СОДЕРЖАНИЕ

[ВВЕДЕНИЕ](#_Toc214934492)……………………………………………………………………. …3

[1 Т](#_Toc214934497)ЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИЗУЧЕНИЯ СТРАХОВАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ………………………………………………..….6

1.1 Теория страхования автотранспортных средств…………………………6

 1.2 Основные виды страхования транспортных средств…………………...16

 [1.2.1 Страхование автотранспортного средства](#_Toc214934498)………………………...16

 [1.2.2 Страхование средств воздушного транспорта, космической техники.](#_Toc214934499)........................................................................................................17

 [1.2.3 Страхование средств водного транспорта](#_Toc214934500)………………………...20

[2 О](#_Toc214934501)СОБЕННОСТИ СТРАХОВАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В СТРАНАХ………………………………………………………………………..23

 [2.1 Страхование транспортных средств в странах Европы](#_Toc214934499)………………...23

 2.2 Страхование транспортных средств в Америке и Канаде…………..….24

 [2.3 Страхование транспортных средств в России](#_Toc214934499)…………………..………29

 2.4 Перспективы развития страхования транспортных средств в России...37

[ЗАКЛЮЧЕНИЕ](#_Toc214934503)……………………………………………………………….....41

[СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ](#_Toc214934504)…………………………….44

ВВЕДЕНИЕ

Страхование - одна из древнейших категорий общественных отношений. Первоначальный смысл рассматриваемого понятия связан со словом страх. Рискованный характер общественного производства - главная причина беспокойства каждого собственника имущества и товаропроизводителя за свое материальное благополучие. На этой почве закономерно возникла идея возмещения материального ущерба путем солидарной раскладки между заинтересованными владельцами имущества. Если бы каждый собственник попытался возместить ущерб за свой счет, то он был бы вынужден создавать материальные или денежные резервы, равные по величине стоимости своего имущества, что, естественно, разорительно.

Сущность страхования состоит в формировании определенного денежного (страхового) фонда и его распределении во времени и пространстве по возмещению возможного ущерба (убытков) его участникам при несчастных случаях, стихийных бедствиях и других обстоятельствах, предусмотренных договором страхования.

Страхование как метод возмещения материальных потерь выполняет триединую функцию: обеспечивает экономические интересы отдельного человека, предпринимательской структуры и общества в целом.

Сегодня в России происходят глубокие экономические перемены. Общество часто болезненно и трудно приходит к переосмыслению роли и места рыночных механизмов в развитии экономики. В общественное сознание все активнее внедряется мысль о необходимости страхования, как неотъемлемого элемента рыночной инфраструктуры.

Спрос на страховые услуги является наиболее сложным элементом страхового рынка. Классический подход к определению страховых потребностей, как правило, связывается с понятием страхового риска. Новые условия хозяйствования будут объективно выявлять новые дополнительные потребности предприятий, учреждений и организаций в страховой защите от различного рода коммерческих, промышленных и научно-технических рисков, потери прибыли и так далее, а также разнообразных имущественных интересов граждан. Расширение сферы страховых рисков будет способствовать увеличению спроса на страховые услуги.

Логика общественного развития обусловила необходимость возврата к страховому рынку, использованию экономических механизмов, по которым работает весь цивилизованный мир. При этом исключительное значение приобретает наличие законодательной базы, регулирующей возникающие страховые правоотношения, внимательное отношение к опыту, накопленному в этом деле со стороны ведущих индустриально развитых стран.

При свободном рынке страхование выступает как весьма гибкий экономический инструмент, быстро приспосабливающийся к меняющейся конъюнктуре, способной идти в ногу с требованиями времени.

Анализ общего состояния организации страхового дела в России показывает, что ни по своим объемным показателям, ни по качеству предоставляемых услуг оно не в полной мере отвечает требованиям рыночной экономики. Прежде всего, возникла необходимость страхования в достаточно новых сферах: коммерческой и производственной деятельности (страхование кредитных операций, основных производственных фондов, запасов материально-технических ресурсов и перемещение грузов). Одной из наиболее важных сторон страховой деятельности становится функция связывания значительной массы денежных средств населения в страховых накопительных вкладах (формирование негосударственных пенсионных фондов).

Успех развития страхового рынка в России, в конечном счете, будет зависеть не столько от количества страховщиков, пропагандирующих те или иные виды страхования, сколько от ориентации страховых услуг на реальные нужды и запросы страхователей. А также, если в стране у физических и юридических лиц имеется спрос на услуги по защите своих имущественных интересов, а у страховщиков есть предложение таких услуг, то налицо предпосылки функционирования страхового рынка. И чтобы предпосылки превратились в реальность, необходимо наладить производство и продажу страховых услуг, являющихся средством удовлетворения интересов участников страхового рынка.

Исходя из вышеперечисленного, актуальность данной работы состоит в том, чтобы выявить проблемы страхования транспортных средств в России.

Цель курсовой работы – исследование и анализ особенностей страхования автотранспортных средств, как в России, так и за рубежом.

Исходя из поставленной цели, в работе сформированы следующие задачи:

1. Исследовать теоретические аспекты страхования транспортных средств.
2. Провести анализ особенностей страхования транспортных средств.
3. Проанализировать перспективы страхования автотранспортных средств в современной России.

 Основные источники информации, использовавшиеся при написании курсовой работы, представляют собой федеральные законы: Гражданский кодекс РФ, Закон РФ "Об организации страхового дела в РФ" и т.д., монографии, сборники, периодические страховые издания, журналы, газеты и др. печатные издания.

Структура курсовой работы состоит из введения, двух глав, заключения и списка использованной литературы.

 1 ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ИЗУЧЕНИЯ СТРАХОВАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

1.1 Теория страхования автотранспортных средств

 Страхование автотранспорта сегодня переживает период интенсивного развития по сравнению с прошлыми годами. Происходит это по нескольким причинам: обязательность страхования гражданской ответственности, высокая стоимость автомобилей иностранного производства, увеличение количества автоаварий, а также ввиду того, что большинство банков не выдают кредит на покупку автомашины без оформления АвтоКАСКО.

Страхование средств автотранспорта - один из видов автотранспортного страхования, объектами которого выступают механизированные и другие средства транспорта, подлежащие государственной регистрации органами ГАИ: все виды легковых и грузовых автомобилей и автобусов, мотоциклы, мотороллеры и другой мототранспорт возможных моделей, тракторы. Автострахование - это страхование самого автотранспортного средства. Страховая компания на основании договора берет на себя обязательства возместить клиенту (страхователю) убытки в пределах страховой суммы, которые могут возникнуть в результате повреждения, полной гибели или утраты застрахованного автотранспорта в целом или отдельных его частей. Это может произойти вследствие аварии (столкновение, наезд, опрокидывание, падение), пожара, стихийного бедствия, угона и так далее.

У каждой страховой компании свои условия страхования, свои программы для отечественных и импортных автомобилей. В принципе, они незначительно отличаются, но есть существенные моменты. Один из них - страхование одной страховой суммой, которая устанавливается в размере рыночной стоимости автомобиля; и двумя страховыми суммами - в размере стоимости нового автомобиля (повреждение) и рыночной его стоимости (угон, полное уничтожение). Об этом в компании, в которую обращается клиент, обязательно скажут и объяснят преимущества того или иного подхода той или иной страховой компании.

Программы страхования, помимо выплат в случае ДТП, предусматривают также ремонт автомобилей по счетам СТО, с которыми у страховщиков имеются договора, и куда страховая компания рекомендует обращаться, хотя за клиентом всегда остается право выбора. На данных станциях технического обслуживания страхователям предоставляются определенные льготы - ремонт автомобиля без очереди, некоторые скидки. Что касается годового страхового взноса, то он зависит от того, какого класса автомобиль вы страхуете, отечественный или импортный, какого года выпуска, каков ваш водительский стаж, сколько человек допущено к управлению и т.д.

В соответствии с правилами дорожного движения транспортным средством является устройство, предназначенное для перевозки по дорогам людей, грузов или оборудования, установленного на нем.

Страхование автотранспорта является имущественным страхованием и подразделяется на страхование транспорта как имущества (совокупности устройств и механизмов) и страхование гражданской ответственности владельца транспортного средства как источника повышенной опасности. Страхование автотранспорта как имущества – АвтоКАСКО обеспечивает страховое покрытие по автотранспортному средству и дополнительному оборудованию при их полной фактической гибели, то есть полной утрате главной функции изделия, или повреждении, то есть частичной утрате главной функции и (или) основных, второстепенных и побочных функций изделия[1,с.44].

Объектом страхования по договору АвтоКАСКО являются имущественные интересы страхователя, связанные с владением, пользованием и распоряжением транспортным средством, вследствие повреждения, уничтожения или угона транспортного средства. Как правило, страхование АвтоКАСКО включает целый набор страховых рисков, предполагаемых событий, на случай наступления которых проводится страхование автотранспортного средства, дополнительного оборудования.

Страхование по риску «ущерб» – гибель или повреждение транспортного средства, произошедшее в результате: аварии, пожара, взрыва, провала под лед, удара молнии, бури, шторма, урагана, ливня, града, обильного снегопада, землетрясения, селя, обвала, оползня, паводка, наводнения, других стихийных бедствий, а так же противоправных действий других лиц. Противоправные действия других лиц необходимо отличать от обстоятельств, признаваемых форс-мажорными (массовых беспорядков, военных конфликтов).

 Аварией признается уничтожение или повреждение транспортного средства в результате дорожно-транспортного происшествия: столкновения с другим транспортными средствами, наезда (удара) на неподвижные и движущиеся предметы (сооружения, препятствия, животные), опрокидывания, затопления, короткого замыкания тока, бой стекол, падения транспортного средства, а также какого-либо предмета на него.

Страхование по риску «утраты товарного вида» - уменьшение действительной стоимости имущества транспортного средства, произошедшее в результате выполнения ремонтных работ с целью устранения повреждений, полученных в результате событий соответствующих риску «ущерб».

Страхование по риску «помощь на дорогах» - на случай отказов в работе отдельных агрегатов, систем, узлов и устройств (кроме радио, аудио, видео и теле аппаратуры дополнительно установленной на транспортное средство) которые препятствуют движению транспортного средства и для устранения которых необходима помощь специалистов.

Страхование по риску «угон» - утраты транспортного средства в результате угона или хищения обязательно подтверждение факта обращения в правоохранительные органы.

Договор страхования транспортного средства является двусторонним и заключается в письменной форме. Сторонами по договору являются страховщик и страхователь, могут быть также третьи лица и выгодоприобретатели.

Страховщиками в соответствии с законом признаются юридические лица любой организационно-правовой формы, предусмотренной законодательством Российской Федерации, созданные для осуществления страховой деятельности и получившие в установленном порядке лицензию на осуществление страховой деятельности. Законодательными актами могут устанавливаться ограничения при создании иностранными юридическими лицами и иностранными гражданами страховых организаций на территории Российской Федерации.

Кроме того, страховщики не могут непосредственно заниматься производственной, торгово-посреднической и банковской деятельностью. Страхователями могут являться юридические лица и дееспособные физические лица, заключившие со страховщиками договоры страхования либо являющиеся страхователями в силу закона. Они вправе заключать договоры о страховании третьих лиц и назначать выгодоприобретателей для получения страховых выплат, а также заменять их по своему усмотрению до наступления страхового случая.

По системе АвтоКАСКО на страхование принимаются автотранспортные средства в исправном состоянии, принадлежащие страхователю на праве собственности, полного хозяйственного ведения или оперативного управления, зарегистрированные или подлежащие регистрации органами Госавтоинспекции Российской Федерации.

Страховые компании в праве вводить собственные правила на этот счет. Так в правилах добровольного страхования транспортных средств компании «Росно» на страхование принимаются транспортные средства, зарегистрированные органами ГИБДД и прошедшие государственный технический осмотр. Но могут быть приняты и не зарегистрированные транспортные средства на которые выданы регистрационные знаки «транзит».

На страхование может быть принято дополнительное оборудование и принадлежности автотранспортного средства: автомобильная теле- и радиоаппаратура, оборудование салонов, световые, сигнальные и другие дополнительные устройства, установленные на автотранспортном средстве, отвечающие требованиям соответствующих стандартов, правил технической эксплуатации, инструкцией предприятий-изготовителей, регистрационных документов и другой нормативно-технической документации, но не входящие в заводскую комплектацию. В соответствии с правилами «Росно» оборудование установленное на транспортное средство признается его составной частью, если страхователь указал марку, наименование, количество и стоимость этого оборудования.

Конкретный договор страхования может предусматривать ответственность страховщика, как по всем страховым рискам, так и по любой их комбинации. Также дополнительно может включаться страхование гражданской ответственности или личное страхование водителя и пассажиров, на случай дорожно-транспортного происшествия.

Дабы обезопасить себя от компенсации ущерба причиненного в результате криминальной деятельности страхователя, страховые компании ввели ряд ограничений и исключений на выплату страхового возмещения.

Так, убытки не возмещаются, если будет доказано, что:

- события их породившие носили умышленный характер;

- лицо, управлявшее транспортным средством, находилось в состоянии алкогольного или наркотического опьянения;

- транспортное средство использовалось как орудие или средство преступления;

- транспортное средство использовалось при наличии неисправностей, игнорировались требования компетентных органов по ликвидации неисправностей или требования органов ГИБДД, и ряд других ограничений.

Страховая сумма устанавливается по соглашению сторон и указывается в договоре (полисе). Она не может быть выше, чем страховая стоимость транспортного средства.

Страховая стоимость транспортного средства может определяться на основании отпускной цены аналогичной модели, справки-счета, оценки эксперта страховщика. Если страхователь указал дополнительное оборудование, то страховая стоимость увеличивается на стоимость дополнительного оборудования.

Сумма страховой премии – платы за страхование рассчитывается из величин страховой суммы, срока страхования, базового коэффициента и поправочных коэффициентов, учитывающих конкретные условия страхования и порядок уплаты страховой премии.

В договоре страхования стороны могут устанавливать франшизу – размер не возмещаемой части убытка. Она может быть как условной, так и безусловной.

Условная франшиза – та, при которой страховщик не возмещает убыток, который не превышает сумму франшизы, но возмещает его полностью, если он ее превышает.

При безусловной франшизе – страховщик возмещает убыток за вычетом суммы франшизы.

Договор страхования, как правило, заключается сроком на один год, но может быть заключен и на другой срок по соглашению сторон. Договор страхования вступает в силу, если в нем не указано иное в момент уплаты страховой премии или первого ее взноса. Страховые компании, стараясь обезопасить себя, устанавливают собственные правила. Так компания «Росно» устанавливает, что договор вступает в силу после оплаты всей суммы страховой премии, либо в соответствии с датой указанной в договоре.

Досрочное прекращение действия договора страхования возможно при следующих обстоятельствах:

- Если отпала возможность страхового случая, и существование риска прекратилось по обстоятельствам иным, чем страховой случай. Страховщик возвращает часть страховой премии за не истекший срок.

- Страховщик выполнил все свои обязательства по договору страхования в полном объеме.

- Страхователь отказался от договора досрочно. В таком случае он прекращается с даты указанной в письменном уведомлении.

В договорах страхования автотранспорта, которые страховые компании разрабатывают для своих клиентов, нередко закрепляется обязанность последних сообщать страховщику об изменении в обстоятельствах, сообщенных при заключении договора страхования. А страховщик в праве настаивать на изменении условий договора, а, при отказе изменить условия, на его расторжении.

Страхователь может заключать договор в пользу третьих лиц – выгодоприобретателей, но это не освобождает его от обязательств по договору, если его обязанности не выполнены выгодоприобретателем. Страховые компании вправе требовать от выгодоприобретателей выполнения обязанностей по договорам страхования, если они не исполняются страхователями.

Выгодоприобретатель может быть заменен другим, при условии, что тот еще не выполнил никаких обязательств по договору, в противном случае страхователь теряет такое право.

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, 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. Транспорт старше пяти лет по этому риску обычно не страхуется.

Страхование водителя и пассажиров может осуществляться по системе мест в автомобиле или по 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 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 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[2,с.514].

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

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 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.

1.2 Основные виды страхования транспортных средств

[1.2.1 Страхование автотранспортного средства](#_Toc214934498)

 По страхованию средств автомототранспорта договоры заключаются с юридическими и физическими лицами. Страхователями могут быть собственник транспортного средства, лицо, имеющее от собственника доверенность на право пользования данным автотранспортом, и лицо, арендовавшее средство транспорта по договору аренды (проката). На страхование принимаются автомобили (легковые, грузовые, грузопассажирские, микроавтобусы), мотоциклы, мотороллеры, мотоколяски и другие транспортные средства.

 Страховщики предлагают различные варианты организации страховой защиты имущества автовладельцев. По договору "автокаско" средство транспорта считается застрахованным от рисков ущерба и угона. Страхование от ущерба включает случаи повреждения или уничтожения автотранспортного средства в результате дорожно-транспортных происшествий, пожара, самовозгорания, взрыва, падения инородных предметов, стихийных природных явлений, противоправных действий третьих лиц (кроме угона). Страхование от угона проводится на случай хищения (кражи) автомобиля. При этом страховые компании, как правило, требуют от владельца установки противоугонного устройства определенного типа. Отметим, что застраховаться только от угона весьма сложно, тогда как страхование только от ущерба весьма распространено. Что касается дополнительного оборудования, то оно считается застрахованным на случай повреждения, уничтожения или утраты.

 Вариант страхования "на один случай" рассчитан на единственный страховой случай, затем договор прекращается. У страхователя есть выбор: обращаться в компанию сразу при любой аварии или подождать крупного ущерба. Договор заключается на один год, его оплата производится единовременно, а ее размер составляет примерно 60% страховой премии по полису "автокаско". Для дачников и других владельцев, которые редко используют автомобиль, предусмотрен вариант "на выходные дни". Срок страхования равен одному году, но обязательства страховщика по выплате возмещения возникают при наступлении страхового случая лишь в официальные выходные и праздничные дни. Стоимость этого варианта страхования обычно равна 35% страховой премии по полису "автокаско"[1,с.371].

 Условия страхования могут предусматривать (при уплате дополнительной страховой премии) возмещение стоимости потери товарного вида автомобиля в результате предусмотренных событий. В этом случае ущербом считается стоимость восстановительного ремонта (без учета стоимости частей и материалов), умноженная на коэффициент в зависимости от года выпуска транспортного средства. Например, при сроке эксплуатации до одного года коэффициент может составлять 1,5, до двух лет — 1,3, до трех лет — 1,1, до четырех лет - 1 до пяти лет - 0,9. Утрата товарного вида при сроке эксплуатации автомобиля свыше пяти лет, как правило, не устанавливается.

1.2.2 Страхование средств воздушного транспорта, космической техники

 По страхованию средств воздушного транспорта могут быть застрахованы воздушные суда, запасные части к ним, специальное оборудование и снаряжение, установленное и (или) перевозимое на его борту, а страхователями выступают авиаперевозчики, крупные коммерческие компании, имеющие собственный авиатранспорт, аэроклубы, частные владельцы и т. д. Договор страхования может быть заключен на рейс (при этом указываются пункты начала и окончания рейса, промежуточных посадок) и на срок (здесь фиксируются срок страхования и районы эксплуатации воздушного средства). Обязанность страховщика по возмещению ущерба при страховании на срок начинается и оканчивается в 24 часа тех дат, которые указываются в договоре, а при страховании на рейс — обычно начинается с момента запуска двигателей на аэродроме взлета и оканчивается в момент выключения двигателей на стоянке аэродрома прибытия. При определении размера страховых тарифов учитываются тип и возраст воздушного судна, цель и географические районы его эксплуатации, уровень квалификации летного экипажа и иные факторы риска.

 Страховщик принимает на себя обязательства по возмещению ущерба за гибель (полную или конструктивную), пропажу без вести и повреждение средств воздушного транспорта. Стороны могут согласовать и более узкий объем обязательств страховой компании. В случае полной гибели (т. е. уничтожения судна, когда никакие его агрегаты не могут быть использованы в дальнейшем по прямому назначению) или пропажи без вести средства воздушного транспорта страховщик по своему выбору либо осуществляет выплату возмещения в размере страховой суммы, либо предоставляет страхователю другое судно на замену. При наступлении конструктивной гибели (т. е. технической невозможности или экономической нецелесообразности восстановления средства авиатранспорта) страховщик либо возмещает ущерб в размере страховой суммы и получает право на выручку от реализации сохранившихся элементов поврежденного судна, либо выплачивает разницу между страховой суммой и стоимостью этих элементов. Во всех перечисленных ситуациях страховая выплата производится, как правило, без вычета франшизы.

 На практике широко применяются комбинированные страховые полисы, которые объединяют страхование воздушных судов ("авиа-каско") и страхование различных видов ответственности, связанной с их эксплуатацией. При этом чаще всего используются условия, разработанные на лондонском страховом рынке.

 В середине 1960-х годов получает распространение страхование космической техники, которое выделилось из страхования воздушных судов. Поэтому многие положения последнего с учетом существующей специфики применяются и при страховании космических объектов. В России первый полис по страхованию космических рисков был выдан Ингосстрахом в 1990 г.

 Страхование космической техники (ракеты-носителя, разгонного блока, космического аппарата и др.) производится на различных этапах ее нахождения: на стадии производства, транспортировки на территорию космодрома, предстартовой подготовки, запуска, эксплуатации и возвращения на Землю. Страховая защита техники на стадии производства и транспортировки во многом строится на условиях страхования имущества от огня и страхования грузов. Страхование на этапе предстартовой подготовки проводится на случай гибели или повреждения техники на территории космодрома во время хранения, сборки в монтажно-испытательном комплексе, предстартовой подготовки бортовой аппаратуры и проведения других подготовительных операций. На этом этапе обязательства страховщика по возмещению ущерба начинаются с момента доставки техники на территорию космодрома и заканчиваются в момент отрыва ракеты-носителя от стартовой площадки.

 Страховая защита на стадии запуска и вывода космической техники на орбиту предусматривает возмещение убытков вследствие ее гибели или повреждения в результате произведенного запуска. Ущерб может наступить вследствие неполадок пусковой установки, выхода из строя контрольных систем, недостижении спутником надлежащей орбиты и т. п. При эксплуатации техники на орбите может быть причинен ущерб в случае непредвиденного сокращения срока ее службы вследствие нарушения работоспособности источников питания, потери ориентации спутника, отказа каналов связи и др. Срок страхования устанавливается, как правило, на один год с момента ввода техники в эксплуатацию. Однако возможно продление договора на новый срок с необходимым изменением условий страхования. При наступлении страхового случая размер возмещения зависит от того, насколько техника теряет свои функциональные возможности в рамках программы эксплуатации. Страховая защита предоставляется и при возвращении космического аппарата на Землю. Здесь обязательства страховщика наступают с момента начала маневра по сходу техники с орбиты и заканчиваются в момент завершения посадки. По страхованию космической техники, кроме общеизвестных исключений, не возмещаются убытки, причиненные в результате воздействия любых видов противоспутникового оружия, в том числе лазеров и других источников направленной энергии.

 Поскольку эксплуатация космической техники характеризуется высокой вероятностью убытков, особенно на стадии запуска и вывода космических аппаратов на орбиту, уровень страховых тарифов очень высок и достигает 25%. Учитывая также и высокую стоимость космической техники, страховщики в целях сокращения затрат страхователя широко используют механизм сострахования, что позволяет существенно снизить размеры вознаграждения посредникам.

1.2.3 Страхование средств водного транспорта

 По страхованию средств водного транспорта могут быть застрахованы морские и речные суда любого класса и назначения (корпус судна с надстройками и рубками, судовые помещения, двигатели, котлы, вспомогательные механизмы, оборудование, судовые устройства и т. д.). Страховые компании возмещают убытки, происшедшие вследствие случайностей и опасностей плавания, а также по другим причинам внезапного и непредвиденного характера. При этом все возможные события делятся на две группы — не связанные и связанные с действиями судовладельца. К первым относятся затопление судна в шторм, посадка на мель, удар молнии, пожар, пиратство и др. Наступление же рисков второй группы судовладелец, как правило, имеет возможность предотвратить: взрыв котлов, поломка валов, скрытые дефекты оборудования и корпуса и т. п. Поэтому в последнем случае страховщики изучают все обстоятельства, связанные с возмещением убытков, на предмет наличия или отсутствия вины судовладельца.

 Договор страхования может быть заключен в одном из нижеследующих вариантов:

1) "с ответственностью за полную гибель". По этому варианту возмещаются убытки, возникшие вследствие полной гибели судна, которая произошла по любым причинам, кроме перечисленных в исключениях. Также подлежат возмещению убытки, связанные с пропажей судна без вести, убытки и взносы по общей аварии (по доле судна), а также необходимые и целесообразно произведенные расходы по спасанию судна, предотвращению и уменьшению убытков, а также по установлению их размера;

2) "с ответственностью за повреждение". Здесь возмещаются затраты по устранению повреждений судна, его механизмов, машин и оборудования, происшедших по любым причинам, кроме тех, которые перечислены в исключениях, а также расходы, указанные в п. 1;

3) "с ответственностью за гибель и повреждение". Это самый широкий объем обязательств страховщика, который объединяет пп. 1 и 2[3,с.454].

 К упомянутым исключениям, когда убытки не возмещаются, относятся случаи их наступления вследствие известной страхователю немореходности судна до выхода его в рейс, эксплуатации судна в условиях, не предусмотренных его классом, износа, коррозии судна, его частей, машин, оборудования или принадлежностей и т. д.

 Отметим, что страховая организация возмещает убытки, происшедшие только в том районе плавания или в том рейсе, который был указан в договоре страхования. При выходе судна из пределов района плавания или при отклонении от обусловленного пути следования страхование прекращается. Однако если этот выход или отклонение связаны со спасанием человеческих жизней, судов и грузов, вызваны необходимостью обеспечения безопасности плавания, то страховая защита остается в силе. Для получения страхового возмещения судовладелец должен представить необходимые документы: судовые и машинные журналы, объяснения капитана и других членов команды, акт осмотра, подлинники счетов на все виды расходов, произведенных в момент происшествия и во время ремонта.

 При повреждении судна возмещается стоимость его ремонта, равная сумме расходов, необходимых для приведения судна в состояние, в котором оно находилось в момент заключения договора страхования. Последний часто предусматривает и размер невозмещаемой части убытка. Например, могут не возмещаться 10% расходов по устранению повреждения машин, котлов и оборудования судна, 25% расходов по устранению повреждений, полученных в результате контакта со льдом, и др. Возмещение в размере страховой суммы выплачивается в следующих случаях:

а) при полной фактической гибели судна (судно полностью уничтожено или безвозвратно утеряно для страхователя);

б) при полной конструктивной гибели судна (восстановление или ремонт судна экономически нецелесообразны);

в) при пропаже судна без вести (о судне не поступало никаких сведений в течение трех месяцев, причем последнее известие о судне было получено до истечения срока договора страхования).

 При выплате страхового возмещения в случае полной гибели или пропажи судна без вести к страховщику переходит право собственности на застрахованное судно в пределах уплаченной суммы. Однако если страховая компания отказывается от права собственности на судно, то возмещение выплачивается без вычета остаточной стоимости имущества.

2 ОСОБЕННОСТИ СТРАХОВАНИЯ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ В СТРАНАХ

 2.1 Страхование транспортных средств в странах Европы

*Страхование в Англии*

Страхование в Англии обязательно только на государственных трассах. Существуют частные трассы, на которых страхование не действительно. Регулироваться законом автомобильное страхование в Великобритании стало с 1930 года. Тогда правительство страны решило, что каждый человек, использующий транспортное средство по его прямому назначению, обязан застраховать свою гражданскую ответственность.

Сегодня страхование в Англии регулируется Дорожным Актом 1988 года, по которому любой водитель должен или застраховаться, или внести специальный депозит.  Объект страхования – гражданская ответственность по причинению повреждений другим людям и/или их собственности, произошедших в результате использования транспортного средства на дорогах и прочих местах.

Самая стандартная страховка, которая чаще всего приобретается и которая удовлетворяет требованиям Акта, называется «страхованием третьей стороны» (third party only insurance). Это базовый набор рисков, не меньше, но и не больше того, что требует Акт.

Великобритания является родиной прямого страхования. Прямое страхование в Соединенном Королевстве теперь занимает более двух третей рынка. Не следует путать ее с Дорожным Актом «Только страхование» (Road Traffic Act Only Insurance). Последний обеспечивает самый минимум защиты, такой, чтобы только не нарушить основной Дорожный Акт. Так, например, лимит ответственности за вред имущества здесь равен 250 000 ф.с., а расходы на лечение компенсации не подлежат. В то же самое время, лимит ответственности «по страхованию третьей стороны» гораздо больше и покрывает расходы на лечение.

Предусмотрены в Акте и исключения. Сделаны они для автомобилей, принадлежащих местным и верховным властям, полицейским, пожарникам, медикам и некоторым другим категориям граждан.

Сертификат страхования или свидетельство о покрытии, выданное страховой компанией, свидетельствует о том, что транспортное средство, указанное в нем, застраховано. По закону, лицо, облеченное властью, например, офицер полиции, может попросить водителя предъявить этот документ для проверки. Если тот не сможет немедленно предъявить документ, то он получит заполненную полицейским специальную бумажную форму HORT/1 и 7 дней на то, чтобы посетить свой ближайший полицейский участок и все-таки предъявить действующую страховку. Служащий в участке, удостоверившись в том, что страховка действительна, заполняет форму HORT/2 и отсылает ее тому полицейскому, который остановил автомобиль на дороге, чтобы тот знал, что инцидент исчерпан[8,с.11].

Если автомобиль был существенно модифицирован (даже официально зарегистрированным тюнинговым агентством), страховая компания обязательно должна быть поставлена в известность об этом, иначе полис будет считаться недействительным, а владельцу будет грозить наказание в случае встречи с полицией. Английские водители должны прикрепить свою водительскую лицензию на видное место, например, на лобовое стекло, когда они передвигаются по государственным дорогам – так, как их российские коллеги прикрепляют талон техосмотра.

Автомобильное страховое бюро (Motor Insurers Bureau) выплачивает компенсации пострадавшим в том случае, если виновник происшествия не был застрахован. Также оно использует базу данных рынка автострахования, где имеются сведения о каждом застрахованном автомобиле страны.

2.2 Страхование транспортных средств в Америке и Канаде

*Страхование в США*

Американские страховые монополии контролируют около 50% страхового рынка развитых стран мира. В США работает около 9 тыс. компаний имущественного страхования и около 2 тыс. компаний, занимающихся страхованием жизни и здоровья. Активы всех компаний составляют около 2,5 трлн. долларов. В среднем активы одной компании составляют 950 млн. долларов, а на 12 крупнейших компаний приходится 60 млрд. долларов. В США имеются два типа страховых компаний: общества взаимного страхования и акционерные общества. Государственных страховых фирм вообще не существует. Акции акционерных обществ может приобрести как физическое, так и юридическое лицо.

Самым крупным страховщиком в США является компания State Farm Group, занимающая своими подразделениями 18% рынка страхования автомобилей и 23% страхования жизни, а в целом по рынку – 12%. Этот показатель вдвое превышает долю рынка компании «Allstate Insurance Group», занимающей 2-е место. На долю компании «American Insurance Group» (AIG) приходится примерно 4% рынка иных видов страхования[8,с.12].

Автомобильное страхование (automobile insurance) является обязательным видом страхования в подавляющем большинстве штатов США. Незастрахованный автомобиль в них просто не будет зарегистрирован. Сегодня автомобильное страхование регулируется законами каждого штата в отдельности. Лишь в Нью-Гемпшире, Теннеси и Висконсине оно не является обязательным. Различия в законах остальных штатов сводятся в основном к принятым там типам обязательных страховок, а также к минимальным размерам страхового покрытия.

Любое пособие по страхованию (а на улицу лучше не выезжать, если не знаешь основных положений подобных инструкций) начинается примерно одинаково: понимание автомобильной страховки является важной частью вашей подготовки как водителя.

В подавляющем большинстве штатов невозможно купить машину, не имея автомобильной страховки, – вам ее просто не продадут. Если вы заранее не побеспокоитесь об этом и пришли покупать машину, то вам предложат заключить соглашение и получить страховой полис в ближайшей страховой компании.

Автомобильное страхование в США включает в себя 6 базовых типов.

Первые два типа являются наиболее важными, а потому обязательными для всех почти повсеместно в Америке. Это – страхование ответственности за нанесение владельцем полиса телесных повреждений другому лицу или лицам и нанесение материального ущерба собственности в результате ДТП. Каждый штат определяет минимальные размеры страхового покрытия при авариях. В США для этого применяются три цифры, которые в десятках тысяч долларов показывают эти лимиты. Так, в Калифорнии приняты следующие параметры: 15/30/5. Это означает, что автовладелец обязан иметь полис с минимальным страхованием ответственности на случай телесных повреждений и материального ущерба из расчета 15 тыс. долларов, если пострадал один человек, 30 тыс. долларов, если пострадали более одного человека и 5 тыс. долларов на покрытие материального ущерба. В штате Нью-Йорк и в округе Колумбия, где находится американская столица, параметры одинаковы – 25/50/10, а на Аляске – 50/100/25.

Третий тип страховки – личная защита на случай ранений. Он покрывает медицинские расходы и финансовые потери в результате временной нетрудоспособности самого владельца полиса и пассажиров, находившихся в его машине в момент аварии, не зависимо от того, кто ее виновник. Такой полис важен, если попавший в аварию человек имеет не очень высокое покрытие по своей медицинской страховке или вообще не имеет ее. Если же медицинская страховка дорогая и дает высокое покрытие, то от третьего типа автостраховки можно отказаться или брать ее по минимуму. В ряде штатов, в том числе и Нью-Джерси, Калифорнии и столице – Вашингтоне, она не обязательна.

Следующие два типа страхования также не обязательны по американским зонам. Первый из них – это страхование на случай столкновения, когда покрывается материальный ущерб, нанесенный автомобилю владельца полиса по его вине в результате столкновения с другой машиной или неподвижным предметом – столбом, гидрантом, деревом и т.д. Второй – «всесторонняя страховка», покрывающая ущерб, причиненный в результате наводнения, пожара, урагана, землетрясения, а также в случаях вандализма и угона машины, то есть, когда невозможно найти виновных. Эти два типа страховки предполагают оплату расходов по ремонту в рамках приемлемых рыночных цен за вычетом суммы, которую должен заплатить владелец полиса в соответствии с заключенным контрактом со страховой компанией.

Несмотря на то, что страхование на случай столкновений и при стихийных бедствиях не является обязательным по законам всех штатов, эти типы полисов работают чаще всего.

Выбор оптимального страхового полиса водителем транспортного средства в США является делом сложным. В Америке существует множество страховых компаний, которые предлагают большое число различных схем страхования. При этом они учитывают возраст автомобилиста, район города, где содержится машина ночью, примерный ежедневный пробег, основная цель использования машины, сколько было нарушений правил дорожного движения в течение пяти лет, марка автомобиля и год выпуска, и многое другое. Все эти данные используются для расчета оптимального размера страхового покрытия и соответственного ежедневного страхового взноса.

Максимальные взносы платят иностранцы, у которых нет истории вождения машины в США. Лишь после 2–3 лет, когда такая история появляется, для них взносы могут быть сокращены. Поэтому страховой взнос для иностранца сразу после его приезда в Нью-Йорк может быть установлен в сумме до 7 тыс. долларов в год. С получением американских водительских прав, эта сумма может быть понижена на 2 тыс. долларов, а после нескольких лет вождения в Нью-Йорке иностранец может добиться снижения страхового взноса еще на пару тысяч долларов. И все это при условии безаварийного вождения и отсутствия проблем с полицией.

В настоящее время страховые компании переживают грандиозное обрушение стоимости акций на фоне финансового кризиса. Они стремятся компенсировать последствия финансового кризиса, в связи, с чем с января 2009 года выросли тарифы на страхование.

###  *Страхование в Канаде*

Страхование в Канаде частично напоминает американское, где отдельные штаты вправе устанавливать свои правила. Так и в каждой канадской провинции существует своя, особая система страхования, хоть чем-то, да отличающаяся от соседней.

Однако группа провинций (Британская Колумбия, Саскачеван, Манитоба и Квебек) стоит особняком – в них действует принадлежащая государству и государством же управляемая система страхования, насчитывающая уже более чем 30-летнюю историю. Согласно исследованию Ассоциации потребителей Канады, такое устройство позволяет жителям этих провинций платить за страховки меньшую сумму, чем жители других, где страхование осуществляется частными компаниями.

Но и среди этих четырех провинций существуют различия. Так, например, в Квебеке возможно купить государственную страховку только на защиту ответственности при причинении вреда жизни и здоровью.

Говоря о канадском автостраховании в целом, надо отметить, что автострахование по всей территории страны является обязательным. Различным, как уже упоминалось выше, является тот минимально возможный уровень покрытия, а также те дополнительные риски, которые можно включить в полис уже по собственному желанию. Но один риск обязателен всюду, кроме провинции Ньюфаундленд и Лабрадор – «Аварийное пособие» (Accident Benefits) – эта страховка покроет все медицинские расходы после аварии, а также потери вследствие утраты работоспособности. Причем действует она вне зависимости от того, кто виновен в происшествии, отсюда ее второе название (no fault).

Что касается остальных рисков, то на канадском рынке автострахования налицо набор различных вариантов (уникальных, повторимся, для каждой провинции) между двумя противоположными системами – вышеупомянутой no fault (когда вы страхуете не свою ответственность, а сами себя) и tort law (особой области законодательства, которая трактует варианты ответственности частного лица относительно тех повреждений, которые оно причинило другому лицу). Большинство страховых компаний Канады являются членами Канадского Бюро страхования, которое в совокупности представляет около 95% всего рынка страны, включая имущественное  и личное страхование (property and casualty, P&C).

Экономические показатели:

* Занятость: 110 000 человек.
* Платится ежегодно налогов в бюджеты всех уровней – $6 млрд.
* Общий размер собираемых страховых премий: $38 млрд.

2.3 Страхование транспортных средств в России

 Мировой финансовый и экономический кризис, оказавший существенное влияние на рос­сийскую экономику, обострил проблемы развивающегося страхового рынка Российской Фе­дерации. Одной из них является ориентированность ряда компаний на увеличение объемов продаж без обеспечения должного контроля за финансовой устойчивостью. Сокращение объ­емов собираемых премий при отсутствии страховых резервов, обеспеченных высоколиквид­ными активами, серьезно ухудшило финансовое положение таких страховщиков.

 В результате падения стоимости акций и иных ценных бумаг, банкротства ряда россий­ских банков, неплатежеспособности контрагентов — участников финансового рынка не ме­нее острой стала проблема нехватки ликвидности для выполнения страховых обязательств для страховщиков, проводивших недостаточно консервативную инвестиционную политику.

 Кризис также указал на необходимость в кратчайшие сроки обеспечить более эффектив­ную систему надзора, ужесточить требования к финансовой устойчивости и платежеспособно­сти страховщиков, ввести в страховых организациях систему внутреннего контроля и аудита. Требуют разрешения и затянувшиеся вопросы формирования актуарной инфраструктуры.

 Сокращение объема страховых премий потребовало от страховщиков оценки эффек­тивности работы всех ключевых направлений внутри компании: филиальной сети, каналов продаж, системы расчетов со страховыми агентами, IT-системы. Более серьезное внимание стало уделяться продуктовой линейке, ее соответствию современным условиям рынка, мерам по борьбе с мошенничеством и т. д. К сожалению, часть компаний выбрала иной путь: заниже­ние размера страховых выплат, необоснованный отказ в выплатах и иные действия, связанные с нарушением прав страхователей. В результате резко увеличилось число жалоб страхователей, потребовавшее усиления контрольных мероприятий со стороны органа страхового надзора, а также принятия самых жестких мер в отношении недобросовестных участников рынка.

 Рассмотрим аналитику страхования в России за 2003-2010 года.

В 2008 году объем страховой премии по всем видам страхования (кроме ОМС) составил 555 млрд. руб., страховых выплат — 250 млрд. руб., что, соответственно, на 14% и 23% боль­ше, чем в 2007 году. При этом уже в 1 полугодии 2010 года рост страховых премий сменился падением на 8% по отношению к аналогичному периоду предыдущего года. Волна кризиса до­катилась до страхового сектора и повлекла за собой резкое сокращение продаж по наиболее массовым добровольным видам страхования[12].

Страховой рынок активно растет при избытке денег у населения и предприятий, и быстро сворачивается при сокращении прибылей и доходов. Итоги 2010 года на страховом рынке прямо подтвердили эту зависимость. По итогам 2010 года общий сбор страховой премии на рынке без ОМС вырос на 8,2%, а дефлятор ВВП (инфляция по экономике в целом) составил 10,3%. Таким образом, реальный размер страхового рынка в России (без ОМС) в 2010 годусократился на 2% по сравнению с 2009 годом. При этом реальный размер рынка страхования за счет средств граждан остался на уровне 2009 года, а рынок страхования за счет средств предприятий снизился на 2,3% по сравнению с предшествующим годом. Таким образом, падение реального размера российского страхового рынка определяется сокращением сегмента корпоративного страхования. Если бы этот сегмент в реальном исчислении хотя бы оставался на прежнем уровне, отношение страховой премии к ВВП не сокращалось бы, а росло.

Сборы страховщиков за прошлый год составили 1,041 трлн. рублей. Неплохо, но без обязательной медицины (ОМС) эта величина гораздо скромнее – всего 566 млрд. По страхованию жизни компании собрали за 2010 год 23 млрд. рублей, по личному страхованию – 122 млрд. рублей, по «имуществу» – 278 млрд. рублей. Премия по автокаско достигла 138 млрд. рублей, а по ОСАГО – 92 млрд. рублей. На страховании имущества юрлиц собрали 96 млрд. рублей, а на ОМС – 485 млрд. рублей.

Таблица 2.3.1 - Ключевые показатели страхового рынка, 2006 год - 2010 года

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Период | Страховые премии, млрд. руб. | Страховые выплаты, млрд. руб. | Коэф­фициент выплат | Страховыепремии, кроме ОМС, млрд. руб. | Страховые выплаты, кроме ОМС, млрд. руб. | Коэффици­ент выплат, кроме ОМС |
| 2006 год | 610,6 | 352,8 | 57,8% | 407,1 | 162,1 | 39,8% |
| 2007 год | 776,0 | 481,9 | 62,1% | 486,1 | 203,8 | 41,9% |
| 2008 год | 952,0 | 626,5 | 65,8% | 555,0 | 249,8 | 45,0% |
| 2009 года | 493,7 | 352,1 | 71,3% | 271,6 | 135,2 | 49,8% |
| 2010 год | 1041,09 | 768,59 | 75,3 | 457,25 | 231,39 | 53,9 |

 Чрезмерная зависимость бизнеса от банковского и дилерского каналов продаж, а также от­сутствие у большинства страховщиков диверсификации портфеля, ориентирование на один- два вида страхования, таких как автострахование, страхование залогового имущества, добро­вольное медицинское страхование или страхование жизни заемщика, привели к серьезным затруднениям в работе многих компаний.

 Анализ поквартальных темпов прироста страховых премий (кроме ОМС), собираемых страховщиками, показывает, что первые значимые последствия финансового кризиса прояви­лись на страховом рынке в 4 квартале 2008 года, когда прирост страховых премий по отноше­нию к аналогичному периоду прошлого года составил менее 1 %. В 2009 году спад продолжился нарастающими темпами и составил в 1 квартале — 7%, во 2 квартале — 9%, в 3 квартале — 13%.

 В целом за прошедший год рынок худо-бедно, но смог улучшить результат. Общая сумма страховых премий и выплат по всем видам страхования за 2010 год составила 1041,09 и 768,59 млрд. рублей, что соответственно на 106,5% и 104,6% больше по сравнению с 2009 годом. Среди видов добровольного страхования наибольший удельный вес имеет страхование имущества, на долю которого приходится 60,82% общего объема премий по добровольному страхованию и 63,57% совокупных выплат. На втором месте по распространенности – личное страхование, кроме страхования жизни: 26,7% премий и 30,75% выплат.

 Среди видов обязательного страхования наибольшая доля приходится на обязательное медицинское страхование (ОМС): 83,12% от общего объема премий по обязательному страхованию и 88,46% выплат. На втором месте по распространенности – ОСАГО, удельный вес которого составляет 15,70% совокупного объема премий по обязательному страхованию и 10,32% выплат.
 В 2010 году везде и во всем (по премиям и выплатам) лидировал Центральный федеральный округ – 310,75 млрд. рублей страховых премий (55,9% от общего объема страховых премий) и 157,45 млрд. рублей выплат (53,7% от общего объема выплат). На втором месте Приволжский федеральный округ – 69,22 млрд. рублей (12,5%) страховых премий и 39,14 млрд. рублей выплат (13,3%)[13].

 По мнению генерального директора компании «Альфастрахование» Владимира Скворцова, увеличение капиталов – одно из знаковых событий 2010 года. Кроме того, активно идущие на рынке процессы консолидации страховщиков и реформа законодательства в сфере ОМС изменят лицо отрасли уже в ближайшее время. «Относительно 2011 года можно прогнозировать, что приоритетными видами страхования будут: автострахование (за счет увеличения объема продаж новых автомобилей), медицинское страхование (по причине реформы ОМС и растущего интереса потребителей к вопросам, связанным с медицинским страхованием), страхование имущества и развитие страхования жизни, – считает эксперт. – Однако явного «локомотива» роста не будет – все сегменты страхования будут развиваться более или менее равномерно».

 Рисунок 1- Темпы прироста страховых премий 2007 года – 2010 года

 В 2008 году страховые премии по всем видам страхования составили 952 млрд. руб., а вы­платы — 627 млрд. руб., что на 23% и 30% больше, чем годом ранее. В 2009 года темпы роста страховых премий существенно снизились: прирост составил всего 4% по отно­шению к аналогичному периоду прошлого года, при этом выплаты выросли на 25%.

Добровольное имущественное страхование (кроме страхования ответственности) являет­ся основным сегментом российского страхового рынка, почувствовавшим на себе воздействие мирового финансового кризиса. Снижение доходов населения, сокращение предприятиями расходов на страхование, снижение ВВП, падение объемов производства и импорта привели к резкому снижению объема страховых премий по страхованию имущества.

 В 2008 году объем страховых премий по имущественному страхованию (кроме страхова­ния ответственности) составил 317,4 млрд. руб., что на 15,7% больше, чем в 2007 году. Нега­тивные последствия финансового кризиса проявились в данном секторе лишь в 4 квартале, ранее страховые премии показывали уверенный рост. При этом страховые выплаты продол­жили свой рост и составили в 2008 году уже 125,6 млрд. руб., что на 37,3% больше аналогично­го показателя предыдущего года. Данное расхождение в темпах роста страховых премий и вы­плат не замедлило сказаться и на коэффициенте выплат по страхованию имущества: с 33% в 2007 году он вырос до 40% в 2008 году. Соответственно изменилась и убыточность по данной группе видов страхования: с 39% в 2007 году она выросла до 50% в 2008 году. Приведенные показатели прироста страховых премий, выплат, а также коэффициента выплат значительно разнятся в сегментах страхования имущества юридических и физических лиц.

Совокупная страховая сумма за 2008 год увеличилась с 7,9 трлн. руб. до 9,7 трлн. руб. по до­говорам, заключенным с физическими лицами, и с 49,6 трлн. руб. до 67,1 трлн. руб. по догово­рам, заключенным с юридическими лицами.

Наблюдаемый с 2005 года резкий рост страховых премий в этом сегменте в основном был вызван ростом страховых премий и выплат по договорам, заключенным с физическими лица­ми. Если в 2003 году 76% страховых премий в данных видах страхования приходилось на дого­воры, заключенные с юридическими лицами, то в 2008 году их доля снизилась до 51 %. При этом коэффициент выплат по договорам, заключенным с физическими лицами, по-прежнему пре­вышает вдвое аналогичный показатель по договорам, заключенным с юридическими лицами.

Отдельно следует остановиться на поведении рынка страхования за счет средств населения. Из статистики Росстата известно, что в 2008-2010 годах реальные доходы населения непрерывно росли (2,3%, 2,1%, 4,6% соответственно). Тем не менее, в 2009 году произошло заметное снижение объема премий за счет средств граждан как в реальном, так и в номинальном исчислении (на 7 и 15% соответственно), а в 2010 году они незначительно превысили уровень 2008 года. В 2009 и 2010 году мы видели реальный отрицательный рост этого рынка, несмотря на рост реальных доходов населения.

Рисунок 2 - Структура страховых премий по договорам имущественного страхования, заключенным с физическими лицами

 Структура объектов страхования по договорам, заключенным с физическими и с юридиче­скими лицами, заметно различается. Так, 88% страховых премий по договорам, заключенным с физическими лицами, приходится на страхование средств наземного транспорта и 8% — на страхование строений граждан. На протяжении последних шести лет АвтоКАСКО постепенно становится наиболее востре­бованным добровольным видом страхования для физических лиц.

 Концентрация на рынке имущественного страхования в 2008 году продолжала увеличи­ваться: если в 2007 году данными видами страхования занимались 562 страховые организа­ции, то год спустя — 510. Однако такое сокращение количества страховщиков на рынке иму­щественного страхования почти не изменило сложившихся пропорций: на 50 крупнейших страховщиков по-прежнему приходится 80% страховых премий, доля двадцатки крупнейших увеличилась с 60% до 62%, а доля десятки лидеров — с 44% до 45%. Уровень выплат по имущественному страхованию за счет средств предприятий в 2010 году поднялся до вполне разумного уровня в 37% против 11% в 2001 году. На основании этого можно ожидать, что уже в 2011 году реальный рост рынка страхования за счет средств предприятий выйдет в положительную зону, а с ним – и реальный рост всего российского страхового рынка. А отношение страховой премии к ВВП перестанет снижаться.

 Доходы наиболее состоятельных россиян заметно упали в 2009 году, несмотря на то, что средний уровень доходов населения сохранился на прежнем уровне. В 2010 году доходы наиболее состоятельной группы возобновили свой рост, однако в реальном исчислении они остались на уровне 2009 года. Именно этим объясняется нулевой реальный рост рынка страхования за счет средств граждан в 2010 году.

 Доходы верхних имущественных групп сложно прогнозировать. Однако с высокой вероятностью можно предположить, что 2011 год станет временем довольно быстрого роста российской экономики и по итогам года рост ВВП страны составит около 5%. Оживление бизнеса приведет к росту доходов предпринимателей и высокооплачиваемых специалистов, составляющих наиболее состоятельную децильную группу. Так что в начавшемся году можно с высокой уверенностью прогнозировать заметный рост рынка страхования за счет средств населения. По нашим оценкам, рост премии на этом рынке может составить в 2011 году около 15%.

Таблица 2.3.2 - Страховщики, лидирующие по страховым премиям в 2010 году

тысячах рублей

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| № п/п | Наименование страховой организации | Стра­ховые премии,  | Страхо­вые вы­платы,  |
| 1 | Росгосстрах | 74 305 421 | 38 189 147 |
| 2 | СОГАЗ | 46 938 672 | 22 234 773 |
| 3 | Ингосстрах | 41 166 986 | 28 432 752 |
| 4 | РЕСО-Гарантия | 35 811 050 | 19 373 517 |
| 5 | Военно-страховая компания | 25 147 463 | 12 947 974 |
| 6 | РОСНО | 20 586 897 | 17 385 305 |
| 7 | АльфаСтрахование | 20 463 266 | 10 482 336 |
| 8 | Согласие | 15 798 127 | 6 988 082 |
| 9 | Группа Ренессанс Страхование | 12 000 376 | 6 515 823 |
| 10 | УралСиб | 10 362 707 | 8 885 069 |
| 11 | Страховая группа МСК | 10 019 815 | 7 319 586 |
| 12 | ЖАСО | 9 856 388 | 7 092 802 |
| 13 | МАКС | 9 460 176 | 5 684 116 |
| 14 | Капитал Страхование | 8 667 868 | 3 448 530 |
| 15 | Спасские ворота | 8 604 271 | 6 578 907 |
| 16 | Югория | 7 527 102 | 4 524 740 |
| 17 | Цюрих | 6 546 390 | 5 634 637 |
| 18 | Дженерали ППФ Страхование жизни | 6 300 497 | 249 023 |
| 19 | Ростра | 5 878 179 | 2 275 855 |
| 20 | ВТБ Страхование | 5 543 383 | 1 677 193 |

2.4 Перспективы развития страхования транспортных средств в России

Активное развитие различных видов страхования в 2008 году отмечается спадом темпов роста сегодня. На фоне финансового кризиса свое развитие получат наиболее бюджетные виды страхования. В области автомобильного страхования активное развитие идет у страхования с франшизой за счет снижение расходов. Отмечается также увеличение рисков в отношении страхователя из-за участившихся случаев банкротства небольших страховых компаний.

В связи с недавними изменениями коэффициентов ОСАГО, учитывающие особенности региона и стаж водителя, данный вид страхования получит рост в 10-15%.

Прямая зависимость наблюдается в отношении КАСКО-покупка нового автомобиля, дальнейшее уменьшение развития КАСКО обусловлено снижением покупок новых автомобилей. Но страховые компании разрабатывают новые программы автострахования с франшизой, ориентированные на покупающих подержанные автомобили.

Увеличение проблем с оформлением выплат автострахования КАСКО и ОСАГО, отмечается на фоне нового закона об упрощенном оформлении ДТП. Неотработанный механизм согласования действий и сбора документов, негарантированный возврат суммы выплат (направленных на урегулирование) страховой компании могут привести к ряду банкротств. Также увеличится активность мошенников из-за отсутствия сотрудников ГИБДД на месте ДТП.

Уже составлен «черный» список ненадежных компании по автострахованию, включающий в себя около 17-ти компаний. Список составлен Российским Союзом Автостраховщиков (РСА) и содержит компании, на которые поступило большое количество жалоб от клиентов. Хотя, некоторые компании внесены в список необоснованно, например, компания «Мегарус-Д». По результатам повторной проверки все показатели по страхованию оказались в норме.

Возможно также определением государством цены человеческой жизни, так как на сегодняшний день различные виды аварий имеют различные суммы выплат. После повального повышения цен на каско в октябре 2008 – феврале 2009 страховщики снова начали увеличивать свои тарифы: в марте–апреле в среднем по рынку они выросли еще на 10–15%. Правда, не для всех автомобилей, а лишь для определенных марок. Более всего пострадали владельцы японских авто, а также недорогих бюджетных машин. Дошло до того, что СК стали формировать своего рода черные списки из авто, для которых сейчас выставляют высокие тарифы по каско: это машины, часто попадающие в аварии либо угоняемые преступниками.

Единственная причина нынешнего повышения тарифов — это изменение методик их расчетов по автокаско. До сих пор одним из главных критериев при определении стоимости полиса была цена транспортного средства: чем дороже авто, тем она выше. Теперь же СК все чаще всматриваются в марки и даже модели машин.

Последние исследования страховых компаний показали, что степень повреждения разных автомобилей в результате одного и того же страхового события напрямую зависит от конструктивных особенностей конкретных марок и моделей машин, а не от их стоимости. В результате удара одинаковой силы мощный внедорожник получит лишь пустяковые вмятины, а хрупкий автомобиль китайского производства потребует серьезного ремонта. Исходя из этого, СК даже сформировали своего рода черный список марок, ремонт которых после ДТП выливается в наибольшие затраты.

Вторая причина пересмотра стоимости каско — это повышенная аварийность определенных марок авто. В разгар кризиса финансисты, которые еще в прошлом году могли себе позволить крупные погрешности, стали тщательнее высчитывать, кто чаще всего попадает в ДТП. В перечень «аварийных» попали в основном машины бюджетного или бизнес-класса: Chevrolet (Aveo, Lacetti), Toyota (Land Cruiser, Prado, Camry, Corolla, Auris) , Volkswagen (Passat, Golf, Jetta), Hyundai (Sonata, Elantra, SantaFe, Getz), Honda (Accord, Civic), Skoda (Octavia, Fabia, А5) и Mazda (СХ7, 3,6).

Под шумок пересмотра методик страховщики начали повышать тарифы по каско и для машин, ремонт которых в последнее время особенно активно дорожает на фирменных СТО: в первую очередь из-за роста цен на запчасти после подорожания доллара и евро. Перечень наиболее дорогих для страховщиков традиционно возглавляют автомобили премиум-класса: Porsche, Jaguar, Land Rover, Maserati и т. д. Также можно выделить некоторые модели Hyundai, Toyota, Mercedes-Benz, Volkswagen, Mazda, Honda и KIA. Цены на запчасти у их официальных дилеров в столице за последние три-четыре месяца выросли на 10–45%, а то и 60%. При этом авторизованные сервисы часто стремятся заработать всеми доступными способами. Например, навязать клиентам и СК ремонтные работы, в которых не всегда есть необходимость. Но наиболее дорого обходится ремонт всех марок японских авто, таких как Toyota, Mitsubishi, Honda, Subaru и Nissan.

Еще одна категория транспортных средств, которую недолюбливают страховщики, — наиболее часто угоняемые машины. Рейтинг полюбившихся преступникам марок и моделей компании обновляют ежегодно. В нынешнем году наблюдается тенденция по угонам автомобилей японского производства — Lexus, Toyota и Honda. В 2007–2008 годах в лидерах были немецкие машины, как правило, модели Volkswagen» [9,с.15].

По-прежнему популярными у злоумышленников остаются авто массового сегмента, такие как Daewoo. Как правило, их угоняют лишь для того, чтобы разобрать на запчасти, спрос на которые стабильно высок. Впрочем, страховщики обещают не повышать тарифы на автомобили, пользующиеся большим спросом у угонщиков, а лишь ограничиться ужесточением условий договоров.

Размер подорожания одних и тех же марок и моделей авто может быть самым разным: он напрямую зависит от статистики аварийности каждой отдельно взятой компании. А потому страховщики советуют водителям перед покупкой полиса изучать расценки в разных СК, ведь повышение тарифов этой весной может достигать 30%.

По словам финансистов, нынешнее повышение расценок не станет кампанией по росту цен, рассчитанной на несколько месяцев, как это обычно бывает. Страховщики обещают сделать подорожание каско постоянным процессом: тарифы будут пересматриваться по мере увеличения аварийности и стоимости услуг СТО.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

 В заключении, необходимо отметить, что страхование транспортных средств необходимо, поскольку на современном этапе экономического развития нашей страны страхование в определенной степени становится несущей конструкцией экономических отношений, обеспечивая непрерывность общественного развития и повышение уровня жизни.

В данной работе были рассмотрены и решены такие задачи, как:

1. Исследованы теоретические аспекты страхования транспортных средств.
2. Проведен анализ особенностей страхования транспортных средств.
3. Проанализированы перспективы страхования автотранспортных средств в современной России.

 В современных условиях ни одно предприятие не может обойтись без автотранспорта. У большинства организаций необходимые автомобили находятся в собственности. Предприятия, не располагающие собственным транспортом, арендуют его. Но, к сожалению, пока никто и ничто не может обеспечить абсолютной защиты машин от угонов или аварий.

 На современном российском рынке страхование автомобильного транспорта является одним из немногих видов страхования, пользующихся реальным спросом у населения. Не менее актуально это и для юридических лиц – владельцев автотранспортных средств, так как автопарк предприятия может быть весьма большим. Тем не менее, сейчас застраховано не более 15% всех автомобилей. Это свидетельствует о том, что пока еще не все автовладельцы адекватно оценивают риск и стремятся обезопасить себя при помощи страхования.

 Каждый владелец транспортного средства обязан возместить материальный ущерб, причиненный третьим лицам в результате дорожно-транспортного происшествия. Поэтому в создании страхового фонда по страхованию гражданской ответственности должны принимать участие все владельцы автотранспортных средств являющихся источниками повышенной опасности. Законодательство предусматривает, что в случае нанесения вреда здоровью, повлекшего потерю трудоспособности, или утраты имущества в результате дорожно-транспортного происшествия с владельца этого транспортного средства в судебном порядке взыскиваются денежные суммы компенсирующие материальный ущерб потерпевшего.

 Страхование водных транспортных средств занимает не последнне место в мировой практике страхования. В наши дни объем грузов перевозимых морским флотом достаточно велик, что в свою очередь приводит к необходимомсти страхования его от непредвиденных потерь или иного рода бедствий которые могут возникнуть как с самим грузом так и транспортным средств.

Железные дороги являются наиболее рентабельным видом транспорта для перевозок вагонных партий грузов навалом каменного угля, руды, песка, сельскохозяйственной и лесной продукции - на дальние расстояния. Недавно железные дороги начали увеличивать число услуг с учетом спецификации клиентов. Было создано новое оборудование для более эффективной грузообработки отдельных категорий товаров, платформы для перевозки автомобильных прицепов (рейсовый контрейлер), стали предоставляться услуги в пути, такие как переадресование уже отгруженных товаров в другой пункт назначения прямо на маршруте и обработка товаров в ходе перевозки.

 Кроме того, в настоящее время необходимо страхование и воздушных транспортных средств потому, что большая часть грузов перевозится и воздушными судами.

 На основании рассмотренного материала в целом имеются все основания заявить, что страхование транспортных средств динамично развивается и страховой бизнес осваивает новые территории.

Можно назвать целый ряд позитивных моментов в развитии страхования транспортных средств в России за истекшие два года, помимо роста количественных показателей. Появилась целая группа компаний, не только располагающих мощным потенциалом развития, но и нацеленных на инновационную волну.

 Сегодня у страхового бизнеса большие перспективы. С каждым годом все больше людей понимают преимущество страхования. Страхование транспортных средств имеет, и будет иметь колоссальное значение для обеспечения социальной и экономической стабильности нашей страны.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННОЙ ЛИТЕРАТУРЫ

1. Страхование: учеб. пособие. – М. : ТК Велби, Изд-во Проспект, 2007. – 744с.
2. Страхование: учебник. / С.В. Ермасов, Н.Б. Ермасов – 2-е изд. перераб. и доп. - М. : Высшее образование, 2008. – 613с.
3. Маренков Н.Л., Косаренко Н.Н. Страховое дело. Серия «Высшее образование». Москва: Национальный институт бизнеса.

 Ростов-на-Дону: Изд-во «Феникс», 2003. – 608 с.

1. Петров М.И. Комментарий к Федеральному закону «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств». М.: ИКЦ «МарТ»; Ростов н/Д: Издательский центр «МарТ», 2005. – 256 с.
2. Федеральный закон Российской Федерации от 25.04.2002 №40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (в ред. Федерального закона от 28.02.2009 №30-ФЗ) // Собрание законодательства РФ, 06.05.2002, №18, с. 1720.
3. Журнал «Страховое дело» август 2006
4. Журнал «Страховое дело» сентябрь 2006
5. Журнал «Страховое дело» июнь 2010
6. Журнал «Страховое дело» июль 2010
7. [www.avto.ru](http://www.avto.ru)
8. [www.car-tales.ru](http://www.car-tales.ru)
9. [www.insuru.ru](http://www.insuru.ru)
10. [www.prostrahovanie.ru](http://www.prostrahovanie.ru)
11. www.711.ru