлежит и утраченный потерпевшим доход, который он имел или мог бы иметь, расходы на лечение, дополнительное питание, уход, и другие расходы. Более того, владельцы источника повышенной опасности (а к таковым законодательство относит и транспортные средства) обязаны возместить вред, причиненный этим источником (автотранспортным средством) независимо от своей вины и вины пострадавшего, если не докажут, что этот вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего. В случае если виновником ДТП признан пострадавший, то все равно ему производятся выплаты, возмещающие его ущерб, но они могут в этом случае быть уменьшены судом. И лишь в том случае, если ДТП произошло в результате умышленных действий пострадавшего, ему может быть судом отказано в возмещении ущерба. Таким образом, исходя из изложенного, у владельцев транспортных средств существует объективная необходимость застраховаться от этих неприятностей, т. к. материальный ущерб третьих лиц может во много раз превысить убытки лица, допустившего такое происшествие.

Если для обеспечения гарантии компенсации ущерба своему здоровью существует, например, личное страхование от несчастных случаев, для обеспечения гарантии компенсации ущерба своему транспортному средству – существует страхование транспортных средств, то для случая компенсации ущерба третьим лицам существует страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств.

Суть данного вида страхования заключается в том, что страховая компания берет на себя обязательства перед страхователем (владельцем транспортного средства) возмещать вместо него суммы третьим лицам, которые владелец транспортного средства оплатил или должен уплатить им в силу своей ответственности перед ними в соответствии с гражданским законодательством.

Согласно статье 18 Закона Республики Казахстан от 4 июля 2003 года №476-II «Об автомобильном транспорте» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 21.07.2007 г.), эксплуатация автотранспортных средств на территории Республики Казахстан допускается только при условии обязательного страхования гражданско-правовой ответственности их владельцев /14/.

Как уже было отмечено выше, 01.07.03 года в Республике Казахстан принят Закон «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств» за №446-II ЗРК, основной целью которого является обеспечение защиты имущественных интересов третьих лиц, жизни, здоровью и (или) имуществу которых причинен вред в результате эксплуатации транспортных средств, посредством осуществления им страховых выплат.

Следовательно, обязательное страхование гражданско-правовой ответственности (ГПО) владельцев транспортных средств является одним из массовых видов страхования. Оно затрагивает интересы владельцев транспортных средств и других участников дорожного движения, т.е. практически все население страны.

Обязательному страхованию подлежит гражданско-правовая ответственность владельцев легковых, грузовых автомобилей, автобусов, микроавтобусов и транспортных средств, построенных на их базе, мототранспорта и прицепов (полуприцепов) к ним, зарегистрированных (подлежащих государственной регистрации) в подразделениях дорожной полиции органов внутренних дел или временно въехавших (ввезенных) на территорию Республики Казахстан, а также трамваев и троллейбусов.

Данный вид страхования обеспечит владельцу транспортного средства:

– в первую очередь, гарантию возмещения вреда, причиненного жизни, здоровью и (или) имуществу третьих лиц в результате эксплуатации транспортного средства как источника повышенной опасности, если ответственность за причиненный вред возложена в соответствии с законодательством Республики Казахстан на владельца данного транспортного средства.

– а также, исполнение обязанности, предусмотренной статьей 5 Закона Республики Казахстан от 01.07.2003 г. N446-II «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств», согласно которой определенные категории владельцев транспортных средств обязаны страховать свою ответственность по возмещению вреда, причиненного жизни, здоровью и (или) имуществу третьих лиц в результате эксплуатации транспортного средства как источника повышенной опасности.

Порядок и условия страхования определяются Законом Республики Казахстан от 01.07.2003 г. N446-II «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств».

Объектом страхования является имущественный интерес застрахованного лица, связанный с его обязанностью, установленной гражданским законодательством Республики Казахстан, возместить вред, причиненный жизни, здоровью и (или) имуществу третьих лиц в результате эксплуатации транспортного средства как источника повышенной опасности.

Обязательное страхование гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств осуществляется на основании договора, заключаемого между страховой организацией (страховщик) и страхователем (лицо, заключившее договор страхования со страховщиком).

Основанием для заключения договора является письменное заявление страхователя. При заключении договора страхователь вправе требовать от страховщика разъяснения условий обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств, а также своих прав и обязанностей. В свою очередь, страхователь обязан предоставить страховщику все имеющиеся сведения, необходимые для внесения в договор обязательного страхования.

Если договор содержит условия, ухудшающие положение страхователя по сравнению с теми, которые предусмотрены законодательными актами, действуют правила, установленные этими же актами. При этом ответственность за неполноту условий, подлежащих указанию в договоре страхования, несет страховщик и в таком случае спор решается в пользу страхователя.

Договор обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств заключается в письменной форме путем выдачи страховщиком страхователю (застрахованному – лицо, в отношении которого осуществляется страхование) страхового полиса. При этом в случае утери страхового полиса, страховщик обязан на основании письменного заявления страхователя (застрахованного) выдать ему его дубликат.

Договором обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств предусматривается осуществление страховой выплаты по обязательствам, возникшим вследствие причинения вреда жизни, здоровью и (или) имуществу потерпевшего, за исключением возмещения морального вреда и упущенной выгоды потерпевшего, включая утрату товарной стоимости имущества, а также возмещения неустойки в связи с нарушением потерпевшим сроков поставки товаров или производства работ (оказание услуг), иных его обязательств по контрактам (договорам).

Договор страхования вступает в силу и становится обязательным для сторон с момента уплаты страхователем страховой премии, а при уплате ее в рассрочку – первого страхового взноса, если договором или законодательными актами об обязательном страховании не предусмотрено иное.

Договор обязательного страхования заключается сроком на двенадцать месяцев с даты вступления его в силу и установленным договором. В случае временного въезда транспортного средства на территорию Республики Казахстан договор заключается на весь период временного въезда, но не менее, чем на пять календарных дней, а при сезонной эксплуатации транспортного средства – на срок иной, чем предусмотрено Законом, но не менее шести месяцев.

Действие договора обязательного страхования ограничивается территорией Республики Казахстан, если иное не предусмотрено международным договором, заключенным Республикой Казахстан с другими государствами.

Договоры страхования по данному виду подразделяются на следующие виды:

1) стандартный, по которому может быть застрахована ответственность одного или нескольких владельцев транспортного средства;

2) комплексный, по которому может быть застрахована ответственность физического лица, являющегося владельцем двух и более единиц транспортных средств.

Страховым случаем признается факт наступления гражданско-правовой ответственности застрахованного по возмещению вреда, причиненного жизни, здоровью и (или) имуществу лиц, признанных потерпевшими в результате эксплуатации застрахованным транспортного средства, указанного в договоре обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств.

Таким образом, эксплуатация транспортного средства не допускается в случае отсутствия у его владельца договора обязательного страхования. При этом договор должен быть заключен с момента возникновения у физического или юридического лица права владения транспортным средством, но не позднее десяти рабочих дней с момента государственной регистрации (перерегистрации) данного транспортного средства в подразделениях дорожной полиции органов внутренних дел.

АО Страховая компания «НОМАД Иншуранс» на своем корпоративном сайте предлагает страхователям услугу страхового калькулятора по расчету размера страховой премии по обязательному страхованию гражданско – правовой ответственности владельцев транспортных средств.

Страховой калькулятор рассчитывает стоимость договора страхования согласно законодательству Республики Казахстан (с учетом изменений в Законе «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств, принятых Законом от 7 мая 2007 года №244-III ЗРК).

Рассмотрим возможности расчета базовой премии с применением этого онлайн-калькулятора.

Согласно представленным данным, рассчитанный калькулятором размер базовой премии составил 7091,7 тенге.

01.01.2008 г. при расчете размера страховой премии по обязательному страхованию гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств, введен дополнительный коэффициент в зависимости от наличия или отсутствия страховых случаев по предыдущим договорам страхования.

Согласно Закона Республики Казахстан от 1 июля 2003 года №446-II «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств» размер базовой страховой премии корректируется на коэффициент согласно системы «бонус-малус» в зависимости от наличия или отсутствия страховых случаев по вине лиц, гражданско-правовая ответственность которых застрахована, в период действия предыдущего договора обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств (более подробно)

Система «бонус-малус» применяется к страхователям, сообщившим свой класс риска. Если страхователь не располагает информацией о своем классе риска согласно Закона Республики Казахстан от 1 июля 2003 года №446-II «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств», то точную информацию о размере страховой премии он может получить, обратившись в филиалы АО СК «НОМАД Иншуранс» либо обратиться в организацию по формированию и ведению базы данных по обязательному страхованию гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств для уточнения своего класса риска.

Клиенту, обратившемуся в организацию по формированию и ведению базы данных по обязательному страхованию гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств, предложат сообщить свой РНН и можно получить отчёт о классе страхователя (застрахованного), на основании сведений единой статистической базы данных (ЕСБД) Республики Казахстан.

Таким образом, получив свой класс риска и введя его в форму калькулятора, можно уменьшить размер базовой премии. Итого с учетом системы «бонус-малус» размер страховой премии составил – 6736,45 тенге.

В качестве выводов можно обозначить следующее. Согласно действующему страховому законодательству, ухудшать условия обязательного страхования Республики Казахстан компании не могут. А вот улучшать их каждая страховая компания имеет полное право. Например, в СК «Номад иншуранс» перечень таких улучшений достаточно широк: начиная от круглосуточного выезда на место ДТП, сбора документов, предоставления эвакуатора, защиты в суде и заканчивая всевозможными подарками. Другие страховые компании, например, при оформлении обязательной страховки дарят своим клиентам так называемые «двухсторонние» страховки. Чем больше дополнительных услуг готова предложить страховая компания, тем, как правило, выше ее заинтересованность в клиентах.

## **2.4 Страхование автогрузов**

Один из наиболее распространенных видов транспортных страховых операций – страхование грузов. Все транспортные операции, связанные с осуществлением грузоперевозок неразрывно связаны и с материальными потерями, такими как: повреждение, гибель или утрата груза в результате различных обстоятельств. Поэтому, в большинства случаев, именно страхование является наиболее удобной формой гарантии осуществления бесперебойного хозяйственного процесса.

Согласно Закона Республики Казахстан от 18 декабря 2000 года №126-II «О страховой деятельности», страхование грузов представляет собой совокупность видов страхования, предусматривающих осуществление страховых выплат в размере частичной или полной компенсации ущерба, нанесенного имущественным интересам лица, связанным с владением, пользованием, распоряжением грузом, в том числе включая багаж, товары и все прочие виды продукции вследствие их повреждения, уничтожения, пропажи независимо от способа транспортировки /1/.

Страхователями могут выступать любые юридические и физические лица, являющиеся грузоотправителями и грузополучателями. Кто конкретно заключает договор страхования грузов, покупатель или продавец, зависит от условий поставки продукции, обусловленных ими взаимоотношений.

Объектом страхования может быть любое имущество, принятое перевозчиком к перевозке, за исключением имущества, перевозка которого каким-либо видом транспорта в соответствии с установленным порядком запрещена, а также имущества (взрывоопасного, огнеопасного и т.п.), на перевозку которого требуется специальное разрешение, но оно отсутствует.

Договор страхования заключается с целью возмещения убытков, нанесенных страхователю повреждением или гибелью всего или части груза по любой причине: кражи, грабежа, неправомерных действий третьих лиц, и других конкретных рисков.

Страхование производится от полной гибели всего или части груза, наступившей вследствие пожара, удара молнией, бури и других стихийных бедствий, а также крушения, аварии, столкновения поездов, судов, самолетов и других перевозочных средств, посадки судна на мель, провала мостов, взрывов, повреждения судна льдом, подмочкой забортной водой в случае принятия мер для спасения груза – тушения пожара; аварии при погрузке, укладке, выгрузке и приеме судном топлива и пропажи транспортного средства без вести. Договор страхования (полис) заключается по заявлению страхователя.

Груз принимается на страхование в сумме, определяемой страхователем (грузоотправителем или грузополучателем), но не больше его действительной стоимости с учетом расходов на страхование и фрахт. Стоимость груза определяется по перевозочным документам.

Договор страхования может быть заключен в пользу страхователя или указанного в полисе другого лица (выгодоприобретателя). Страхователь в праве назначить любое лицо в качестве получателя страхового возмещения при наступлении страхового случая.

Ставки страховых платежей устанавливаются страховщиком в процентах от страховой суммы в зависимости от стоимости и вида перевозимого груза, вида транспортного средства и других данных, позволяющих определить степень риска при заключении договора.

Договор страхования грузов может быть заключен как по месту расположения страхователя, так и по месту нахождения груза, причем на основании письменного заявления страхователя.

Договор страхования груза может быть заключен на основании одного из нижеследующих условий:

1) Условие А. С ответственностью за все риски.

По договору страхования, заключенному на этом условии, возмещаются:

а) убытки от гибели или повреждения всего или части застрахованного груза, произошедшие по любой причине;

в) все необходимые и целесообразные расходы, произведенные страхователем с целью спасения груза или уменьшения убытка и установления его размера, если убыток подлежит возмещению по условиям страхования.

2) Условие B. С ответственностью за именованные риски.

По договору страхования, заключенному на этом условии, возмещаются:

а) убытки от повреждения или гибели всего или части груза вследствие молнии, бури, вихрей или других стихийных бедствий, крушения или столкновения перевозочных средств между собой, удара их о неподвижные или подвижные предметы, схода под откос, схода с рельсов железнодорожных вагонов, посадки морского судна на мель, пожара, взрыва, повреждения дымом, повреждения морского судна льдом, подмочки забортной водой, а также вследствие мер, принятых для тушения пожара;

б) убытки вследствие пропажи без вести перевозочного средства вместе с грузом;

в) убытки от повреждения или гибели всего или части груза вследствие несчастного случая при погрузке, укладке, выгрузке груза и при заправке перевозочного средства топливом;

г) все необходимые и целесообразные расходы, произведенные страхователем с целью спасения груза или уменьшения убытка и установления его размера, если убыток подлежит возмещению по условиям страхования.

3) Условие С. С ответственностью только за полную гибель груза.

По договору страхования, заключенному на этом условии, возмещаются:

а) убытки от полной гибели всего груза вследствие крушения перевозочного средства в результате молнии, бури, вихрей и /или других стихийных бедствий, крушения или столкновения перевозочных средств между собой, удара их о неподвижные или подвижные предметы, посадки морского судна на мель, пожара, взрыва, повреждения морского судна льдом, подмочки забортной водой, а также вследствие мер, принятых для тушения пожара;

б) убытки вследствие пропажи без вести перевозочного средства вместе с грузом;

г) все необходимые и целесообразные расходы, произведенные страхователем с целью спасения груза или уменьшения убытка и установления его размера, если убыток подлежит возмещению по данным условиям страхования.

В большинстве случаев отечественные страховые компании осуществляют страхование транспортных операций, выполняемых наземным (железнодорожным и автомобильным) транспортом. Основанием для заключения договора транспортного страхования в этом случае являются базисные условия поставки и перевозки груза, где предпочтительной формой считается «франке – станция назначения».

Однако при формировании цен на этих условиях расходы по страхованию чаще всего не учитываются. Поэтому есть все основания руководствоваться принципом перехода права собственности и утраты стоимости продукции с покупателя на продавца.

Риск гибели или порчи товаров в зависимости от условий сделки переходит от продавца к покупателю: при выдаче продукции со склада продавца, при доставке ее на склад перевозчика, при погрузке в вагон, при разгрузке продукции на станции назначения. Следовательно, преимущественно риск понести потери лежит на покупателе. Естественно, он, прежде всего, заинтересован в страховании. Но договор страхования может заключаться и продавцом с включением страховых платежей в стоимость товара.

По отношению сторон груз может быть застрахован и на иных условиях, в том числе от дополнительных рисков. Здесь может быть использован опыт страхования другого имущества, а также международная практика страхования грузов.

Ответственность страховой организации начинается с момента, когда груз будет взят со склада в пункте отправления и будет продолжаться в течение всей перевозки.

Страхование импортных грузов действует до момента прибытия товара на пограничный пункт. Для защиты груза на период дальнейшей транспортировки должен быть заключен другой договор страхования. Возможно при определенных условиях и непрерывное страхование грузов до склада покупателя.

Определенную специфику имеет страхование контейнеров. Контейнеры предназначены для перевозки грузов на транспортных средствах или складирования, поэтому они не могут быть застрахованы на условиях страхования грузов. Оно осуществляется по специальным договорам, заключаемым обычно на английских стандартных условиях. Страхование рисков должно быть Произведено от всех рисков или на более узких условиях, покрывающих риск их гибели, падающую на них долю в общей аварии, расходы по спасению, по предотвращению убытков. Если контейнеры были застрахованы от всех рисков, то риски покрываются полностью, а повреждения – в пределах имеющихся лимитов в течение периода страхования, включая нахождение на автомобиле, платформе или на палубе /15, с. 18/.

В Казахстане в настоящее время активно ведут работу по страхованию грузов более 30 компаний, имеющих лицензию, особенно значительны такие, как: АСО «Райымбек-Сесморполис», АКСК «TeMip-Ат», АСК «Коммеск-Өмip», АО СК «Казахинстрах», АО «СК» «Казкоммерц-Полис», АО» НСК» и другие.

Рассмотрим особенности страхования грузов в разных страховых компаниях (таблица 6).

Таблица 6. Особенности страхования грузов в разных страховых компаниях

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Условия | Нефтяная Страховая Компания | Казкоммерцполис |
| Страховое покрытие | Страхование грузов производится по следующим категориям риска:* А – «С ответственностью за все риски»
* В – «С ответственностью за частную аварию»
* С – «Без ответственности за повреждения, кроме случаев крушения (только полная гибель)
 | 1) А. С ответственностью за все риски.2) B. С ответственностью за именованные риски.3) С. С ответственностью только за полную гибель груза. |
| Страховая сумма | Определяется на основании документов, подтверждающих действительную стоимость груза.По желанию Страхователя страховая сумма может дополнительно включать в себя:* провозную плату, определяемую на основе транспортных документов (CMR-накладная, MAWB-накладная, ж/д-накладная, товарно-транспортная накладная, транспортный инвойс, коносамент);
* стоимость груза, в размере не превышающим 10% контрактной стоимости груза;
* другие расходы, связанные с транзитным хранением, охраной груза в пути, подтвержденные документально, но не более 20% от стоимости груза.
 | Размер страховой суммы определяется соглашением сторон с учетом действительной стоимости в стране приобретения, а также расходов по перевозке, хранению и оплате таможенных пошлин, в соответствии с подтверждающими документами. |
| Страховой тариф | Устанавливается специалистами НСК в процентах от страховой суммы в зависимости от вида перевозимого груза, вида транспортного средства, способа транспортировки и иных факторов | Не обозначено |

Также имеются следующие преимущества страхования грузов в НСК:

* 10 лет опыта работы в области транспортно-грузового страхования;
* «Нефтяная страховая компания» является ассоциированным членом «АНЭК» (Ассоциация Независимых Экспедиторов Казахстана);
* Выплаты за 2007 год по грузам составили свыше 13 млн. тенге;
* Надежная защита по перестрахованию взятых на себя рисков;
* 19 филиалов во всех крупных городах Казахстана;
* Многолетнее сотрудничество с международными экспедиторскими компаниями.

Таким образом, условия страхования грузов более приемлемые для клиента страховой компании АО «НСК».

Проведенное исследование условий страхования автотранспорта в Республике Казахстан позволило сделать следующие выводы:

1. В развитии автотранспортного страхования в нашей стране можно выделить шесть этапов его развития, от первоначального формирования до современного состояния.

2. Поскольку существует разделение автострахования на добровольное обязательно, то и условиях их страхования различны. При страховании гражданско-правовой ответственности автовладельцев (далее по тексту ГПО) владелец транспортного средства страхует не свою машину, а свою ответственность – возместить вред, нанесенный жизни, здоровью или имуществу третьих лиц в результате эксплуатации своего автотранспорта как источника повышенной опасности. Такая страховка понадобится в случае, если при движении на автомобиле страхователь нанес ущерб автомобилю другого человека, какому-либо имуществу, пешеходу, переходящему дорогу, и т.д. Страховая компания в пределах лимита ответственности в 1 000 МРП оплатит ущерб пострадавшему лицу вместо вас. Но за эту услугу страхователь должен предварительно оплатить страховой компании страховую премию, установленную Законом об обязательном страховании ГПО автовладельцев.

Что же касается «АвтоКАСКО», то это, в отличие от обязательного страхования ГПО автовладельцев, является добровольным видом страхования, где покрывается ущерб, нанесенный транспортному средству страхователя. Во многих страховых компаниях ущерб по полису «АвтоКАСКО, покрывается в результате таких рисков, как ДТП, пожар, стихийные бедствия, противоправные действия третьих лиц, падение различных предметов (снега, льда, деревьев и их ветвей, камней), риска опрокидывания, наезда на неподвижные или движущиеся предметы, а также угона автомобиля.

3. В условиях рыночной экономики каждая страховая компания пытается «завоевать» рынок по-своему: кто-то продает свой товар (договора страхования) дешевле, но расставляя при этом какие-то «подводные камни», а кто-то дороже, предоставляя более качественные услуги. Но все же есть на рынке страхования страховые компании, предоставляющие более качественные услуги за вполне конкурентоспособную цену. В этих условиях на рынке появляются продукты со специальными предложениями.

Изучив особенности страхования в разных страховых компаниях, можно отметить, что

* + договор имущественного страхования лучше заключать в страховых компаниях Лондон-Алматы или в СК Казкоммерцполис. В каждой из компаний есть свои преимущества страхования.
	+ договор ОГПО по наиболее приемлемым условиям предлагает СК «Номад Иншуранс»;
	+ договор страхования грузов – АО «Нефтяная страховая компания».

В целом, по развитию рынка автострахования в Казахстане можно отметить следующее – рост благосостояния в Республике Казахстан, а также увеличение количества выданных автокредитов способствуют динамичному росту продаж легкового транспорта – одной из главных причин подъема рынка автострахования. На сегодняшний день конкуренция между страховыми компаниями сместилась в неценовую область: компании конкурируют за счет широкой линейки страховых продуктов, разнообразия и качества услуг. Главной целью ведущих страховых компаний является внедрение инновационных продуктов, модернизация продуктов компании и повышение сервиса при урегулировании страховых событий.

# **3. Зарубежный опыт автотранспортного страхования**

## **3.1 Опыт развития системы автотранспортного страхования в Российской Федерации**

В настоящее время в Российской Федерации основными видами страхования автотранспорта являются системы ОСАГО и КАСКО.

ОСАГО – это обязательное страхование автогражданской ответственности владельцев транспортных средств. ОСАГО введено с 1 июля 2003 года Законом об ОСАГО №40-ФЗ от 25.04.2002 г. Согласно Закону об ОСАГО страхуется риск ответственности владельца транспортного средства за причинение вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевших при использовании транспортного средства на территории Российской Федерации. Страхование производится в соответствии с правилами ОСАГО.

Помимо этого, обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств регламентирует Гражданский кодекс Российской Федерации, а также другие федеральные законы и издаваемые в соответствии с ними иные нормативные правовые акты Российской Федерации, к ним можно отнести «Правила обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств», Постановление Правительства «Об утверждении страховых тарифов по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств, их структура и порядок применения страховщиками при определении страховой премии», а также «Правила организации и проведения независимой технической экспертизы транспортного средства при решении вопроса о выплате страхового возмещения по договору обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств». За время существования ОСАГО в связи с выявленными недостатками и недоработками нормативные акты претерпевают изменения.

Прогнозирование ситуации на российском рынке обязательного страхования автогражданской ответственности в результате установки «свободных» тарифов является темой отдельного, не менее интересного исследования.

За весь период существования в Российской Федерации ОСАГО (июль 2003 г. – март 2008 г.), российскими страховыми компаниями было заключено 141211,8 тыс. договоров. Общее количество ежегодно заключаемых договоров увеличилось в 2007 году по сравнению с 2004 годом (первым целым годом действия ОСАГО) более чем на 8 миллионов. Достаточно динамичное развитие данного вида страхования связано, прежде всего, с высокими темпами роста автопарка страны.

Объем собранной страховой премии за этот же период времени составил 282,9 млрд рублей. Размер ежегодно собираемой премии постоянно растет: в 2007 году по сравнению с 2004 годом он увеличился на 47,7%. Темпы роста данного показателя колебались в рассматриваемый период в пределах от 12,9% до 15,8%.

Развитие ОСАГО характеризуется достаточно высокими темпами роста числа заявленных страховых случаев. В настоящее время ежегодный прирост заявленных страховых случаев стабилизировался на уровне 17,5–22,0%. Представляется, что высокие и устойчивые темпы роста показателя числа заявленных страховых случаев связаны не только с изменением числа заключенных договоров, но и с ростом страховой культуры в стране, в результате чего автовладельцы начинают воспринимать ОСАГО реальным механизмом защиты своих интересов. А это может способствовать не только сохранению, но и увеличению темпов роста заявленных страховых случаев в дальнейшем.

Почти за 5 лет действия ОСАГО в России (с 01.07.2003 г. по 31.03.2008 г.) было урегулировано 5637,4 тыс. страховых случаев, что составило 93,8% от количества заявленных страховых случаев. Динамика урегулированных страховых случаев отражает рост основных показателей развития ОСАГО и поэтому имеет тенденцию к повышению. Растет доля урегулированных страховых случаев в общем количестве заявленных страховых случаев: с 60,1% во втором полугодии 2003 года до 97,3% в первом квартале 2008 года. Растет и частота страховых случаев. По данные ФССН за период с 2004 по 2006 гг., она увеличилась на 33%.

Общий объем страховых выплат увеличился с 2004 по 2007 гг. в 2,1 раза и составил в прошедшем году 41,1 млрд руб. Ущерб максимального размера был нанесен (по данным на 2006 г.): трамваями и грузовыми автомобилями (сегментация по типу ТС); в Московской области, Санкт-Петербурге и Москве (по территории преимущественного использования); автомобилями свыше 150 л.с. (в зависимости от мощности двигателя); самыми молодыми и неопытными водителями (в зависимости от возраста / стаж водителя).

В настоящее время прирост рынка автострахования происходит в основном за счет добровольных программ (КАСКО), а не за счет обязательного автострахования (ОСАГО). Можно утверждать, что рост парка автомашин показывает темпы роста более медленные по сравнению с теми, что демонстрируют сборы ОСАГО, это происходит, потому что увеличивается доля более мощных автомобилей. Дальнейшее развитие рынка ОСАГО будет происходить качественным путем за счет совершенствования системы урегулирования убытков, упрощения процедуры оформления ДТП.

Серьезная подготовительная работа по изучению западного опыта позволила заложить в российском автостраховании правильную законодательную базу и избежать ошибок: за четыре года работы закон охватил страхованием 95% автовладельцев, что соответствует показателю европейских стран. За 2007 год увеличилось число обращений за возмещением вреда лиц, понесших незначительный материальный ущерб, что свидетельствует о доверии к институту ОСАГО и развитии страховой культуры населения страны в целом.

Как и любой растущий рынок, автострахование в России испытывает ряд проблем.

Отдельные компании умудрились даже на рынке ОСАГО, где тарифы определены законодательным образом, в погоне за наращиванием портфеля предоставлять скидки, запрещенные законом, применять не разрешенные законом коэффициенты по территории использования транспортных средств, не применять коэффициент «бонус-малус».

Растущий колоссальными темпами объем мошенничества также оборачивается убытками для страховщиков, что является второй по важности причиной убыточности компаний. Во многих регионах мошенничество в области страхования – системный бизнес, в который порой бывают втянуты отдельные представители правоохранительных органов. Например, только у клиентов нашей компании было угнано в 2007 году 280 автомобилей, найден 21. Следует отметить, что дисбаланс вносят и неадекватно высокие расценки на ремонт автомобилей в регионах. Иной раз экономически целесообразно для ремонта доставить машину в Москву.

Также, развитие ОСАГО сопровождалось ростом убыточности страховой деятельности: коэффициент убыточности увеличился с 59,3 в 2004 г. до 63,5 в 2006 г. В соответствии с оценками, показатель на 2007 г. (69%) приблизился к «порогу», а на 1 квартал 2008 г. (79%) коэффициент убыточности превысил критический уровень в 77% (рисунок 17).

Рисунок 17. Убыточность ОСАГО

Убыточность по территориям с Кт=0,5, Кт=1 и Кт=1,3 в течение времени устойчиво превышает средние показатели по рынку, по Ленинградской области, Санкт-Петербургу, Москве и Московской области – ниже среднероссийских показателей.

Большая и устойчивая дифференциация с точки зрения убыточности фиксируется и по типам транспортных средств: максимальные показатели (по такси и трамваям) превышают средние значения в 2,2–2,6 раза, минимальные (мототранспортные средства и тракторы) – на 60–80% ниже среднерыночного показателя. Высокий и стабильно сохраняющийся разброс в показателях убыточности в зависимости от территории преимущественного использования и типа транспортного средства свидетельствуют о несбалансированности системы тарификации ОСАГО.

Несбалансированность системы коэффициентов косвенно подтверждают и данные о региональной дифференциации по коэффициенту выплат. В то же время анализ региональных данных свидетельствует о критическом уровне показателя в ряде субъектов Российской Федерации. На I квартал 2008 г. в 34 регионах показатель был выше 77%, в 7 – перевалил 100-процентный рубеж.

Уровень концентрации рынка ОСАГО постепенно снижался: от умеренно концентрированного в первые годы действия ОСАГО до низко концентрированного в последние периоды. Данные по отдельным компаниям свидетельствуют о разнице в их финансовом положении, прибыльности и перспективах развития.

Анализ эффективности системы бонус-малус доказал, что в существующем виде она внутренне не сбалансирована как в среднесрочной, так и в долгосрочной перспективе.

Пятилетняя инфляция, неадекватность ряда поправочных коэффициентов, вступление в силу упрощенной процедуры оформления ДТП и системы урегулирования убытков, мировой финансовый кризис – все это неминуемо приведет к масштабному кризису рынка ОСАГО уже в 2009 году.

Мировой финансовый кризис отразится на рынке ОСАГО не столько за счет снижения темпов прироста взносов, хотя некоторое замедление все-таки ожидается, сколько через резкое ухудшение финансовой устойчивости его участников. Если в 2007–2008 годах автостраховщики имели возможность выравнивать свою убыточность за счет страхования автокаско, то в 2009 году взносы по страхованию средств наземного транспорта от ущерба и угона резко сократятся, а доля высокоубыточного ОСАГО в страховых портфелях увеличится. В этих условиях сильнее будет проявляться проблема недостаточности резервов у компаний, проводящих активную маркетинговую политику и занижавших тарифы по автокаско. Кроме того, падение фондового рынка и кризис в банковской системе уже сказываются на обесценении активов, принимаемых в покрытие страховых резервов. Еще одно следствие кризиса – это увеличение уровня выплат, которое всегда отмечается в сложные для экономики периоды.

Именно в этих условиях с 1 марта 2009 года вступили в силу поправки, устанавливающих систему прямого возмещения убытков и упрощенной процедуры оформления дорожно-транспортного происшествия. По прогнозам «Эксперт РА», введение поправок при неизменных тарифах вызовет рост убыточности до 79,7% на 1 июля 2009 года (102,7% с учетом РВД и отчислений в фонд РСА) и до 109% на 1 июля 2011 года (132%).

Система прямого возмещения убытков будет стимулировать страховщиков выплачивать своим клиентам максимально возможную компенсацию по возмещению вреда, причиненного как имуществу, так и жизни, и здоровью. Прогнозируемый рост выплат за счет вступления в силу поправок в 2009 году составит 11,5%, в 2010 – 21,8%. В свою очередь, упрощенная процедура оформления ДТП приведет к резкому увеличению числа заявленных мелких ДТП и случаев страхового мошенничества. Все это будет сопровождаться ростом РВД страховых компаний.

Следовательно, в 2009 году произойдет целая серия банкротств страховщиков, специализирующихся именно на автостраховании. Кризис рынка ОСАГО будет сопровождаться задерживанием выплат, ухудшением качества обслуживания и, как следствие, недовольством страхователей и дискредитацией всего страхового рынка, что может сильно затруднить дальнейшее развитие страховой розницы.

Единственный выход из сложившейся ситуации – корректировка поправочных коэффициентов и повышение тарифов. Поправочные коэффициенты должны быть скорректированы таким образом, чтобы убыточность по отдельным тарифным территориям и типам транспортных средств распределялась равномерно. В связи с высоким уровнем инфляции в России имеет смысл ввести новый поправочный коэффициент, который позволил бы ежегодно корректировать тарифы на ОСАГО с учетом инфляции на автозапчасти и услуги автомастерских. Утверждение индексации данного поправочного коэффициента правительством Российской Федерации целесообразно было бы осуществлять ежегодно на основе данных Федеральной службы государственной статистики.

В условиях мирового финансового кризиса повышение тарифов может привести к росту социальной напряженности. Тем не менее, действовать надо быстро, иначе уже в 2009 году рост убыточности приведет к уходу с рынка ОСАГО до половины его участников.

Также среди актуальных дополнений, которые позволят рынку автострахования в России выйти на качественно новый уровень: упрощенное оформление мелких дорожно-транспортных происшествий – «Европейский протокол», «Зеленая карта» и увеличение лимитов страховых сумм.

Первое новшество заключается в том, что с введением «Европейского протокола» на мелкие ДТП (с убытком, не превышающим 25 тыс рублей, участием не более двух автомобилей и при отсутствии пострадавших, признании одного из участников ДТП виновным, отсутствии вреда жизни и здоровья участников ДТП) не будут выезжать сотрудники ГИБДД. Эти изменения будут способствовать сокращению времени на урегулирование страхового события и решение оперативных вопросов. Аналогичная система успешно работает во всех странах Европы.

Второе изменение связано с подготовкой к вступлению России в международную систему страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств «Зеленая карта». Специальная группа экспертов Европейской комиссии исследовала российское законодательство на предмет возможности участия в этой системе и дала положительное заключение. Определились и страховщики – 23 компании представили заявки и подтверждение по обеспечению финансовых гарантий. Ориентировочный срок присоединения к системе – с 1 января 2009 г.

Министерство финансов Российской Федерации предложило установить персональный лимит по жизни и здоровью на каждого потерпевшего в размере 160 000 руб. Исходя из возможных предложений по установлению единых подходов к оценке человеческой жизни по всем видам обязательного страхования, включая ОСАГО, этот лимит может увеличиться до 2–5 млн руб. Это среднесрочная перспектива. А в долгосрочной, по мере более полной гармонизации российского страхового законодательства с европейским, этот лимит может еще повыситься.

Ускорение темпов роста рынка КАСКО связаны с увеличением продаж новых иномарок, значительная часть которых продается в кредит (традиционно банки выдают кредит только при условии страхования автомобилей по системе КАСКО).

Тарифы у большинства страховых компаний практически сравнялись. В среднем полис КАСКО для отечественного нового авто обходится в 8–10% от его стоимости, для иномарок – 6–9%. Однако в последний год страховщики изменили свой подход к расчету стоимости страхового полиса. Сегодня в основе цены полиса – не только стоимость машины, но и марки, модели, года выпуска авто и места его эксплуатации. Крупные страховщики накопили серьезную статистическую базу относительно частоты ДТП и угоняемости разных марок в различных городах.

В среднесрочной перспективе рост добровольного страхования будет происходить параллельно с изменением структуры автомобильного парка за счет сокращения числа старых и недорогих машин.

Главным фактором влияния на рост продажи полисов КАСКО является увеличение объемов продаж легковых автомобилей в кредит. Все кредитные автомобили страхуются по схеме КАСКО плюс ОСАГО. Нередко условием банка является дополнительное страхование гражданской ответственности владельца. Спецификой страхования кредитных машин является то, что в случаях угона машины, а также в случае полной конструктивной гибели выгодоприобретателем в части непогашенной задолженности по кредиту является банк. По остальным рискам первым выгодоприобретателем является автовладелец. Тариф на страхование кредитного автомобиля зачастую выше, чем у некредитного, поскольку при страховании некредитного автомобиля базовый страховой тариф может быть уменьшен за счет различных скидок.

Рынок страхования грузоперевозок в Российской Федерации развивается гораздо медленными темпами. Динамика структуры рынка страхования грузоперевозок в России представлена на рисунке 18.

Рисунок 18. Динамика структуры рынка страхования грузоперевозок в России

С учетом инфляции фактически произошло снижение объема совокупных взносов по страхованию грузоперевозок. По итогам 2007 года суммарный рынок страхования грузов и ответственности грузоперевозчиков вырос с 14,8 до 15 млрд рублей (прирост составил около 1%).

Несмотря на то что доля застрахованных грузов в общем объеме грузоперевозок растет, а степень проникновения страхования в логистическую культуру увеличивается, объемы собранных премий остаются практически на том же уровне. Между тем существует огромный нереализованный потенциал роста рынка страхования грузоперевозок. Об этом можно судить, сопоставив долю застрахованных грузов при внешних перевозках (охвачены страхованием на 80–85%) и при перевозках грузов внутри страны, оценки которой колеблются на уровне 20–35% от общего грузооборота.

Полноценному росту рынка мешают проблемы. Основными проблемами, мешающими полноценному расширению охвата грузоперевозок страхованием, являются спорные моменты в законодательстве, регулирующем страховую деятельность, несоответствующее оформление документов по грузоперевозкам, низкая страховая культура. Несмотря на то что информированность заинтересованных участников процесса перевозки грузов о самой возможности страхования сильно выросла, понимание его сути все еще оставляет желать лучшего.

Впрочем, развитие рынка страхования грузоперевозок не зашло в тупик. В последнее время появились положительные тенденции. Во избежание крупных убытков по страхованию грузов страховщики стали больше внимания уделять оценке и селекции рисков. Просматриваются тенденции повышения качества страхового покрытия, специфика груза все больше определяет объем ответственности страховщика, порядок декларирования и выплаты страхового возмещения. Страхователи более серьезно подходят к выбору страхового партнера.

На рынке страхования грузов наблюдается тенденция к комплексному подходу. Договоры заключаются сразу по нескольким видам страхования, что позволяет создать систему защиты активов предприятия в разрезе полного производственного цикла. К тому же все чаще договоры страхования заключаются одновременно с договорами об оказании экспедиторских, охранных, сюрвейерских услуг, в результате чего образуются взаимосвязанные логистические системы. Российские производители начинают включать в комплекс своих услуг доставку продукции до покупателя, защищая ее во время пути страховым полисом. В некоторых крупных компаниях уже действует система риск-менеджемента, а страхование является ее неотъемлемой частью.

Таким образом, автострахование в России продолжит развиваться интенсивными темпами с связи с ростом продажи легковых автомобилей. Это связано с ростом количества людей, приобретающих автомобили, а также замены своих машин на более современные.

Как уже отмечалось выше, ключевым фактором развития российского рынка автострахования на ближайшие год-два будет развитие сервисной составляющей бизнеса и коррекции закона об обязательном страховании автогражданской ответственности.

**3.2 Казахстан в международной системе страхования автотранспортных средств**

Международная система страхования автотранспортных средств «Зеленая карта» вступила в действие с 1 января 1953 г. Она базируется на, так называемом, типовом «Лондонском образце соглашения», на основе которого организации – члены системы различных европейских стран заключали между собой двусторонние соглашения. В них, во-первых, определяются значения основных понятий, таких как «член системы» (страховая организация, входящая в национальное бюро), «страхователь» (лицо, застрахованное согласно условиям полиса и имеющее действующее свидетельство о страховании – международную карту автомобильного страхования), «средство автотранспорта», «страховой полис», «дорожно-транспортное происшествие», «претензия» и др. Во-вторых, определяется порядок выдачи страховых документов, рассмотрения и урегулирования возникающих претензий в связи с дорожно-транспортным происшествием, порядок взаиморасчетов между национальными бюро, устанавливаются размеры расходов по ведению дел, а также другие организационные положения по функционированию системы.

Основополагающими принципами системы являются:

* законодательное введение обязательного страхования транспортных средств в странах, участвующих в системе «Зеленая карта»;
* признание страной, которую посетило иностранное лицо, страховой защиты его гражданской ответственности, которой он обеспечен как владелец автотранспортного средства согласно законам страны пребывания;
* страховые организации страны, где в результате ДТП нанесен ущерб имуществу, жизни или здоровью пострадавших, уполномочены рассматривать от имени страхового учреждения иностранного виновника происшествия претензии пострадавших в своей стране, а также оценивать и возмещать ущерб, который был причинен.

В каждой стране – участнице системы «Зеленая карта» страховыми организациями создаются национальные бюро, в обязанности которых входит выпуск свидетельств о страховании «Зеленая карта» для их продажи выезжающим за границу гражданам, а также регулирование претензий, которые предъявляются потерпевшими в результате происшедших на территории страны по вине иностранных граждан ДТП.

Свидетельство о страховании «Зеленая карта», таким образом, является эквивалентом страхового полиса, выпущенного согласно закону об обязательном страховании ответственности страны посещения, и соответствующего стандартной форме (с обязательным указанием страны или группы стран, для которых предусмотрена страховая защита и срок действия страхования).

Законность системы «Зеленая карта» должна быть официально признана государством, в котором действует национальное бюро, несмотря на частный характер договора между заключившими его странами в лице национальных бюро.

В соответствии с условиями соглашения международного автострахования, в случае, если при эксплуатации автотранспортного средства, зарегистрированного в одной из стран-участниц соглашения, в другой стране-участнице будет нанесен ущерб юридическому или физическому лицу, он подлежит возмещению через механизм страхования.

Страховщик, предоставивший страховую защиту, обеспечивает выплату возмещения пострадавшей стороне в соответствии с требованиями закона страны пребывания, а документом, подтверждающим наличие страхования гражданской ответственности и является «Зеленая карта». Она содержит все необходимые сведения о средстве автотранспорта, его владельце, условиях страхования (срок и место действия). Если ее владелец становится виновником ДТП, причинения ущерба, то он предъявляет ее представителям власти или полиции, подтверждая тем самым наличие страхования, а пострадавшей стороне сообщает адрес бюро в стране посещения.

Механизм реализации соглашения состоит в следующем. Страховщики, проводящие обязательное страхование гражданской ответственности владельцев средств транспорта, объединяются в каждой стране-участнице Соглашения в национальные Бюро зеленой карты, которые снабжают страховщиков «Зелеными картами». Все национальные Бюро объединены в Совет Бюро с местонахождением в Лондоне, который координирует работу национальных Бюро, разрабатывает общую документацию, представляет интересы страховщиков в международных организациях.

Национальные Бюро заключают между собой двухсторонние соглашения, в соответствии с которыми:

* выдаваемая страховщиками-членами национального Бюро страхователям «Зеленая карта» признается национальным Бюро и государством другой страны в случае временного прибытия страхователя на территорию другого государства;
* убытки, нанесенные на территории страны третьим лицам иностранным владельцем «Зеленой карты», регулируются и оплачиваются национальным Бюро той страны, где произошел страховой случай, исходя из норм законодательства об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств данной страны;
* после оплаты убытков национальное Бюро выставляет счета Бюро той страны, регистрационный номер которой имеет автотранспортное средство;
* выставленные национальным Бюро счета подлежат оплате страховщиками страхователей, нанесших вред, а если страховщики их не оплачивают по каким-либо причинам, то – самим Бюро, для чего они образуют у себя гарантийные фонды.

Поскольку размеры лимитов ответственности по обязательному страхованию автогражданской ответственности, устанавливаемые законодательствами каждого из государств-участников Соглашения «Зеленая карта», различаются между собой, специальной Директивой ЕС, принятой 30 декабря 1983 г., установлены следующие минимальные размеры лимитов, которые должны соблюдать все государства-участники Соглашения.

Лимит ответственности для каждого пострадавшего в результате дорожно-транспортного происшествия, в случае причинения вреда его здоровью должен быть не менее 350 тыс. евро. В случае причинения вреда здоровью в результате одного дорожно-транспортного происшествия более чем одному лицу, величина минимального лимита ответственности для всех пострадавших – 500 тыс. евро. Минимально быть установлен единый лимит ответственности по каждому дорожно-транспортному происшествию как на случай причинения вреда здоровью третьих лиц, так и в связи с нанесением ущерба их имуществу в размере не менее 600 тыс. евро.

Этой же Директивой установлено, что Бюро страны, в которой произошло дорожно-транспортное происшествие, имеет право отказать потерпевшему в страховой выплате (если последний имеет право в соответствии с законодательством требовать возмещения вреда его причинителем) только в двух случаях:

* если пострадавший может получить возмещение через органы социального обеспечения;
* если дорожно-транспортное происшествие произошло по вине лица, незаконно завладевшего транспортным средством.

Установленный лимит ответственности на случай нанесения вреда имуществу третьих лиц в результате одного дорожно-транспортного происшествия – 100 тыс. евро независимо от числа пострадавших. Наконец, в государстве-члене Соглашения может быть установлен единый лимит ответственности по каждому дорожно-транспортному происшествию как на случай причинения вреда здоровью третьих лиц, так и в связи с нанесением ущерба их имуществу в размере не менее 600 тыс. евро.

Этой же Директивой установлено, что Бюро страны, в которой произошло дорожно-транспортное происшествие, имеет право отказать потерпевшему в страховой выплате (если последний имеет право в соответствии с законодательством требовать возмещения вреда его причинителем) только в двух случаях:

* если пострадавший может получить возмещение через органы социального обеспечения;
* если дорожно-транспортное происшествие произошло по вине лица, незаконно завладевшего транспортным средством.

Таким образом, национальное бюро обязано рассмотреть и удовлетворить претензию пострадавшей стороны, возмещая ущерб в соответствии с действующим в стране законодательством, а затем обратиться к национальному бюро той страны, где было зарегистрировано средство автотранспорта виновника ДТП и где выдавалась «Зеленая карта», с требованием о возмещении убытка. Урегулирование убытков, таким образом, производится на основе взаимных расчетов между национальными Бюро, являющимися членами системы.

Исходя из принципа, что обязательное страхование ответственности в первую очередь нацелено на защиту интересов пострадавшей стороны, а не лиц, использующих средство автотранспорта, условия страхования системы «Зеленая карта» четко определяют, что наличие исключений в национальных условиях страхования не освобождает страховщика от обязательств по возмещению ущерба в подобных случаях. Однако страховщик имеет полное право воспользоваться своим правом регресса к держателю страхового полиса.

По усмотрению национального бюро страны, где имело место ДТП, возможность отказа страховщика от выполнения своих обязательств допускается только в двух случаях. Во-первых, страховщик может воздержаться от выплаты возмещения, если пострадавшее лицо имеет право получить компенсацию через органы социального обеспечения и, во-вторых, если ДТП произошло по вине лица, противозаконно использовавшего средство автотранспорта (кража, захват с использованием насилия). В таких случаях имеется еще одна возможность для выплаты возмещения – через гарантийный фонд. Под гарантийным фондом подразумевается орган, который создается в каждой из стран, являющихся членом системы «Зеленая карта», с целью обеспечения защиты интересов пострадавших в результате ДТП в тех случаях, когда ущерб причинен незастрахованным или не установленным средством автотранспорта.

Фонды для выплаты возмещения в тех случаях, когда виновное в происшествии лицо не застраховано или не установлено, финансируются, по крайней мере, частично, налогом на премию по автострахованию.

Таким образом, «Зеленая карта» – это тот же полис страхования гражданской ответственности владельца транспортного средства, но при этом действительный на территории 45 стран: Албания, Андорра, Бельгия, Босния-Герцеговина, Болгария, Дания, Германия, Эстония, Финляндия, Франция, Греция, Великобритания, Иран, Ирландия, Исландия, Израиль, Италия, Сербия, Черногория, Хорватия, Латвия, Литва, Люксембург, Мальта, Марокко, Македония, Молдавия, Голландия, Норвегия, Австрия, Польша, Португалия, Румыния, Швеция, Швейцария, Словакия, Словения, Испания, Чехия, Турция, Тунис, Украина, Венгрия, Белоруссия, Кипр (Приложение Д).

Поскольку Казахстан (в лице объединения страховщиков) не является полноправным членом системы «Зеленая карта», владельцы средств транспорта при выезде из страны вынуждены приобретать страховые полисы системы «Зеленая карта», выпущенные иностранными страховщиками – членами системы. На казахстанском страховом рынке предлагаются страховые полисы, выпускаемые страховщиками Западной Европы (Польши, Австрии, Германии), а также ближнего зарубежья.

Стоимость полиса «Зеленая карта» в зависимости от срока (от 15 дней до 1 года). Одна карта выдается на одно транспортное средство. Таким образом, если Вы путешествуете на машине с прицепом, у Вас должно быть две «зеленые карты». К управлению автомобилем за границей допускаются только лица, вписанные в «зеленую карту». Для оформления страхового полиса «Зеленая карта» необходимо заявление и свидетельство о регистрации ТС (оригинал, копия).

ТОО «УСЦ КазАТО» предлагает полисы «Зеленая карта» немецкого страхового общества «СОФАГ».

Тарифные ставки по страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств по системе «Зеленая карта» представлены в таблице 7.

Таблица 7. Тарифные ставки по страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств по системе «Зеленая карта»

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
|  | 15 дней | 1 мес. | 2 мес. | 3 мес. | 6 мес. | 12 мес. |
| Тягач | 13071 | 16088 | 24333 | 37404 | 74808 | 148409 |
| Прицеп | 3218 | 3620 | 4022 | 5027 | 7038 | 17077 |

Основной задачей системы международного автострахования «зеленая карта» является создание эффективной защиты пострадавших в дорожно-транспортных происшествиях с участием автовладельцевв-нерезидентов страны, в которой случилось такое происшествие. Такая система должна, прежде всего, ввести механизм гарантированных выплат компенсаций пострадавшим по вине автовладельцев других стран. Это обеспечивалось выполнением определенных условий странами-членами системы «Зеленая карта»:

Во-первых, в таких странах должно осуществляться обязательное страхование гражданской ответственности собственников транспортных средств.

Во-вторых, в каждой стране должна быть единая организация, которая осуществляет урегулирование убытков, причиненных автовладельцами этой страны на территории других государств, а также единая организация, которая урегулирует убытки автовладельцев-нерезидентов на территории своего пребывания.

В-третьих, государство – член системы «Зеленая карточка», не должно осуществлять препятствий при трансферте свободно конвертируемой валюты, которая направляется на страховые выплаты.

Убытки в странах – членах системы «Зеленая карточка» урегулируются, как правило, через уполномоченную национальную организацию (Моторное страховое бюро), которое переадресовывает материальные претензии, выдвинутые к автовладельцу-резиденту другой страны, на соответствующее моторное страховое бюро этой страны. В этом случае первое моторное страховое бюро рассматривается как бюро – регулировщик убытков, а второе – как бюро-плательщик.

Взаимоотношения между моторными страховыми бюро стран – членов системы «Зеленая карточка» регулируется двусторонними соглашениями, которые укладываются по унифицированной форме.

Итак, если автовладелец является резидентом страны – члена системы «Зеленая карточка», он беспрепятственно может проезжать территориями всех стран – членов этой системы без обязательного страхования на условиях страны, которые посещаются.

Функционирование этой международной системы привело к эффективности, прежде всего как механизма защиты потерпевших от транспортных средств, которые задействованны в международных организациях.

Вопросы унификации национальных законодательств по страховому делу, т.е. создания единого страхового рынка на территории стран – членов ЕЭС, остаются постоянно актуальными, в том числе и в области страхования автогражданской ответственности, поскольку развитие международного делового сотрудничества, рост автомобильных перевозок и взаимного автомобильного туризма требует комплексного решения проблем страховой защиты граждан, как в пределах своей страны, так и вне ее.

Таким образом, одним из основополагающих требований участия Казахстана в системе «Зеленая карта» является наличие в стране национального Моторного бюро, членами которого становятся страховщики, занимающиеся обязательным страхованием ГПО владельцев транспортных средств. Агентством финансового надзора в качестве одного из вариантов создания такого бюро предложено создание Моторного бюро на базе Фонда гарантирования страховых выплат. Сейчас этот вопрос находится на рассмотрении.

Универсальный договор по страхованию гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств «Зеленая карта» планируется ввести в 2009–2010 годах, согласно Концепции достижения качественно нового уровня конкурентоспособности и экспортных возможностей экономики РК на 2008–2015 годы.

# **Заключение**

В связи с развитием производства автомашин и распространением автомобильного транспорта во всем мире возникла необходимость в страховании средств транспорта и гражданской ответственности владельцев этих средств. В странах с развитым рыночным хозяйством общепризнанно, что страхование является стратегическим сектором экономики.

В развитии автотранспортного страхования в нашей стране можно выделить шесть этапов его развития, от первоначального формирования до современного состояния. В настоящее время на казахстанском страховом рынке, который насчитывает в настоящее время 44 компании, автострахованием занимается 36 компаний (специализирующихся на общем страховании), однако большая часть собранной премии (около 50%) приходится на крупные страховые компании (порядка 10 компаний).

Автотранспортное страхование может классифицироваться по разным признакам. В зависимости от вида страхователя, оно может быть представлено страхованием для физических лиц и страхованием для юридических лиц. В зависимости от объекта страхования оно может быть имущественным страхованием автотранспорта, а может быть страхованием автогруза.

Также владелец транспортного средства, в соответствии с Законом «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств», должен заключить договор обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств.

Поскольку существует разделение автострахования на добровольное обязательно, то и условиях их страхования различны. Особенность этого вида страхования заключается в том, что при страховании гражданско-правовой ответственности автовладельцев владелец транспортного средства страхует не свою машину, а свою ответственность – возместить вред, нанесенный жизни, здоровью или имуществу третьих лиц в результате эксплуатации своего автотранспорта как источника повышенной опасности. То есть, данный вид транспортного страхования призван возместить ущерб третьим лицам, причиненный транспортным средством страхователя.

Изучив особенности страхования в разных страховых компаниях, можно отметить, что в условиях рыночной экономики каждая страховая компания пытается «завоевать» рынок по-своему: кто-то продает свой товар (договора страхования) дешевле, но расставляя при этом какие-то «подводные камни», а кто-то дороже, предоставляя более качественные услуги. Но все же есть на рынке страхования страховые компании, предоставляющие более качественные услуги за вполне конкурентоспособную цену. В этих условиях на рынке появляются продукты со специальными предложениями.

В целом, по развитию рынка автострахования в Казахстане можно отметить следующее – рост благосостояния в Республике Казахстан, а также увеличение количества выданных автокредитов способствуют динамичному росту продаж легкового транспорта – одной из главных причин подъема рынка автострахования. На сегодняшний день конкуренция между страховыми компаниями сместилась в неценовую область: компании конкурируют за счет широкой линейки страховых продуктов, разнообразия и качества услуг. Главной целью ведущих страховых компаний является внедрение инновационных продуктов, модернизация продуктов компании и повышение сервиса при урегулировании страховых событий.

Сегодня у страхового бизнеса большие перспективы. С каждым годом все больше людей понимают преимущество страхования. А, следовательно, чем больше людей будет страховать автотранспорт, тем больше будет конкуренция между страховыми компаниями, тем выше будет качество предоставляемого сервиза. И возможно обычная для развитых стран ситуация, когда при легком ДТП, в котором не пострадали люди, водители просто составляют список повреждений и обмениваются визитками страховых компаний, появится со временем в Казахстане.

7 мая 2007 года вступил в силу Закон Республики Казахстан «О внесении изменений и дополнений в некоторые законодательные акты Республики Казахстан по обязательным видам страхования». Данный Закон является третьим законом из блока законов, разработка которых была предусмотрена Программой развития страхового рынка Республики Казахстан на 2004–2006 годы, утвержденной постановлением Правительства Республики Казахстан от 1 июля 2004 года №729.

Практика реализации Закона продвинула страховой рынок республики на новый качественный уровень, поскольку данным Законом установлены дополнительные требования к страховым организациям Республики Казахстан, осуществляющим обязательные виды страхования, а также созданы правовые условия и предпосылки, позволяющие обеспечить соответствующий уровень страховой защиты интересов граждан и хозяйствующих субъектов.

К сожалению, основными факторами, тормозящими развитие автостраховой системы Казахстане, являются состояние экономики в стране в условиях кризиса и народная надежда «на авось ничего не случится» – т.е. отсутствие страховой культуры населения.

Также следует учесть, что многие компании, занимающиеся обязательным автострахованием, не имеют достаточного опыта в этом виде страхования и испытывают дефицит в квалифицированных специалистах (агентах). Кроме того, стремясь завоевать рынок, некоторые из них применяют демпинговые ставки: результат известен – банкротство ряда компаний.

В настоящее время также возрастает актуальность вопросов интеграции в международную систему страхования владельцев транспортных средств «Зеленая карта». Это связано с увеличением международных автомобильных перевозок и планируемым вхождением в 2009–2010 гг. в данную систему страхования Российской Федерации.

# **Список использованной литературы**

1. Закон Республики Казахстан «О страховой деятельности» был принят 18 декабря 2000 года за №126–2
2. Закон «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев транспортных средств» за №446-II ЗРК от 01.07.2003 года
3. Ахвледиани Ю. Страхование грузов – необходимое условие для эффективной торговли // Страховое дело. 1998. №10. С. 11–12.
4. Грищенко Н.Б. Основы страховой деятельности: Учебное пособие.Барнаул: Изд-во Алт. ун-та, 2001. 274 с.
5. Лозина А.В. К вопросу о страховании ответственности за причинение вреда // Модернизационные процессы в обществе: проблемы теории и практики: Материалы международной научно-практической конференции. – Тверь: «Лилия Принт», 2005. – 0,4 п.л.
6. Мергалиева Р. История развития страхового рынка РК // Финансовые рынки и посредники, №7, 2006
7. Пресс – релиз АФН №121 по состоянию на 1 января 2009 года «О состоянии финансового рынка»
8. Сплетухов Ю.А. Страхование ответственности. – М.: Аудитор, 2001.
9. Шинкаренко И.Э. Страхование ответственности. – М.: Финансы и статистика, 1999
10. Бендина Н.В. Страхование: конспект лекций. М., 2000.
11. Большой экономический словарь / Под ред. А.Н. Азрилияна. – 5-е изд., доп. и перераб.-М., 2002
12. Статистический сборник Агентства по финансовому надзору регулированию финансового рынка за 2007 год
13. Автострахование сегодня // «Эксперт Казахстан» №35 (91)/25 сентября 2008
14. Закон Республики Казахстан от 4 июля 2003 года №476-II «Об автомобильном транспорте» (с изменениями и дополнениями по состоянию на 21.07.2007 г.)
15. Сухова Л.Ф. Транспортное обслуживание международных экономических связей Алматы: Казак университети, 1998. -194 с.
16. Отчет за 4 квартал 2008 года АО СК «Лондон-Алматы»
17. Отчет за 4 квартал 2008 года АО «Казахинстрах»
18. Программа имущественного страхования автотранспорта АО СК «Казкоммерц-Полис»
19. Александров А.А. Страхование. М.: «Издательство ПРИОР», 2002 г. –192 стр.
20. Астапович A.3., Отлобовский И.Б. Тенденции и перспективы развития страхования в ТЗЗ России. – М.: Диалог-МГУ, 2002 г. – 80 стр.
21. Бирюков Б.М. Страхование автомобиля. – М.: «Издательство ПРИОР», 2003 г. – 128 стр.
22. Лемер Ж. Системы бонус-малус в автомобильном страховании: Перев. с англ. – М.: «Янус-К», 2003 г. – 270 стр.
23. Плешков А.П. Очерки зарубежного страхования. – М.: «Анкил», 2003 г. – 200 стр.
24. Шевчук В.А. Страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных средств. – М.: Издательский центр «Анкил». 2003 г. – 80 стр.
25. Лаврентьев С. Государственная программа развития страхового рынка Республики Казахстан на 2004–2006 годы и ее реализация //http://www.inrevu.ru/FAVORIT/ART\_56/art56.htm
26. Текущее состояние страхового рынка Республики Казахстан и перспективы его развития //www.afn.kz