

МИНИСТЕРСТВО ОБРАЗОВАНИЯ И НАУКИ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

Федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение
высшего профессионального образования
«Пензенский государственный университет
архитектуры и строительства»
(ПГУАС)

Е.Ю. Миненко

**СТРАХОВАНИЕ РИСКА
НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ**

Пенза 2015

УДК 656.09:368

ББК 39.3:65.271

М61

Рецензент– кандидат экономических наук,
доцент кафедры экономики и менеджмента
ФГБОУ ВПО «Рязанский государственный
агротехнологический университет им. П.А.Костычева»
И.В.Федоскина

Миненко Е.Ю.

М61 **Страхование риска на автомобильном транспорте: моногр. /**

Е.Ю. Миненко. – Пенза: ПГУАС, 2015. – 128 с.

ISBN 978-5-9282-1256-8

В монографии подробно проведено исследование страхового рынка России и Пензенской области в рамках КАСКО.

Подготовлена на кафедре «Организация и безопасность движения» и предназначена для студентов, обучающихся по направлению 23.03.01 и 23.04.01 «Технология транспортных процессов».

ISBN 978-5-9282-1256-8

© Пензенский государственный университет
архитектуры и строительства, 2015

© Миненко Е.Ю., 2015

О Г Л А В Л Е Н И Е

ПРЕДИСЛОВИЕ	4
1. ИССЛЕДОВАНИЕ ОТЕЧЕСТВЕННОГО РЫНКА АВТОТРАНСПОРТНОГО СТРАХОВАНИЯ.....	5
1.1. Виды и объекты страхования. Страховые случаи и страховые риски. Договор страхования	5
1.2. Страховая сумма и страховая премия	13
1.3. Действия страхователя и страховщика при наступлении страхового случая	17
1.4. Страховые выплаты.....	21
1.5. Анализ страхового рынка России.....	26
1.6. Исследование российского добровольного автотранспортного страхования	33
1.7. Основные проблемы при принятии решения о автостраховании ..	43
2. МЕТОДИКА ОЦЕНКИ РИСКОВ В АВТОТРАНСПОРТНОМ СТРАХОВАНИИ.....	48
2.1. Характеристика рисков при автотранспортном страховании	48
2.2. Методика актуарных расчетов в автостраховании	58
3. ИССЛЕДОВАНИЕ АВТОТРАНСПОРТНОГО СТРАХОВАНИЯ В РОССИИ И ПЕНЗЕНСКОЙ ОБЛАСТИ	64
3.1. Анализ дорожно-транспортной аварийности в России.....	64
3.2. Анализ дорожно-транспортной аварийности в Пензенской области	74
3.3. Анализ транспортных средств, находящихся в угоне	81
3.4. Анализ рынка добровольного автострахования.....	84
3.5. Исследование автотранспортного страхования в рамках КАСКО по Пензенской области.....	89
4. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ДТП ...	93
4.1. Действие основных вредных и опасных факторов при расследовании ДТП	93
4.2. Основные решения по обеспечению безопасности в зоне расследования ДТП.....	106
ЗАКЛЮЧЕНИЕ	108
БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК	109
ПРИЛОЖЕНИЕ.....	111

ПРЕДИСЛОВИЕ

В настоящее время в России страхование автотранспорта (КАСКО) является наиболее распространенным, после страхования обязательной автогражданской ответственности (ОСАГО). Введение ОСАГО увеличило интерес к страхованию, как на социальном, так и на потребительском уровне. Когда вводилось ОСАГО, более половины автовладельцев рассматривали эту страховку, как страхование непосредственно автомобиля.

При заключении договоров ОСАГО многие клиенты страхуют автомобили и по КАСКО, и это свидетельствует о том, что ОСАГО стимулирует интерес потребителей к страхованию автотранспорта, в котором, из-за особенностей рисков и дорожно-транспортной ситуации на дорогах России, убыточность у некоторых страховых компаний колеблется от 20 % до 80 %.

В настоящее время в некоторых ведущих московских страховых компаниях до 40 % денежных поступлений приходится на страхование автотранспорта. По информации страховщиков, страхование автотранспорта является самым убыточным видом страхового бизнеса, и в то же время занимает лидирующие позиции на рынке, эти два факта обуславливают необходимость правильного расчета страхового тарифа в страховании автотранспорта [9].

Для адекватной оценки своих обязательств, страховщикам необходимо правильно формировать страховые тарифы. При расчете страхового тарифа важное место занимает анализ законов распределения:

- а) числа страховых случаев в одном договоре;
- б) величины ущерба в одном договоре;
- в) величины ущерба во всем портфеле. На основе закона распределения можно оценить вероятность разорения страховой компании, выбрать правильную тарифную политику, сформировать достаточный страховой резерв, а также оценить потребность в перестраховании.

1. ИССЛЕДОВАНИЕ ОТЕЧЕСТВЕННОГО РЫНКА АВТОТРАНСПОРТНОГО СТРАХОВАНИЯ

1.1. Виды и объекты страхования.

Страховые случаи и страховые риски. Договор страхования

Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО)

Правила обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств утверждены Постановлением Правительства РФ от 07.05.2003 г. №263, от 28.08.2006 г. №525, от 18.12.2006 №775, с изм., внесенными решением Верховного суда РФ от 10.07.2006 г. №ГКПИ06-529.

Объектом обязательного страхования являются имущественные интересы, связанные с риском гражданской ответственности владельца ТС по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевших при использовании ТС на территории Российской Федерации.

Обязательному страхованию не подлежит риск гражданской ответственности владельцев следующих ТС;

- максимальная конструктивная скорость, которых составляет не более 20 км/ч;

- на которые по их техническим характеристикам не распространяются положения законодательства Российской Федерации о допуске ТС к участию в дорожном движении на территории Российской Федерации;

- которые находятся в распоряжении Вооруженных Сил Российской Федерации, за исключением автобусов, легковых автомобилей и прицепов к ним, иных ТС, используемых для обеспечения хозяйственной деятельности Вооруженных Сил Российской Федерации;

- которые зарегистрированы в иностранных государствах, если гражданская ответственность владельцев таких ТС застрахована в рамках международных систем обязательного страхования, участником которых является Российская Федерация.

Страховым случаем признается наступление гражданской ответственности страхователя, иных лиц, риск ответственности которых застрахован по договору ОСАГО, потерпевших при использовании ТС, которое влечет за собой обязанность страховщика произвести страховую выплату.

Не возмещается вред, причиненный вследствие:

- непреодолимой силы либо умысла потерпевшего;
- воздействия ядерного взрыва, радиации или радиоактивного заражения;
- военных действий, а также маневров или иных военных мероприятий;

- гражданской войны, народных волнений или забастовок.

Не возмещается также вред, причиненный имуществу, принадлежащему лицу, ответственному за причиненный вред, Не относятся к страховым случаям:

- причинение вреда при использовании иного ТС, чем то, которое указано в договоре ОСЛГО;

- причинение морального вреда или возникновение обязанности по возмещению упущенной, выгоды;

- причинение вреда при использовании ТС в ходе соревнований, испытаний или учебной езды в специально отведенных для этого местах;

- загрязнение окружающей природной среды;

- причинение вреда в результате воздействия перевозимых грузов, если риск такой ответственности подлежит обязательному страхованию в соответствии с законом о соответствующем виде обязательного страхования;

- причинение вреда жизни или здоровью работников при исполнении ими трудовых обязанностей, если этот вред подлежит возмещению в соответствии с законом о соответствующем виде обязательного страхования или обязательного социального страхования;

- возникновение обязанности по возмещению работодателю убытков, вызванных причинением вреда работнику;

- причинение водителем вреда управляющему им ТС и прицепу к нему, перевозимому в них грузу, установленному на них оборудованию;

- причинение вреда при погрузке груза на ТС или его разгрузке;

- причинение вреда при движении ТС по внутренней территории организации;

- повреждение или уничтожение антикварных и других уникальных предметов, зданий и сооружений, имеющих историко-культурное значение, изделий из драгоценных металлов и драгоценных и полудрагоценных камней, наличные деньги, ценные бумаги, предметов религиозного культа, а также произведений науки, литературы и искусства, других объектов интеллектуальной собственности;

- возникновение обязанности владельца ТС возместить вред в части, превышающей размер ответственности, предусмотренный главой 59 Гражданского кодекса Российской Федерации (в случае, если более высокий размер ответственности установлен Федеральным законом или договором).

Владелец ТС имеет право на свободный выбор страховщика, осуществляющего обязательное страхование. Страховщик не вправе отказать в заключении договора обязательного страхования владельцу ТС, обратившемуся к нему с заявлением о заключении договора и представившему ему необходимые документы:

- заявление в установленной форме о заключении договора (прил. 1);

- паспорт или иное удостоверение личности (если страхователем является физическое лицо);
- свидетельство о регистрации юридического лица (если страхователем является юридическое лицо, зарегистрированное в Российской Федерации);
- паспорт ТС или свидетельство о регистрации указанного в заявлении о заключении договора ТС;
- водительское удостоверение (или его копия) лица (лиц), допущенного (допущенных) к управлению страхуемым ТС.

Страхователь несет ответственность за полноту и достоверность сведений и документов, представляемых страховщику.

При заключении договора страховщик вправе провести осмотр ТС по месту жительства страхователя (по месту нахождения юридического лица).

Вместе с заявлением о заключении договора ОСАГО страхователь представляет страховщику сведения о количестве и характере наступивших страховых случаев и страховых выплатах, которые имели место ранее. Такие сведения не представляются лицом, ежегодно перезаключающим договор ОСАГО у одного страховщика.

При заключении договора ОСАГО, предусматривающего управление ТС несколькими водителями, страхователь представляет страховщику сведения о страховании в отношении каждого указанного им водителя.

Граждане вправе заключать договор с учетом ограниченного использования принадлежащих им ТС. Период использования ТС в течение года, а также водители, допущенные к управлению им, указываются в заявлении о заключении договора.

Договор обязательного страхования заключается на 1 год и ежегодно продлевается. Владельцы ТС, зарегистрированных в иностранных государствах и временно используемых на территории Российской Федерации, заключают договор на весь срок временного использования таких ТС, но не менее чем на 15 календарных дней.

Документом, удостоверяющим осуществление ОСАГО, является страховой полис (прил. 2), который выдается страхователю непосредственно при уплате им страховой премии.

При регистрации приобретенного ТС (покупке, наследовании, принятии в дар и т.д.) его владелец должен предъявить сотруднику регистрирующего органа страховой полис обязательного страхования, подтверждающий заключения договора страхования на 1 год.

Бланк страхового полиса ОСАГО имеет единую форму на всей территории Российской Федерации и является документом строгой отчетности.

Одновременно со страховым полисом страхователю бесплатно выдаются перечень представителей страховщика в субъектах Российской Федерации, специальный знак государственного образца, бланк извещения

о ДТП (прил. 3) по форме, утвержденном МВД Российской Федерации по согласованию с Министерством финансов РФ.

Водитель ТС, участвующий в дорожном движении, обязан иметь при себе страховой полис ОСАГО и специальный знак государственного образца.

При утрате страхового полиса ОСАГО, специального знака государственного образца и бланка извещения о ДТП страхователь имеет право на получение их дубликатов бесплатно.

Срок действия договора ОСАГО продлевается на следующий год, если страхователь не позднее, чем за 2 месяца до истечения срока действия этого договора не представил страховщику письменное заявление об отказе от продления срока действия договора. При продлении срока договора страхователю выдается новый страховой полис и специальный знак государственного образца после уплаты им страховой премии страховщику.

Действие договора ОСАГО досрочно прекращается в следующем случае:

- смерть страхователя или собственника ТС;
- ликвидация юридического лица – страхователя;
- ликвидация страховщика;
- гибель (кража) застрахованного ТС;
- иные случаи, предусмотренные законодательством РФ. Страхователь

вправе досрочно прекратить действие договора в следующих случаях:

- отзыв лицензии страховщика;
- замена собственника ТС.

Страховщик вправе досрочно прекратить действие договора в случае выявления ложных или неполных сведений, представленных страхователем при заключении договора страхования ОСАГО, имеющих существенное значение для определения степени страхового риска.

В случае досрочного прекращения действия договора ввиду ликвидации юридического лица-страхователя ложных сведений страховая премия по договору страхования страхователю не возвращается. В остальных случаях страховщик возвращает страхователю часть страховой премии за неистекший срок действия договора.

Добровольное страхование транспортных средств

К объектам страхования могут быть отнесены:

- Транспортные средства и самоходные машины, зарегистрированные или подлежащие регистрации в Государственной инспекции безопасности дорожного движения (ГИБДД) Министерства внутренних дел Российской Федерации (МВД РФ) или в Главной Государственной Инспекции по надзору за техническим состоянием самоходных машин и других видов техники (Главтехнадзор), прошедшие таможенное оформление (для ТС, ввезенных из других государств) и не находящиеся в розыске. Техническое

состояние и оборудование ТС должны отвечать требованиям соответствующих стандартов, правил технической эксплуатации, инструкций предприятий-изготовителей, регистрационных документов и другой нормативно-технической документации. Не подлежат принятию на страхование.

- ТС, ввезенные на территорию Российской Федерации с нарушением действующих таможенных норм и правил либо числящиеся в информационных базах органов МВД или Интерпола как похищенные. Не подлежат также принятию на страхование ТС, имеющие значительные механические и коррозионные повреждения кузова, с поврежденным (удаленным, нечитаемым) идентификационным номером (УВД), с неустановленным годом выпуска.

- Дополнительное оборудование, установленное на ТС стационарно и не входящее в его базовую заводскую комплектацию. На страхование не принимаются: съемные панели управления и дистанционные пульта управления ауди-, видео- теле- и радиосистем, радиотелефоны, внешние радиоантенны, навесные багажники, чехлы на сидения, коврики, чехол на внешнее запасное колесо.

- Гражданская ответственность собственника ТС или лиц, допущенных к управлению ТС и указанных в Договоре страхования, за ущерб, нанесенный имуществу и (или) вред, причиненный жизни и здоровью третьих лиц при эксплуатации застрахованного ТС.

- Жизнь и здоровье водителя и пассажиров, находящихся в застрахованном ТС.

Договор страхования может быть заключен на один из страховых рисков или их комбинацию:

- **Риск «Повреждение»** – повреждение или уничтожение застрахованного ТС или его частей в результате: ДТП, в том числе столкновение с неподвижными или движущимися предметами, опрокидывание; пожар, который явился следствием технической неисправности ТС при условии соблюдения требований соответствующих стандартов, правил технической эксплуатации, инструкций заводов-изготовителей и другой нормативно-технической документации; взрыв; необычные для данной местности стихийные явления природы (землетрясения, град, бури, ураган, смерч, наводнения); падение или попадание посторонних (инородных) предметов, а том числе снега и льда, гравия из-под колес других ТС; противоправные действия третьих лиц. На страхование по данному риску принимаются ТС отечественного и иностранного производства, а также дополнительное оборудование данных ТС.

- **Риск «Хищение»** – хищение, а также угон застрахованного ТС. Страхование по риску «Хищение» осуществляется только совместно с риском «Повреждение». На страхование по риску «Хищение» легковые авто-

мобили и микроавтобусы принимаются при условии их оборудования противоугонными средствами в полном соответствии с требованиями страховщика, о чем делается соответствующая запись в договоре.

- **Риск «Автокаско»** – совокупность рисков «Повреждением и «хищением».

«Дополнительное оборудование» принимается на страхование по риску «Автокаско» при условии страхования ТС, на котором оно установлено. При этом само ТС может быть застраховано на условиях как «Автокаско», так и «Повреждение». Во втором случае хищение дополнительного оборудования вместе с ТС не является страховым случаем.

- **Риск «Гражданская ответственность»** – ущерб, нанесенный имуществу и (или) вред, причиненный жизни и здоровью третьих лиц при эксплуатации застрахованного ТС. Страхование данного риска является добровольным и не замещает обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО), а только дополняет его. Страховщик возмещает в пределах установленной договором страховой суммы только тот ущерб третьим лицам, который превышает лимит страховых возмещений по ОСАГО.

- **Риск «Несчастный случай»** – гибель или постоянная утрата общей трудоспособности водителя и пассажиров, принятого на страхование ТС в результате событий, перечисленных в страховом риске «Повреждение». Страхование по риску «Несчастный случай» осуществляется только совместно с риском «Автокаско» или «Повреждением».

До заключения договора необходимо согласование риска между страхователем и страховщиком при наличии следующих обстоятельств:

- ТС относится к «группе риска» (прил. 8), при этом уровень охранно-противоугонного оснащения, установленного на ТС, не соответствует установленным требованиям;

- ТС имеет страховую стоимость на момент заключения договора страхования, превышающую 80 тыс. долларов США;

- ТС, срок службы которых превышает 7 лет, – ТС иностранного производства, и 5 лет, – отечественного производства;

- ТС является спортивным кабриолетом, эксклюзивным (не серийного производства) или с правым расположением руля;

- ТС передается в аренду или в прокат, используется в режиме такси или тест-драйва;

- ТС имеет элементы аэрографии на кузове;

- ТС является бронированным автомобилем;

- ТС является самоходной машиной стоимостью свыше 50 тыс. долларов США;

«ТС временно ввезено на территорию Российской Федерации под обязательство обратного вывоза»;

« Отсутствует полный комплект оригинальных ключей к заявленному на страхование ТС;

- ТС страхуется с условием расширения покрытия на территорию другого государства.

Согласование риска включает: определение условий страхования; определение страховой стоимости (для ТС и дополнительного оборудования) и страховой суммы; определение базового и расчетного страхового тарифа.

Для заключения договора (полиса) страхования страхователь или его представитель:

- подает страховщику письменное заявление по установленной страховщиком форме (прил. 4);

- предъявляет страховщику подлинники регистрационных документов на принимаемое на страхование ТС (свидетельство о регистрации и паспорт ТС);

- предъявляет принимаемое на страхование ТС для осмотра страховщику. По результатам осмотра составляет акт осмотра, подписываемый страхователем (его представителем).

Заявление (информация о ТС, условиях его хранения, оборудовании противоугонными системами, лицах допущенных к управлению) заполняется и подписывается собственноручно страхователем или его представителем. Все пункты заявления должны быть заполнены разборчивым почерком и не допускать двойного толкования. Если после заключения договора страхования будет установлено, что страхователь сообщил страховщику ложные сведения, страховщик при наступлении страхового случая вправе отказать страхователю в выплате страхового возмещения.

При принятии на страхование ТС, не прошедшего регистрацию в органах ГИБДД, вместо свидетельства о регистрации ТС предъявляется справка-счет.

По требованию страховщика при заключении договора страхования страхователь или его представитель обязан предоставить страховщику:

- документы, удостоверяющие личность страхователя;
- водительское удостоверение страхователя и иных лиц, допущенных к управлению застрахованным ТС;

- учредительные документы – если страхователем является юридическое лицо;

- документы на принимаемое на страхование ТС, оформляемые таможенными органами при его ввозе на территорию Российской Федерации.

Договор (полис) страхования (прил. 5) заключается сроком на 1 год и вступает в силу с момента уплаты страховой премии или первого страхового взноса (при уплате страховой премии в рассрочку).

В случае утраты договора (полиса) страхования в период его действия страховщик выдает страхователю по его письменному заявлению дубликат договора (полиса).

Для заключения договора (полиса) страхования страхователь или его представитель:

- подает страховщику письменное заявление по установленной страховщиком форме (прил. 4);
- предъявляет страховщику подлинники регистрационных документов на принимаемое на страхование ТС (свидетельство о регистрации и паспорт ТС);
- предъявляет принимаемое на страхование ТС для осмотра страховщику. По результатам осмотра составляет акт осмотра, подписываемый страхователем (его представителем).

Заявление (информация о ТС, условиях его хранения, оборудовании противоугонными системами, лицах допущенных к управлению) заполняется и подписывается собственноручно страхователем или его представителем. Все пункты заявления должны быть заполнены разборчивым почерком и не допускать двойного толкования. Если после заключения договора страхования будет установлено, что страхователь сообщил страховщику ложные сведения, страховщик при наступлении страхового случая вправе отказать страхователю в выплате страхового возмещения.

При принятии на страхование ТС, не прошедшего регистрацию в органах ГИБДД, вместо свидетельства о регистрации ТС предъявляется справка-счет.

По требованию страховщика при заключении договора страхования страхователь или его представитель обязан предоставить страховщику:

- документы, удостоверяющие личность страхователя;
- водительское удостоверение страхователя и иных лиц, допущенных к управлению застрахованным ТС;
- учредительные документы – если страхователем является юридическое лицо;
- документы на принимаемое на страхование ТС, оформляемые таможенными органами при его ввозе на территорию Российской Федерации.

Договор (полис) страхования (прил. 5) заключается сроком на 1 год и вступает в силу с момента уплаты страховой премии или первого страхового взноса (при уплате страховой премии в рассрочку).

В случае утраты договора (полиса) страхования в период его действия страховщик выдает страхователю по его письменному заявлению дубликат договора (полиса).

1.2. Страховая сумма и страховая премия

Страховая сумма по договору ОСАГО, в пределах которой Страховщик обязуется при наступлении каждого страхового случая (независимо от их числа в течение срока действия договора) возместить потерпевшим причиненный вред, составляет в соответствии с Федеральным законом «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» 400 тыс. рублей, в том числе:

- 240 тыс. рублей при причинении вреда жизни или здоровью нескольких потерпевших и не более 160 тыс. рублей – одного потерпевшего.
- 160 тыс. рублей при причинении вреда имуществу нескольких потерпевших и не более 120 тыс. рублей – одного потерпевшего.

Страховая премия, которую страхователь должен оплатить при заключении договора ОСАГО страховщику, определяется в соответствии со страховыми тарифами, установленными Правительством Российской Федерации. Изменение страховых тарифов в течение срока действия договора страхования не влечет за собой изменение страховой премии, оплаченной страхователем по действующим на момент уплаты страховым тарифам [22].

Размер страховой премии T , подлежащей уплате по договору ОСАГО владельцами ТС, зарегистрированных в Российской Федерации, определяется по зависимостям:

- Для ТС категории «В»

$$T_1 = TB \times KT \times KBM \times KBC \times KO \times KM \times KC \times KH, \quad (1)$$

где TB – базовый страховой тариф (прил. 9);

KT – коэффициент страховых тарифов в зависимости от территории преимущественного использования ТС (прил. 10);

KBM – коэффициент, учитывающий наличие или отсутствие страховых выплат при наступлении страховых случаев, произошедших в период действия предыдущих договоров страхования ОСАГО (прил. 11).

KBC – коэффициент, учитывающий возраст и стаж водителя, допущенного к управлению ТС (для ТС, находящихся в собственности юридических лиц, $KBC = 1$) (прил. 12);

KO – коэффициент, учитывающий количество лиц, допущенных к управлению ТС (для ТС, находящихся в собственности юридических лиц, $KO = 1,5$) (прил. 13);

KM – коэффициент, учитывающий мощность двигателя ТС (прил. 14);

KC – коэффициент, учитывающий сезонность использования ТС (для ТС, находящихся в собственности юридических лиц, $KC = 1$) (прил. 15);

KH – коэффициент, учитывающий наличие или отсутствие нарушений, предусмотренных пунктом 3 статьи 9 Федерального закона ОСАГО ($KH = 1,5$ – при наличии нарушений, $KH = 1$ – при отсутствии нарушений);

- для ТС категорий «А», «С», «Д», троллейбусов, трамваев, гракторов, самоходных дорожно-строительных и иных машин

$$T_2 = TE \times KT \times KBM \times KBC \times KO \times KC \times KH, \quad (2)$$

- для прицепов (полуприцепов)

$$T_3 = TB \times KT \times KC; \quad (3)$$

- в случае следования ТС к месту регистрации формулы (1), (2), (3) примут вид соответственно:

$$TU = TB \times KBC \times KO \times KM \times KP, \quad (4)$$

где КП – коэффициент страховых тарифов в зависимости от срока страхования (прил. 16);

$$T_2' = TB \times KBC \times KO \times KP; \quad (5)$$

$$TU = TB \times KP. \quad (6)$$

Примечание. В формулах (2), (3), (4), (5), (6) неуказанные параметры принимаются так же, как в формуле (1).

Страхователь вправе потребовать от страховщика письменный расчет страховой премии, подлежащий выплате.

Пример

Определить размер страховой премии, подлежащей уплате страхователем страховщику по договору ОСАГО, при следующих исходных данных;

- тип ТС – легковой, категории «В»;
- владелец ТС – физическое лицо;
- преимущественное использование ТС – город Пенза;
- наличие или отсутствие страховых выплат в период действия предыдущих договоров – отсутствуют;
- наличие сведений о количестве лиц, допущенных к управлению ТС, – в договоре не предусматривается количество лиц, допущенных к управлению ТС;
- возраст и стаж водителей, указанных в страховом полисе, – более 22 лет со стажем вождения свыше 2 лет;
- мощность двигателя ТС – 110,3 кВт = **150** л.с.;
- использование ТС – 12 месяцев в году;
- наличие нарушений, предусмотренных пунктом 3 статьи 9 Федерального закона ОСАГО, – отсутствуют.

На основании постановления Правительства Российской Федерации от 08.12.2005 г. №739 «Страховые тарифы по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств, их структура и порядок применения страховщиками при определении страховой премии» принимаем:

$$TB = 1980 \text{ руб.}; KT = 1,3; KBM = 0,8; KBC = 1; KO = 1,5; \\ KM = 1,5; KC = 1,0; KH = 1,0.$$

Тогда, по формуле (1)

$$T = 1980 \times 1,3 - 0,8 \times 1 - 1,5 \times 1,5 \times 1,0 \times 1,0 = 4633 \text{ руб.}$$

Размер страховой премии, подлежащий уплате страховщику по договору ОСАГО, составляет 4633 руб.

Страховая премия уплачивается страхователем страховщику полностью наличными деньгами или по безналичному расчету при заключении договора.

При добровольном страховании ТС страховая сумма принимается равной страховой (действительной) стоимости страхуемого имущества или по согласованию между страховщиком и страхователем может быть установлена меньше страховой (действительной) стоимости. Во втором случае страховщик при наступлении страхового случая возмещает страхователю лишь часть понесенных им убытков пропорционально отношению страховой суммы к страховой стоимости.

Страховая (действительная) стоимость устанавливается на основании документов, подтверждающих стоимость имущества, а именно: справки-счета, договора купли-продажи (для ТС), чеки или счета (для дополнительного оборудования). Копии этих документов должны быть приложены к заявлению о страховании.

При определении стоимости ТС учитывается:

- марка (модель);
- год выпуска;
- пробег;
- объем и мощность двигателя;
- тип коробки переключения передач;
- тип кузова;
- заводская комплектация.

Страховые суммы при страховании ТС, дополнительного оборудования, жизни и здоровья застрахованных указываются в договоре (полисе) отдельно по каждому из рисков.

При совместном страховании рисков «Ущерб» и «Хищение» (страхового пакета «КАСКО») эти риски являются взаимосвязанными и по ним устанавливается единая страховая сумма на весь период действия договора страхования, если договором не предусмотрено иное.

При первоначальном страховании нового ТС по рискам «Ущерб» и «Хищение» страховая сумма определяется в соответствии с «Таблицей страховых сумм для новых ТС». При установлении страховой суммы могут быть использованы также представленные страхователем документы, подтверждающие действительную стоимость ТС, данные о ценах на аналогичные ТС у официальных дилеров, заключение о стоимости ТС независимых оценочных организаций, данные справочных печатных изданий и каталогов либо их электронных версий [22].

Страховая сумма подержанных ТС в первый год страхования определяется как страховая сумма аналогичного нового ТС, умноженная на коэффициент остаточной стоимости ТС (табл. 1).

Т а б л и ц а 1

Коэффициенты остаточной стоимости транспортных средств
для расчета страховой стоимости

Количество полных лет эксплуатации	0	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
Пробег, тыс. км	0-3	4-0	11-25	25-45	46-65	66-85	86-105	106-125	126-145	146-165	166-200
Коэффициент остаточной стоимости	1	0,92	0,8	0,68	0,6	0,53	0,46	0,41	0,36	0,32	0,28

При определении количества лет эксплуатации считают, что ТС начало эксплуатироваться 1 июля года выпуска ТС. Год выпуска ТС определяется в соответствии со свидетельством о его регистрации.

При принятии на страхование ТС со сроком эксплуатации старше 4 лет или при существенном отличии (более чем на 40 тыс. км) фактического пробега ТС от пробега, указанного в табл. 1, а также при страховании ТС, снятых с производства, страховая сумма согласовывается с экспертами.

При продлении договора на следующий год используются нормы износа ТС, определенные Правилами страхования соответствующей компании, например, 20 % – за первый год эксплуатации, 15 % – за второй, 12 % – за третий и каждый последующий год эксплуатации.

Страховая сумма по риску «Несчастный случай» определяется по соглашению страхователя со страховщиком. При этом может быть использована паушальная система страхования (страховая сумма устанавливается для всего ТС) или система страхования мест (страховая сумма устанавливается на каждое застрахованное место).

Размер страховой премии исчисляется страховщиком в соответствии с действующими на момент заключения договора страхования тарифами, исходя из условий договора и оценки страхового риска. Страховщик вправе при определении размера страховой премии применять повышающие и понижающие коэффициенты к базовым тарифам, размер которых определяется в зависимости от факторов риска.

При заключении договора страхования на срок менее одного года размер страховой премии составляет:

Срок страхования	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Страховая премия, % от годовой	20	30	40	50	60	70	75	80	85	90	95

При заключении договора на срок более 1 года (не в целых годах) размер страховой премии рассчитывается по формуле

$$П_{\Sigma} = \frac{П_{Г}}{12} i,$$

где $П_{Г}$ – годовая страховая премия;
 i – срок действия в месяцах.

Страхователь, который в течение года действия договора не получал страховое возмещение, так как страховые случаи не имели место, а также если страховые случаи, за которые он получил страховое возмещение, произошли не по его вине и при этом он обеспечил страховщику возможность предъявления требований к виновному лицу по возмещению ущерба и возобновляет договор страхования со страховщиком, имеет право на получение скидки со страховой премии при заключении очередного договора [22].

При досрочном прекращении договора страхования, заключенного на срок не менее одного года, при условии, что страховая премия по договору к моменту досрочного прекращения уплачена полностью, страховщик возвращает страхователю часть уплаченной им страховой премии пропорционально не истекшим полным месяцам действия договора за вычетом расходов страховщика, а также выплаченных страховых возмещений. В иных случаях возврат страховой премии не производится.

1.3. Действия страхователя и страховщика при наступлении страхового случая

При обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО)

При наступлении страхового случая (ДТП) водители-участники этого происшествия должны записать фамилии и адреса очевидцев ДТП и указать их в извещении о ДТП (прил. 3), принять меры по оформлению необходимых документов.

Водитель-участник ДТП обязан сообщить другим участникам ДТП, которые намерены предъявить требование о возмещении вреда, сведения о договоре обязательного страхования, номер страхового полиса обязательного страхования, а также наименование, адрес и телефон страховщика.

Для решения вопроса об осуществлении страховой выплаты страховщик принимает документы о ДТП, оформленные сотрудниками милиции, прибывшими на место происшествия по сообщению его участников, либо оформленные сотрудниками милиции на ближайшем посту дорожно-патрульной службы или в органе милиции (при взаимном согласии водителей в оценке обстоятельств случившегося и отсутствии погибших и

раненых). Оформление документов о ДТП может осуществляться в присутствии страховщика по сообщению страхователя или потерпевшего. Для этого водитель-участник ДТП, который намерен предъявить требование о страховой выплате, вправе сообщить страховщику или его представителю любым доступным способом о месте и времени ДТП, а также об обстоятельствах, его повлекших, для принятия страховщиком решения о необходимости выезда на место ДТП.

Водители ТС, причастные к ДТП, обязаны заполнить бланк извещения о ДТП (один на двоих) независимо от оформления извещения о ДТП сотрудниками милиции. При наличии разногласий между участниками ДТП относительно его обстоятельств их следует указать в извещении о ДТП. При участии в ДТП более двух ТС и наличии у водителей разногласий в оценке случившегося, а также невозможности совместного заполнения водителями одного бланка извещения о ДТП, допускается заполнение каждым водителем своего бланка извещения с указанием причины невозможности совместного заполнения извещения о ДТП. В случае гибели водителя извещение о ДТП в отношении данного ТС другими лицами не заполняется.

При причинении вреда жизни или здоровью пассажиров, находящихся о ТС, в извещении о ДТП указывается наличие пострадавших пассажиров и сведения о них.

Извещение о ДТП должно быть представлено страховщику не позднее 15 рабочих дней после ДТП. Водитель, являющийся потерпевшим, представляет страховщику бланк извещения о ДТП одновременно с подачей заявления о страховой выплате.

Заявление о страховой выплате потерпевшие, включая пассажира, направляются страховщику или представителю страховщика по месту жительства (месту нахождения) потерпевшего, или представителю страховщика в субъекте Российской Федерации, на территории которого произошло ДТП.

Потерпевший на момент подачи заявления о страховой выплате прилагает к заявлению;

- справку о ДТП, выданную органом ГИБДД;
- извещение о ДТП;
- другие документы в зависимости от вида причиненного вреда.

При причинении вреда имуществу потерпевший, который намерен воспользоваться своим правом на страховую выплату, обязан предоставить поврежденное имущество или его остатки для проведения осмотра или независимой экспертизы в целях выяснения обстоятельств причинения вреда и определения размера подлежащих возмещению убытков. Страховщик обязан согласовать с потерпевшим время и место проведения осмотра или организации независимой экспертизы поврежденного имущества в

срок не более 5 рабочих дней со дня получения от потерпевшего заявления о страховой выплате. Если страховщик в этот срок не провел осмотр поврежденного имущества и не организовал независимую экспертизу, потерпевший имеет право самостоятельно организовать независимую экспертизу и ее результаты предоставить страховщику.

В целях выяснения при повреждении ТС обстоятельств причиненного вреда, установления характера повреждения ТС и причин- технологии, методов и стоимости его ремонта проводится независимая техническая экспертиза ТС.

Если характер повреждения или особенности поврежденного имущества исключают его предоставление для осмотра и организации его экспертизы (оценки) по месту нахождения страховщика или эксперта, осмотр или независимая экспертиза проводится по месту нахождения поврежденного имущества.

При добровольном страховании ТС В случае угона (хищения) застрахованного ТС страхователь

обязан:

– не позднее суток с момента, когда ему стало известно о хищении, заявить об этом в органы внутренних дел и уведомить страховщика о хищении застрахованного ТС;

– в срок не позднее трех дней (исключая выходные и праздничные дни) представить страховщику письменное заявление о хищении ТС по установленной страховщиком форме с приложением: договора страхования; документов, подтверждающих уплаты страховой премии; паспорт ТС; свидетельство о регистрации ТС; все доверенности на право управления ТС; путевой лист; полный комплект оригинальных ключей (системы зажигания, противоугонных систем, пультов управления и т.п.) от похищенного ТС; справку или иной документ из органа внутренних дел, подтверждающего факт обращения страхователя с заявлением о хищении ТС с указанием даты и времени обращения; постановление о возбуждении уголовного дела по факту хищения ТС (копию постановления или справку установленной формы); соглашение со страховщиком об отказе от своих прав на похищенное ТС.

В случае повреждения застрахованного ТС страхователь обязан:

• Не позднее суток с момента, когда ему стало известно о наступлении страхового события, заявить об этом в компетентные органы (ГИБДД, противопожарную службу или органы внутренних Дел) и обеспечить оформление страхового случая;

• в срок не позднее десяти дней, исключая выходные и праздничные дни, предоставить страховщику письменное заявление по Установленной форме с подробным изложением всех известных ему обстоятельств происшедшего;

- предоставить страховщику: договор страхования; документы, подтверждающие уплату страховой премии; паспорт ТС; свидетельство о регистрации ТС; водительское удостоверение; талон о прохождении государственного технического осмотра; справки о ДТП; протоколы и постановления, устанавливающие участника ДТП, нарушившего правила дорожного движения (ПДД), а также содержащие сведения о получении ТС механических повреждений.

При повреждении (уничтожении) застрахованного ТС в результате пожара или стихийных природных явлений страхователь обязан предоставить страховщику справки (постановления, иные документы) из соответствующих компетентных органов с подробным изложением обстоятельств произошедшего.

В случае ДТП страхователь обязан сообщить страховщику о месте и времени разбора ДТП в органах ГИБДД, не принимать участие в проведении такого разбора без согласования своего участия со страховщиком или без участия представителя страховщика, предоставить ТС до его ремонта для осмотра страховщику. Осмотр поврежденного ТС страховщиком, составление соответствующего Акта осмотра, определение размера стоимости восстановительного ремонта, направление ТС на восстановительный ремонт производятся только после предоставления страхователем справки из компетентных органов, содержащей сведения о полученных ТС повреждениях и виновном в этом лице.

При наступлении страхового события по риску «Несчастный случай» страхователь (или его наследники) обязан:

- немедленно обратиться в медицинское учреждение;
- в срок не позднее десяти дней (исключая выходные и праздничные дни, а также время нахождения на стационарном лечении) заявить страховщику в письменной форме о наступлении страхового события;
- по требованию страховщика пройти медицинское освидетельствование у врача в медицинском учреждении, указанном страховщиком;
- в случае постоянной утраты трудоспособности предоставить: документы, подтверждающие факт постоянной утраты общей трудоспособности; постановление о возбуждении уголовного дела; заключение медицинского учреждения с указанием даты и характера полученных травм и увечий; другие документы, затребованные страховщиком;
- в случае смерти застрахованного его наследники должны предоставить: документы, подтверждающие факт смерти застрахованного лица; постановление о возбуждении уголовного дела; копию свидетельства о смерти; документ, удостоверяющий личность заявителя; копию свидетельства о праве на наследство; другие документы, затребованные страховщиком.

1.4. Страховые выплаты

Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев ТС

При причинении вреда здоровью потерпевшего в связи со страховым случаем возмещению подлежат утраченный потерпевшим заработок и дополнительные расходы, вызванные повреждением здоровья (расходы на лечение, дополнительное питание, приобретение лекарств, протезирование, посторонний уход, санаторно-курортное лечение, приобретение специальных ТС, подготовка к другой профессии). При предъявлении требования о возмещении ущерба представляются документы, предусмотренные Федеральным законом «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств».

Размер подлежащего возмещению утраченного потерпевшим заработка определяется в процентах к его среднему месячному заработку до наступления страхового случая в зависимости от степени утраты потерпевшим профессиональной трудоспособности в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Ущерб, причиненный лицом в результате смерти кормильца, как правило, возмещается путем регулярных выплат (ренты), однако по согласованию с указанными лицами страховые выплаты могут быть осуществлены единовременно за весь срок исполнения страховщиком обязательств перед этими лицами. Размер ренты определяется в соответствии с законодательством Российской Федерации.

Выплата страховой суммы за вред, причиненный жизни или здоровью потерпевшего, производится независимо от сумм, причитающихся ему по социальному обеспечению и договорам обязательного и добровольного личного страхования.

При предъявлении требования о возмещении утраченного заработка (дохода) потерпевший представляет:

- заключение соответствующего медицинского учреждения с указанием характера полученных потерпевшим травм и увечий, Диагноза, периода нетрудоспособности;
- заключение медицинской экспертизы о степени утраты профессиональной трудоспособности или о степени утраты общей трудоспособности;
- справку или иной документ о среднем месячном заработке (доходе), стипендии, пенсии, пособиях, которые потерпевший имел на день причинения вреда его здоровью.

Лица, понесшие ущерб в результате смерти кормильца, представляют:

- заявление с перечислением членов семьи погибшего и указанием лиц, находившихся на его иждивении и имеющих право на получение от него содержания;
- копию свидетельства о смерти;

- справку о заработке (доходе) погибшего за период, предусмотренный гражданским законодательством;

- свидетельство о рождении ребенка (детей), если на момент наступления страхового случая на иждивении погибшего находились несовершеннолетние дети;

- справку, подтверждающую установление инвалидности, если за дату наступления страхового случая на иждивении погибшего сходились инвалиды;

- справку из образовательного учреждения о том, что член семьи погибшего, имеющий право на получение возмещения вреда, обучается в этом образовательном учреждении, если на момент наступления страхового случая на иждивении погибшего находились лица ручающиеся в образовательном учреждении;

- заключение медицинского учреждения, органа социального обеспечения о необходимости постороннего ухода, если на момент наступления страхового случая на иждивении погибшего находились лица, которые нуждались в постороннем уходе;

- справку органа социального обеспечения, что один из родителей, супруг либо другой член семьи погибшего не работает и занят уходом за его родственниками, если на момент наступления страхового случая на иждивении погибшего находились неработающие члены семьи, занятые уходом за его родственниками.

Возмещение дополнительных расходов на погребение погибших, лечение и приобретение лекарств, дополнительное питание, протезирование, посторонний уход, санаторно-курортное лечение, подготовку к другой профессии, приобретение специальных транспортных средств осуществляется, если такая необходимость будет подтверждена соответствующими документами. При причинении вреда имуществу (транспортным средствам, постройкам, сооружениям и др.) потерпевшего возмещению в пределах страховой суммы подлежат реальный ущерб и расходы, понесенные потерпевшим в связи с причиненным вредом (эвакуация ТС с места ДТП, хранение поврежденного ТС, доставка пострадавших в лечебное учреждение и т.д.) [22].

Для получения страхового возмещения потерпевший представляет;

- справку о ДТП, выданную органом ГИБДД;

- извещение о ДТП (если оно заполнялось);

- документы, подтверждающие право собственности потерпевшего на поврежденное имущество либо право на страховую выплату при повреждении имущества, находящегося в собственности другого лица;

- заключение независимой экспертизы о размере причиненного вреда или заключение независимой технической экспертизы об обстоятельствах и размере вреда;

- документы, подтверждающие оплату услуг независимого эксперта, если оплата произведена потерпевшим;
- документы, подтверждающие иные расходы, понесенные потерпевшим в связи с причиненным вредом.

Размер страховой выплаты в случае причинения вреда имуществу потерпевшего определяется;

- в размере действительной стоимости имущества на день наступления страхового случая – при полной гибели имущества или стоимости его восстановительного ремонта;
- в размере расходов, необходимых для приведения имущества в состояние, в котором оно находилось до наступления страхового случая, – при частичной повреждении имущества.

Восстановительные расходы оплачиваются исходя из средних сложившихся в соответствующем регионе цен. В восстановительные расходы включаются:

- расходы на материалы и запасные части, необходимые для ремонта (восстановления);
- если поврежденное имущество не является ТС, – расходы по Доставке материалов и запасных частей к месту ремонта, доставке Ремонтных бригад и имущества к месту ремонта и обратно.

Страховое возмещение ущерба, причиненного в результате ДТП, возможно только тому участнику ДТП, который был признан невиновным в его совершении. При этом невиновное лицо, претендующее на страховое возмещение ущерба, должно представить заявление о страховой выплате, извещение о ДТП и справку о ДТП страховщику виновного участника ДТП. В случае обоюдной виновности каждый участник ДТП получает частичное возмещение ущерба в страховой компании другого участника. Возмещение ущерба; виновнику ДТП возможно, если он, помимо обязательной: страхования гражданской ответственности, заключил договор добровольного страхования по соответствующему риску («Ущерб», «Хищение», «Дополнительное оборудование», «Несчастный случай»).

Размер страхового возмещения устанавливается отдельно по каждому страховому случаю и не может превышать величины соответствующей страховой суммы, Страхователь принимает разумные и доступные в сложившихся обстоятельствах меры в целях уменьшения убытков.

Страховщик в течение 15 дней со дня получения всех необходимых документов составляет Акт о страховом случае, на основании которого осуществляет страховую выплату потерпевшему либо направляет письменное извещение о полном или частичном отказе в выплате с указанием причин отказа. Неотъемлемыми частями Акта о страховом случае являются заключение независимой экспертизы и Акт осмотра поврежденного имущества, на основании которых страховщик принял решение об

осуществлении страховой выплаты либо об отказе в ее осуществлении, 13 Акте о страховом случае приводится расчет страховой выплаты и указывается ее размер.

В случае возникновения разногласий между страховщиком и потерпевшим относительно размера вреда, подлежащего возмещению, страховщик в любом случае обязан произвести страховую выплату в неоспариваемой им части. Окончательный размер возмещения устанавливается соглашением сторон, а при отсутствии согласия – судом.

Добровольное страхование ТС

Страховое возмещение выплачивается после представления страхователем всех необходимых документов по страховому событию, осмотра поврежденного ТС и составления акта осмотра, полного определения обстоятельств, причин, размера и характера причиненного ущерба и признания страховщиком свершившегося события страховым случаем. Выплата страхового возмещения производится страховщиком в следующие сроки: 30 рабочих дней – в случае хищения (угона, гибели) ТС; 15 рабочих дней – во всех остальных случаях.

Страховое возмещение выплачивается непосредственно страхователю, а в случае его смерти во время страхового случая – его наследникам.

В случае хищения (угона) ТС размер страхового возмещения определяется исходя из лимита ответственности страховщика по пакету рисков «Ущерб» и «Хищение»- за вычетом износа ТС за период действия договора и ранее произведенных страховых выплат по риску «Ущерб». При этом к страховщику переходит право собственности на похищенное (угнанное) ТС.

Размер страхового возмещения определяется на основании следующих документов: калькуляции страховщика; калькуляции эксперта страховщика или независимого эксперта по направлению страховщика; счетов за фактически выполненный восстановительный ремонт поврежденного ТС на СТОЛ, на которую страхователь был направлен страховщиком или выбранную самим страхователем. Размер страхового возмещения по риску «Ущерб» определяется с учетом общего износа ТС. Возмещению подлежат стоимость частей, узлов, агрегатов и деталей, требующих замены, стоимость ремонтных работ и расходных материалов. Возмещению подлежит стоимость замены и ремонта только тех элементов ТС, повреждение которых вызвано страховым случаем. При этом замена поврежденных элементов ТС принимается в расчет при условии, что они путем восстановительного ремонта не могут быть приведены в состояние, годное для дальнейшего использования, либо если стоимость такого ремонта превысит общую стоимость замены.

При составлении калькуляции стоимости восстановительного ремонта применяются средние действующие рыночные цены на детали, узлы, мате-

риалы, а также на работы. При определении стоимости восстановительного ремонта учитываются износ подлежащих замене частей, узлов, агрегатов и деталей.

Страховщик возмещает расходы, связанные с устранением скрытых повреждений и дефектов, вызванных страховым случаем, выявленных в процессе восстановительного ремонта и подтвержденных документально.

Не подлежит возмещению страховщиком стоимость:

- технического и гарантийного обслуживания ТС;
- работ, связанных с реконструкцией и переоборудование, застрахованного ТС, ремонтом или заменой его частей, узлов агрегатов и деталей из-за изношенности, технического брака и т.п.;
- замена вместо ремонта частей, узлов, агрегатов и деталей, застрахованного ТС в сборе из-за отсутствия на СТО, осуществляющей ремонт поврежденного ТС, необходимых частей, узлов, агрегатов и деталей или отсутствия возможности провести ремонт именно на данной СТО.
- не подлежит возмещению страховщиком стоимость возмездных услуг по хранению поврежденного ТС на стоянке или на СТО.

Если в результате страхового случая ТС лишилось возможности передвигаться своим ходом, страховщик возмещает страхователю документально подтвержденные расходы по транспортировке ТС от места ДТП до места стоянки, но не более одного процента от страховой суммы.

При полной фактической или конструктивной гибели застрахованного ТС, а также в случае, если стоимость его восстановительного ремонта превышает 80 % его действительной стоимости на момент заключения договора, выплата страхового возмещения производится страховщиком на условиях «Полная гибель»:

- в размере страховой суммы, установленной договором по риску «Ущерб» с учетом износа ТС, ранее произведенных выплат по этому риску и стоимости остатков ТС при условии, что остатки остаются у страхователя.

В случае хищения (угона) или гибели застрахованного ТС страховщик вправе по своему усмотрению возместить страхователю ущерб в натуральной форме, т.е. предоставить страхователю взамен погибшего или похищенного ТС аналогичное ТС (той же марки, модели, года выпуска и того же технического состояния).

Размер страхового возмещения по риску «Дополнительное оборудование» определяется: при повреждении – в размере стоимости ремонта; при хищении или уничтожении – в размере страховой суммы по данному риску с учетом износа ТС.

Выплата страхового возмещения по риску «Несчастный случай» производится в пределах установленной договором страховой суммы, если в результате несчастного случая последовали инвалидность или смерть застра-

хованного, находившегося в момент страхового случая в ТС. В случае смерти застрахованного страховое возмещение выплачивается в соответствии с условиями заключенного договора при условии, что смерть застрахованного наступила в срок не позднее 1 года с даты страхового события и засвидетельствована компетентной медицинской комиссией в срок не позднее трёх месяцев после этого.

В случае утраты общей трудоспособности (инвалидности) страховое возмещение выплачивается в следующих размерах от страховой суммы: 100 % – первая группа инвалидности; 75 % – вторая группа инвалидности; 50 % – третья группа инвалидности.

При возникновении споров о размере причиненного ущерба каждая из сторон договора страхования вправе потребовать проведения экспертизы. Экспертиза проводится за счет стороны, потребовавшей ее проведения. Однако, если экспертиза была проведена за счет страхователя и ее результаты были признаны страховщиком, последний возмещает страхователю понесенные им расходы на проведение экспертизы.

1.5. Анализ страхового рынка России

Рыночная экономика требует нового подхода к страхованию, расширения различных видов страховых услуг в зависимости от страхового и экономического интереса страхователей. Особую актуальность приобретает внедрение различных видов страхования ответственности предпринимателей, страхование экологических и коммерческих рисков, профессиональной ответственности лиц в сфере интеллектуального труда и др. По характеру осуществляемых страховых операций все фирмы, функционирующие на страховом рынке, можно разделить на две группы, независимо от их организационно-правовых форм. Первая – это страховщики, которые ориентируются на проведение всех видов страхования. Вторая группа – страховые общества, специализирующиеся на ограниченном наборе страховых операций.

Страховой рынок России в последние годы развивался опережающими темпами, по сравнению с экономикой страны, в целом. Так, в 2012 г., по сравнению с 2010 г., ВВП и промышленное производство выросли на 82 % и 78 % соответственно, а объем страховой премии – в 2,5 раза. При этом объем премий по добровольному страхованию и иному, чем страхование жизни, вырос в 3,5 раза, а по имущественному страхованию – в 3,4 раза. Доля страхования в ВВП выросла с 2,3 % в 2010 г. до 3,3 % в 2012 г. Это ускоренное увеличение объемов страховых операций связывают с такими факторами, как рост страховой культуры и увеличение потребностей в страховании со стороны населения и предпринимателей [20].

Наиболее распространенными видами страхования являются: страхование имущества, грузов, средств наземного транспорта, страхование от несчастных случаев и болезней, страхование жизни, медицинское страхование. Характерной особенностью страхового рынка является существенное превышение величины собранной премии над объемом выплат – средний уровень выплат составляет около 70 %. Хотя за последний год эта цифра выросла, но еще несопоставима с общемировым уровнем, достигающим 90 %. По существу, российские страховщики завышают оценки принимаемых рисков и вероятность наступления страховых случаев. В деятельности многих страховых обществ выявились отрицательные стороны: высокие тарифы, отсутствие должного контроля за использованием средств, состоянием балансов и страховых резервов. Некоторые общества берутся за проведение всех видов страхования, не имея возможности обеспечить высокое качество услуг. В настоящее время страховщики охватывают не более 10 % рисков потенциального страхового рынка России. На развитом рынке застраховано около 90 % всех рисков.

Можно отметить ряд общих недостатков в деятельности страховых компаний:

- многие из них оказываются ненадежными партнерами, которые сознательно не выполняют обязательства по страховым договорам;
- отсутствует развитая страховая инфраструктура по размещению страховых рисков среди нескольких страховых организаций;
- низкая страховая культура, как у страхователей, так и у сотрудников страховых компаний;
- не оказывает ожидаемого стимулирующего воздействия на внутренний страховой рынок возможность участия иностранного капитала в создании страховых компаний в России.

Действующее законодательство разрешает иностранным юридическим лицам и иностранным гражданам участвовать в учреждении страховых организаций на территории РФ при условии, что доля иностранных инвесторов в уставном капитале организации не превышает 49 %. При этом следует иметь в виду, что еще ограничивается допуск иностранных страховщиков на российский рынок. К концу 2012 года накопленный иностранный капитал в экономике России составил 353,3 млрд. дол. (рост на 93 %).

Так прочие инвестиции, которые подразумевают и кредиты как международные, так и торговые в 2010 году составили 59,2 %, а на конец сентября 2011 г. – 58,3 %. Доля прямых инвестиций составила 38,3 % (39,1 %), портфельных – 2,5 % (2,6 %). В январе-сентябре 2012 года в экономику России поступило 114,5 млрд дол. иностранных инвестиций, что на 14,4 % меньше, чем в январе-сентябре 2011 года. Объем погашенных инвестиций,

поступивших ранее в Россию из-за рубежа, составил 99,7 млрд дол., или на 17,2 % меньше, чем в январе-сентябре 2011 года [8].

За 9 месяцев 2012 г. поступления российских страховщиков (без учета обязательного медицинского страхования) составили 608,23 млрд руб., выплаты – 262,035 млрд руб. [1].

В 2013 году страховой рынок России претерпел множество системных изменений, что выделяет его среди предыдущих периодов. Знаменательным событием прошедшего года является создание финансового мегарегулятора на базе Центробанка РФ. В рамках создания мегарегулятора упразднена ФСФР, и с 1 сентября 2013 года функции регулятора на страховом рынке переданы Службе по финансовым рынкам Банка России. По мнению страховщиков Банк России будет регулировать страховой рынок, опираясь на финансово-экономические, а не на социально-популистские параметры как это было ранее, что должно вывести рынок из намечающегося кризиса. Основным слабым звеном действовавшей ранее системы надзора был формальный контроль за соблюдением нормативов и отсутствие возможности прямого влияния на неблагополучные страховые компании на ранней стадии. С самого начала передачи функций надзора ЦБ стало ясно, что мегарегулятор будет идти по пути ужесточения регулирования: надзор за системно значимыми страховщиками через институт кураторства по аналогии с банковской сферой, более строгие требования к размещению собственных средств и средств страховых резервов, увеличение частоты предоставления отчетности, создание системы электронного документооборота [8, 20].

Многие страховщики не дожидаясь жестких мер со стороны мегарегулятора стали добровольно покидать страховой рынок. Согласно данным ЦБ РФ, по итогам 2013 года на рынке действовали 422 компании. По итогам аналогичного периода 2012 года на рынке действовало 458 компаний, т.е. общее количество страховщиков сократилось на 7,9 % или 36 компаний.

Важным шагом для отрасли стало принятие стратегии развития страхового рынка до 2020 года. Примечательно, что данный документ стал совместным трудом как органов власти, так и представителей страхового сообщества. Основной целью стратегии правительство провозглашает комплексное содействие развитию страховой отрасли и ее превращение в стратегически значимый сектор экономики РФ. По мнению экспертов, реализация стратегии позволит увеличить долю страхования в ВВП до 3,5 % к 2020 году, а объем страховых премий, приходящихся на душу населения возрастет более чем в пять раз и составит около 26 тысяч рублей в год.

Если говорить о негативных событиях, то стоит отметить изменение судебной практики в автостраховании. Решениями пленумов Верховного

суда на этот сегмент было распространено действие закона о защите прав потребителей, что вызвало значительный рост убыточности в данном сегменте за счет увеличения числа судебных разбирательств и, как следствие, увеличение судебных издержек.

Более того, в ближайшее время Госдума планирует рассмотреть во втором чтении поправки об увеличении лимитов выплат по ОСАГО. Страховщики считают, что эту норму надо принимать параллельно с увеличением базового тарифа, который не пересматривался с момента вступления ОСАГО в силу в 2003 году. Однако правительство не готово пойти на такой шаг с учетом, что ОСАГО носит исключительно социальную направленность, а повышение тарифов может вызвать волну негодования в обществе.

Прошедший год оказался не столь успешным для страхового рынка, чем предыдущие 2 года. Страховой рынок по-прежнему показывает устойчивый рост. Объем страховых премий увеличился до 904,86 млрд рублей, однако годовой темп роста премий снизился в двое – 11 % в 2013 году против 22 % в 2012 году. Страховые выплаты в 2013 году составили 420,77 млрд рублей при фактическом темпе роста 12,9 % относительно прошлого года.

Т а б л и ц а 2

Динамические показатели страхового рынка

Год	Страховые премии (млрд руб.)	Темп роста (%)	Страховые выплаты (млрд руб.)	Темп роста (%)
2010	555,8	4,2	295,97	3,8
2011	665,02	19,65	303,76	2,63
2012	809,06	21,66	369,44	21,62
2013	904,86	11,1	420,77	12,9

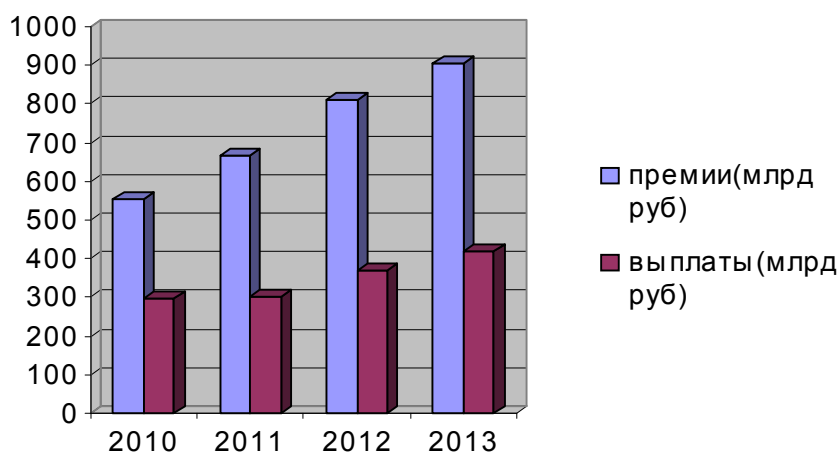


Рис. 1. Ключевые показатели страхового рынка 2010-2013

Впервые за последние годы темп роста страховых выплат превысил темп роста страховых премий. По опасениям большинства руководителей страховых компаний данная тенденция сохранится и в этом году, что повлечет за собой снижение прибыльности данного вида бизнеса и, как следствие, уходу с рынка многих крупных страховщиков. Российский страховой рынок привык работать по схеме постоянного увеличения денежных потоков за счет значительного роста страховых премий, которые перекрывают понесенные убытки по договорам, заключенным в предыдущем периоде. Поэтому сложившаяся ситуация подтолкнет многих страховщиков более серьезно подойти к формированию страхового портфеля и заставит оптимизировать свои затраты.

Уже в 2013 году рынок покинули два крупных страховщика входящих в ТОП-50 по сборам. Так, ОСАО «Россия» была признана банкротом, а ГУТА-Страхование по решению акционеров прекратила продажу страховых продуктов, объявив об уходе с рынка по причине недостаточности прибыли от страховой деятельности.

Как и предполагалось добровольное страхование не показало значительных темпов роста и осталось на уровне прошлого года. Объем страховых премий по добровольным видам страхования за 2013 год составил 739,13 млрд рублей, по обязательным – 165,73 млрд рублей. Выплаты по добровольным видам (326 млрд рублей) увеличились в 2013 году на 10,3 %, что ниже темпа роста премий (11,4 %).

В структуре премий по добровольным видам основную часть занимают ДМС (15,55 %), страхование средств наземного транспорта (28,72 %), страхование имущества юридических лиц и граждан (18,15 %), страхование от несчастных случаев (12,69 %).

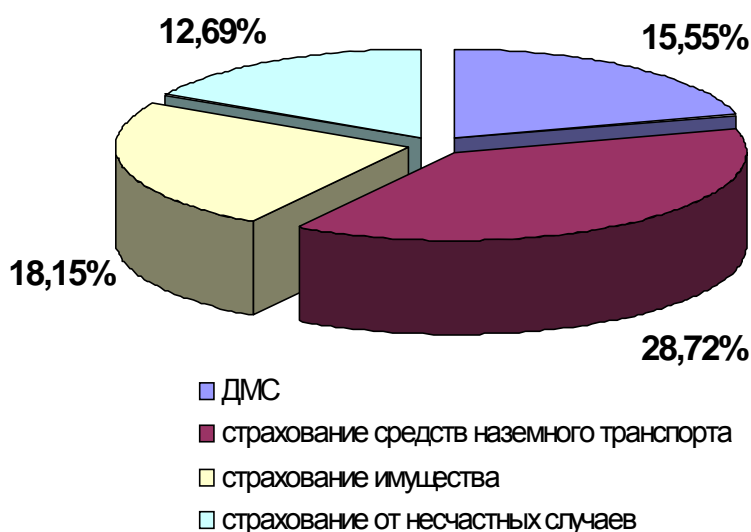


Рис.2. Структура премий добровольного страхования

Лидирующими видами по темпам роста премий по добровольным видам стали страхование жизни (+60,5 % к соответствующему периоду прошлого года) и страхование от несчастных случаев (+23,9 %). Однако столь значительные темпы роста были достигнуты за счет схем в отношениях между банками и страховщиками, а не за счет увеличения популярности данных видов среди населения. Практически каждый выданный кредит должен сопровождаться страхованием жизни. Это является одним из главных условий банка при рассмотрении заявки на выдачу кредита. Выступая агентом банк претендует на комиссионное вознаграждение, которое может достигать 90 % от суммы страховой премии причитающейся страховщику по договору.

Коэффициент выплат снизился с 34,8 % в 2010 году до 14,52 % в 2013 году, что объясняется опережающим ростом премий по данному виду.

Объем премий по страхованию средств наземного транспорта по сравнению с аналогичным периодом прошлого года вырос на 8,2 %, а выплаты – на 23,7 %. Причиной уменьшения темпа роста стало прежде всего сокращение продаж новых автомобилей через салоны официальных дилеров по сравнению с прошлым годом.

Автокаско по-прежнему обеспечивает значительную часть денежных потоков страховщиков. У 9 из 20 крупнейших страховщиков средств наземного транспорта этот вид в сочетании с ОСАГО является основой портфеля. Чтобы выжить, страховщики ежеквартально повышают тарифы на КАСКО и стараются максимально снизить стоимость восстановительного ремонта при страховом случае, в следствии чего страдает конечный потребитель. Однако рост уровня убыточности данных видов значительно опережает темпы роста страховых премий.

Лидером страхования имущества юридических лиц со значительным отрывом от остальных является ОАО «СОГАЗ» с долей рынка более 30 %. Именно в этой компании было застраховано имущество и оборудование Загорской ГАЭС-2, пострадавшее в аварии 18 сентября. По предварительной оценке, сумма ущерба может превысить выплаченную по крупнейшему страховому случаю на Саяно-Шушенской ГЭС.

Доля обязательных видов в целом по рынку по сравнению с 2012 годом практически не изменилась (18,31 % и 18,53 % соответственно). Объем премий уменьшился по всем обязательным видам, кроме ОСАГО и обязательного страхования ответственности владельцев опасных объектов. Объем премий по ОСОПО составил 9,18 млрд рублей (+0,9 % по сравнению с прошлым годом), объем выплат – 278,74 млн рублей (+92,6 %). Лидирующие позиции традиционно принадлежат ОАО «СОГАЗ» и ООО «Росгосстрах», занимающим 18,48 % и 16,08 % этого сегмента рынка соответственно.

В 2013 году страховщики начали работу по новому виду – обязательному страхованию ответственности перевозчика. За 9,5 месяцев, начиная с середины марта, заключено 43 077 договоров страхования. Лидерами данного сегмента рынка стали ОАО «СОГАЗ» (19,69 %) и ОСАО «Ингосстрах» (14,17 %).

Сегмент обязательного страхования автогражданской ответственности стал в 2013 году наряду со страхованием средств наземного транспорта наиболее проблемным для рынка. Объем премий по ОСАГО увеличился на 10,3 % до 134,25 млрд рублей с одновременным увеличением выплат на 19 % (77,37 млрд рублей).

По итогам 2013 года соотношение выплат и премий в этом сегменте выросло с 52,74 до 57,64 %. Комбинированный коэффициент убыточности страховщиков ОСАГО более чем в 25 регионах РФ превысил 100 %. Максимальные значения коэффициента выплат за десятилетнюю историю ОСАГО были в 2008-2010 г.г., однако реальная убыточность по данному виду в 2013 году значительно больше, чем в предыдущие годы, так как выплаты по решению суда и связанные с ними издержки отражаются в составе прочих расходов.

Напряженность на рынке ОСАГО, возникшая в 2012 году в результате изменения судебной практики, распространения Закона о защите прав потребителей на страховые взаимоотношения, в 2013 году значительно усилилась. Сочетание этих факторов с высоким уровнем мошенничества и отсутствием решений со стороны государства вылилось в саморегулирование рынка, в результате которого крупные страховщики сокращают свое присутствие в этом сегменте. Так, объем премий ОСАО «Ингосстрах» уменьшился на 20 %, ООО «Росгосстрах» – на 12 %. Если на тройку крупнейших страховщиков ОСАГО в 2012 году приходилось более 50 % премий, то в 2013 году их доля составила 42,24 %.

Публичные условия страхования автогражданской ответственности не дают возможности компаниям прямо отказывать в заключении договоров, поэтому для сокращения продаж в отдельных регионах страховщики прибегают к ухудшению условий урегулирования убытков (перенос точек урегулирования в удаленные населенные пункты), заключению договоров «с нагрузкой» в виде дополнительных полисов добровольного страхования, предварительной записи. В 2013 году резко возросло количество жалоб на подобные случаи.

Таким образом, итоги 2013 года свидетельствуют о стагнации страхового рынка. С другой стороны, в 2013 году сделан задел на будущее – утверждена стратегия развития до 2020 года, вместо органов надзора, регулирующих отдельные сегменты рынка, создан мегарегулятор.

1.6. Исследование российского добровольного автотранспортного страхования

На *первом* этапе развития добровольное страхование средств наземного транспорта, принадлежащим гражданам (автокаско), завоевывало популярность в нашей стране. Правила добровольного страхования средств наземного 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.

Добровольное комбинированное страхование автомобиля, водителя и багажа (авто-комби) – это вид автотранспортного страхования, положивший начало *второму* этапу его развития в нашей стране с 01.01.1986 года. По договору авто-комби в комплексе считались застрахованными автомобили (в том числе, с прицепами), багаж, находящийся в них, а так же водители и пассажиры автомобилей на случай смерти в результате дорожно-транспортного происшествия.

С 01.01.1989 г. была введена ответственность страховых органов за травмы у водителя и пассажира, полученные в результате дорожно-транспортного происшествия и повлекшие наступление инвалидности. С 01.05.1988 г. в целях повышения эффективности и популярности автотранспортного страхования, размер страхового возмещения за повреждение транспортного средства не стал уменьшаться соответственно проценту износа.

Введение новых правил добровольного страхования транспортных средств или наличие условий для возникновения страхования гражданской ответственности участников дорожного движения создали предпосылки для *третьего* этапа развития отечественного автотранспортного страхования.

В ходе дальнейшего развития страховых отношений страхователям была предоставлена широкая возможность свободно выбирать ту или иную страховую услугу с учетом ее качества и своих интересов.

Страхование автотранспорта – один из наиболее динамично развивающихся видов страхования в Российской Федерации, это подтверждают финансовые результаты деятельности российских страховых компаний (рис. 3). В настоящее время в России страхование автотранспорта является наиболее распространенным, после страхования обязательной автогражданской ответственности. При заключении договоров ОСАГО многие

клиенты страхуют автомобили и по рискам угона и ущерба, и это свидетельствует о том, что ОСАГО стимулирует интерес потребителей к страхованию автотранспорта, в котором, из-за особенностей рисков и дорожно-транспортной ситуации на дорогах России, убыточность у некоторых страховых компаний колеблется от 20 до 80 %.

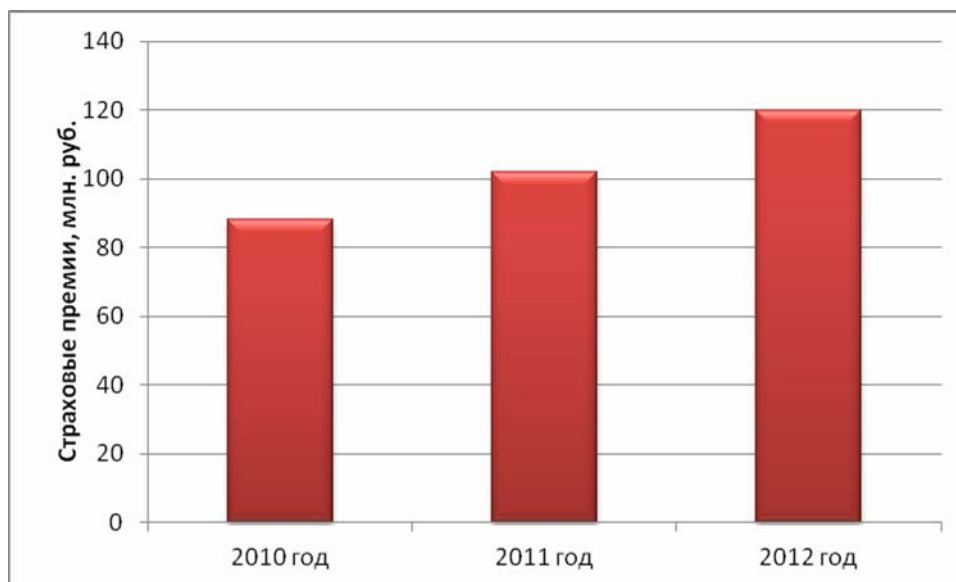


Рис. 3. Динамика объема страховых премий по страхованию автотранспорта в РФ в сопоставимых ценах.

В 2012 году объем собранных премий увеличился на 27 %, по сравнению с 2010 г., что свидетельствует о благоприятном влиянии обязательного страхования автогражданской ответственности на реализацию страховой услуги – страхование наземного транспорта [1].

По информации страховщиков, чаще всего, российские автовладельцы страхуют японские автомобили Toyota Corolla и Nissan Primera, корейский DaewooNexia, чешский Skoda Fabia, немецкие Volkswagen Golf и Opel Astra, французские Peugeot 206, 307, российские ВАЗ-2108, 2109, 2110.

В России в 2012 году произошло 203 597 дорожных аварий – на 1,9 % больше, чем в 2011 г. В них погибли 27 991 и получили ранения 258 618 человек. По сравнению с предыдущим годом, эти показатели выросли, соответственно, на 0,1 % и 2,6 %. В Пензенской области – 2 251 аварий (по сравнению с 2011 г. – рост на 19 %); 296 погибших; 2 941 раненых (рост на 18,7 %) [7].

В последние годы в России, как и в других странах Европы, резко возросла криминогенная ситуация, связанная с участвовавшими случаями угона автомобилей. В западных странах это связано с практикой их перепродажи в Россию и другие страны Восточной Европы, в Российской Федерации – с целью продажи в отдаленные регионы и разборки на запасные части. По статистике МВД РФ, в 2012 г. в России обнаружено

более 11 тыс. машин, находившихся в международном розыске [7]. В Италии, где насчитывается 43 млн машин, по данным национальной ассоциации страховых агентств, в год угоняют 190 тыс. автомобилей, а находят 54 %. Автор предлагает усилить взаимодействие полиции, автопроизводителей и страховщиков в борьбе с угонами.

Автострахование делится на несколько видов. Основные виды автострахования:

- страхование от ущерба и угона – полное каско (КАСКО);
- страхование только от ущерба – неполное каско;
- добровольное страхование автогражданской ответственности (ГО);
- обязательное страхование автогражданской ответственности (ОСАГО).

Автострахование ущерба подразумевает ответственность страховой компании при любом ущербе, причиненном автомобилю: ущерб при дорожно-транспортном происшествии (ДТП), ущерб от противоправных действий третьих лиц и ущерб при падении посторонних предметов.

Автострахование угона компенсирует убытки при краже автомобиля, а также при хищении его частей.

Полис *обязательного* страхования Гражданской ответственности, независимо от наличия полиса *добровольного* страхования гражданской ответственности, должен быть у каждого автовладельца.

Российские автомобилисты, в отличие от западных, не в состоянии приобрести полный пакет услуг автомобильного страхования (угон транспортного средства, его повреждение, собственная ответственность перед третьими лицами и несчастные случаи, произошедшие во время ДТП), в силу своих финансовых возможностей. Большинство россиян опасаются не столько травм или ремонта собственной машины, сколько необходимости отремонтировать чужой автомобиль, что может значительно повлиять на семейный бюджет или даже грозит утратой собственного имущества – в счет уплаты долга.

Также перед страховщиками стоит задача в удовлетворении потребностей автовладельцев с доходами выше среднего, в этом случае страховые компании, как правило, разрабатывают полисы для VIP-клиентов, где помимо стандартного набора предоставляются также услуги по диагностике машины, оформлению юридических документов, урегулированию любых вопросов с ГИБДД. Таким образом, российскими страховщиками созданы условия для максимально полной страховой защиты различных слоев населения.

На сегодня в страховании начинают играть страховые брокеры. Их услугами пользуются, в основном, крупные отраслевые страховщики, не ориентированные на работу с физическими лицами. Преимуществом брокерской фирмы является не только то, что она подбирает страховую

компанию, чьи условия наилучшим образом подходят для каждого конкретного клиента, но и то, что она фактически является адвокатом страхователя при возникновении трений со страховщиком.

Лидером в автостраховании является «Ингострах», «Росгосстрах», «ВСК», «Согласие» и др.

Большинство российских страховщиков ориентированы на работу с корпоративными клиентами. Один корпоративный клиент может принести ту же прибыль, что и 500 частных лиц. А вести переговоры придется только с одним человеком. Страховые тарифы в разных страховых компаниях могут варьировать очень сильно из-за различной статистики убыточности, объема страхового портфеля, размера комиссионного вознаграждения агентам и брокерами т.д.

Так, стоимость полиса определяется возрастом и маркой автомобиля, мощностью его двигателя, техническим состоянием и условиями эксплуатации. Для владельца новенького российского автомобиля страховой тариф будет ниже, чем для владельца модной иномарки.

Кроме того, стоимость полиса определяется, исходя из возраста водителя, его стажа вождения, количества лиц, допущенных к управлению автомобилем и безаварийностью езды. Все эти факторы могут как снижать, так и увеличивать стоимость страховки. В связи с ростом убыточности закономерен рост тарифов [4, 5, 19, 20].

Наиболее крупные компании стараются работать по классической схеме, где тарифы для клиентов с повышенным и минимальным риском очень различаются. Также положительное на рост доли физических лиц в страховых компаниях оказало появление автокредитования, по правилам которого автомобиль, взятый в кредит, должен быть обязательно застрахован. В России только 20 % работающего населения являются клиентами страховщиков.

В настоящий момент доля премий от физических лиц у крупных страховщиков очень небольшая. Рынок страхования физических лиц не имеет явных лидеров, по сути, страховщики только выходят на него. Если не учитывать ОСАГО, то суммы, собранные по страхованию физических лиц, не являются определяющими у большинства страховых компаний. Страхование автотранспорта является наиболее востребованной страховой услугой среди физических лиц. Люди, страховавшие автомобиль, через три года страхуются и по другим видам страхования: появляется страховая культура, и рынок постепенно развивается. Для сравнения: меньшая доля в страховании физических лиц приходится на добровольное медицинское страхование и страхование от несчастного случая, существенно малая доля приходится на страхование жизни.

Таким образом, при всей своей случайности, неоднозначности и даже проблемности рынок автотранспортного страхования в России структу-

рировался. При этом направление развития автотранспортного страхования определяет его два главных потребителя – юридические лица и средний класс физических лиц. В перспективе, развитие автотранспортного страхования приведет к важнейшим преобразованиям в страховой отрасли.

Выявлены крупнейшие компании на рынке автострахования по объему собранных премий по итогам 2012 года (рис. 4) [1, 2 18].

Страхование КАСКО продолжает развиваться, причем ОСАГО не оказывает на этот процесс определяющего влияния. Ввиду того, что КАСКО и ОСАГО разные виды страхования – взаимного поглощения не происходит. Страховавшиеся по КАСКО не отказываются от этого вида страхования и при введении ОСАГО. Возможно, потеряна немногочисленная категория граждан, которые существенно ограничены в средствах и вынуждены выбирать между КАСКО и ОСАГО в пользу последнего, как обязательного. Но появилась и другая категория автолюбителей, которые, приходя в страховую компанию за полисом ОСАГО, приобретают еще и КАСКО.

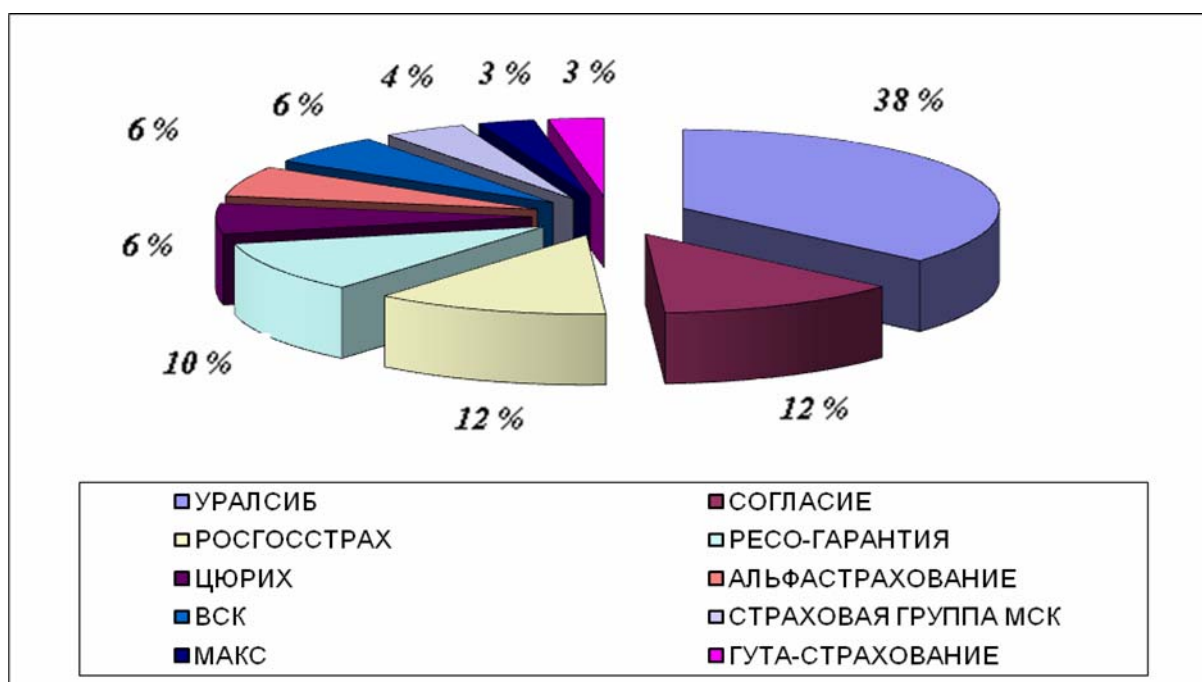


Рис. 4 Страховые премии по полисам КАСКО, собранные ведущими страховыми компаниями, в 2012 г.

В настоящее время страховщики привлекают клиентов, главным образом, улучшением обслуживания при урегулировании убытков, предоставлением дополнительных услуг.

Т а б л и ц а 3

Тарифные классы и пересмотр тарифов

Компания	Периодичность изменения тарифов	Количество тарифных классов при страховании КАСКО	Наиболее существенные признаки, от которых зависит тариф
АльфаСтрахование	Пол года	Более 30	Водительский стаж, возраст водителя, объем двигателя, марка автомобиля
Росгосстрах	1 раз в год	Более 20	Мощность двигателя, «аварийная история» водителя, возраст водителя, объем двигателя, назначение использования автомобиля, местность проживания водителя

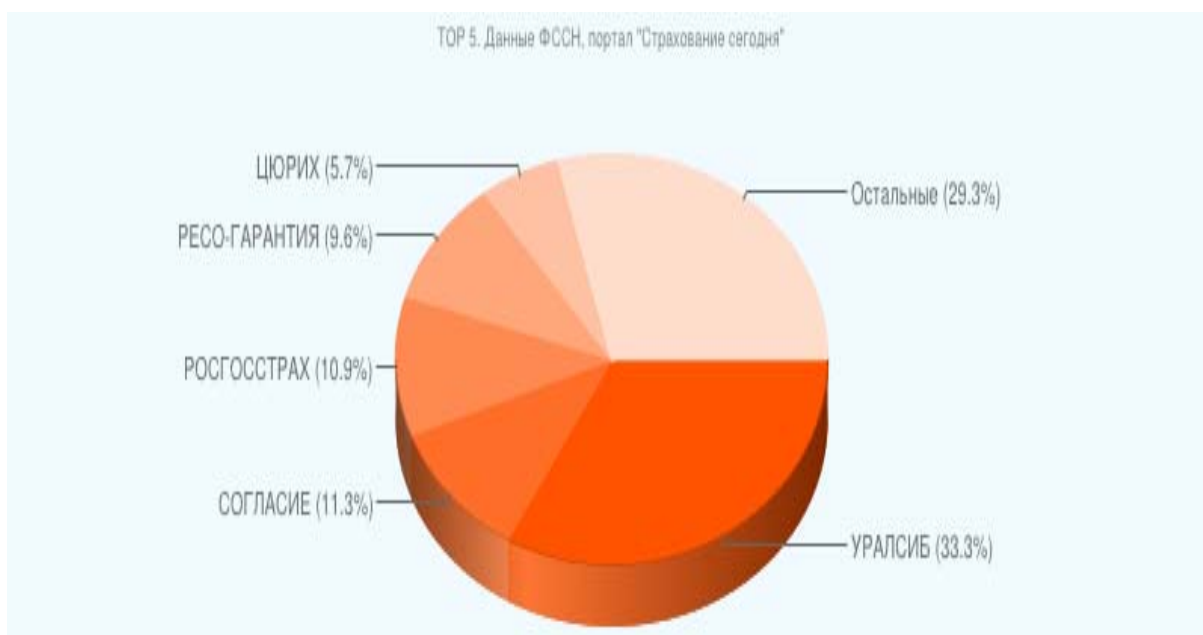


Рис. 5. Страховые премии, собранные ведущими страховыми компаниями, в 2012 г.

В западных страховых компаниях принята более объемная классификация для детального учета различных факторов, влияющих на тариф.

Т а б л и ц а 4

Условия страхования, валюта страховой суммы,
страхование утраты товарной стоимости (УТС)

Компания	Страхование УТС в рамках КАСКО и тариф по УТС	Валюта страховой суммы	Страхование автомобиля, находящегося в гараже
АльфаСтрахование	УТС не входит в КАСКО	В долларах	Не практикуется
Ресо-гарантия	УТС входит в КАСКО	В рублях и долларах	Практикуется, дешевле на 40 % по сравнению со страхованием автомобилей «на ходу»
Росгосстрах	Риск УТС не страхуется	В рублях и долларах	Практикуется, дешевле на 25-50 % по сравнению со страхованием автомобилей «на ходу»
Энергогарант	УТС не входит в КАСКО	В долларах	Практикуется

Многие страховщики не включают риск УТС в покрытие КАСКО, хотя это необходимо, если страхуется новый автомобиль, особенно это актуально для новых дорогих иномарок.

Т а б л и ц а 5

Минимальный срок страхования,
максимальный возраст автомобиля, принимаемого на страхование

Компания	Минимальный срок страхования	Максимальный возраст автомобиля
АльфаСтрахование	2 месяца	Возможность принятия отечественного автомобиля старше 5 лет и иномарки старше 7 лет на страхование и тариф определяется специалистами компании
Ресо-гарантия	1 год, возможно оформление полиса на 6 месяцев в летнее время года для отечественных автомобилей и недорогих иномарок	Не принимаются на страхование иномарки старше 7 лет, отечественные старше 10 лет
Росгосстрах	от 10 дней	Не принимаются на страхование автомобили старше 10 лет

Очень важным для клиента страховой компании является вопрос уменьшения страховой суммы на величину начисленного износа с момента начала страховой защиты до момента наступления страхового случая. В связи этим представляется также важным выяснить применяемую страховщиками норму износа для определения страховой стоимости автомобиля.

Т а б л и ц а 6

Норма износа, применяемая при определении
страховой стоимости автомобиля, %

Компания	Норма износа		
	1 год	2 год	3 год
АльфаСтрахование	18	15	10
Ингосстрах	10	20	30
Ресо-гарантия	20	15	12
Росгосстрах	20	10	10
Энергогарант	20	15	12

Таблица иллюстрирует, что все компании применяют механизм понижения страховой суммы, что является невыгодным для клиента. Однако, практика, при которой страховая сумма не уменьшается, представляется более правильной потому что при приеме на страхование страхователь платит страховой взнос, исходя из той суммы, которую стоил автомобиль на момент уплаты взноса, и, если взносы с тех пор не менялись, то и страховая сумма должна быть неизменной, таким образом, например, через 1 год автомобиль будет стоить дешевле на 10 % от стоимости автомобиля в настоящий момент, на третий год дешевле на 40 %, что не в полной мере отвечает интересам страхователей. С увеличением срока эксплуатации автомобиля увеличивается страховой тариф, потому что, подержанный автомобиль имеет более высокую вероятность страхового случая, а при ремонте такого автомобиля используются новые детали. Страховая сумма падает быстрее, чем растет тариф, поэтому страховой взнос снижается, но эксплуатировать старый автомобиль становится невыгодно, что объясняет перепродажу подержанных автомобилей из Европы в РФ.

В основном, все компании предлагают стандартные наборы услуг. Лишь некоторые компании оказывают уникальные услуги, такие, как включение антикоррозийного покрытия, подкрылок, защиты картера в страховую стоимость, страхование на неполную стоимость и предоставление автомобиля-подмены.

Такие страховые компании ищут удобную форму взаимоотношений с клиентом, чтобы максимально сократить время на заключение договора страхования и максимально помочь клиенту при наступлении страхового случая.

При наступлении какого-либо происшествия с застрахованным автомобилем компании предлагают выслать своих экспертов для осмотра автомобиля, который не может передвигаться, причем существует тенденция к сокращению сроков приезда эксперта и расширению возможной территории обслуживания. К тому же во многих компаниях уведомление о происшествии, полученное от любого лица, иного, чем страхователь, приравни-

вается к уведомлению, полученному от страхователя. Все это значительно облегчает процедуру урегулирования убытка для клиента.

По мнению экспертов, в нашей стране страхование только по риску угона является заведомо существенно убыточным [17–19]. Причем здесь возможно частое мошенничество со стороны страхователя, поэтому очень важно при страховании от угона определить, какое событие следует считать страховым случаем.

Т а б л и ц а 7

Угон автомобилей и кража деталей

Компания	В случае угона, какое событие признается страховым случаем, срок выплаты возмещения	Могут ли быть застрахованы узлы и агрегаты от кражи
АльфаСтрахование	Приостановление уголовного дела; выплата в течение 15 банковских дней	Нет
Ресо-гарантия	Возбуждение уголовного дела; выплата в пятидневный срок после предоставления копии о приостановлении уголовного дела (обычно от возбуждения уголовного дела до выплаты страхового возмещения проходит 60-65 дней)	Да, если застрахован по риску КАСКО
Росгосстрах	Приостановление уголовного дела; выплата в течение 5 дней	Нет

Проанализировав таблицу, можно сделать вывод, что большинство компаний отказываются страховать отдельные узлы и агрегаты автомобиля от кражи, очевидно, полагая, что это изначально убыточное страхование, так как в России такие кражи встречаются слишком часто. В данном случае включается КАСКО.

Для привлечения (а также удержания) клиентов страховые компании предлагают разного рода скидки с базового тарифа: если стаж допущенных к вождению более 7 лет, то тариф уменьшается на 10 %; при использовании франшизы тариф, в среднем, уменьшается на 15-20 %; при наличии определенной сигнализации тариф может снижаться от 10-20 %; при безубыточном вождении тариф, в среднем, снижается на 15-20 % в год [2, 4, 21].

Рассматривая программы страхования автотранспорта, можно отметить, что при всем разнообразии понижающих коэффициентов, количество повышающих больше: коэффициент за стаж, возраст, убыточность, объем двигателя, количество и возраст допущенных лиц и т.д. Ввиду вышесказанного, страхование автотранспорта от ущерба и угона для многих слоев населения продолжает оставаться недоступным.

В настоящий момент довольно легко получить кредит на покупку автомобиля. Условия получения кредита практически везде одинаковые, но при выборе программы кредитования гражданам необходимо быть

внимательными при изучении дополнительных условий и спецпредложений. Условия и программы автокредитования играют не последнюю роль в выборе банка. Обычно процент по страхованию при покупке машины в кредит ниже, чем при приобретении машины за наличные.

Потенциальному заемщику необходимо тщательно изучить все условия кредитования и страхования по таким программам. Кроме того, целесообразно обратить внимание и на условия кредитного договора, в которых указано, что должен делать заемщик, если у него угнали автомобиль, купленный в кредит.

Банк прямо заинтересован в разрешении спорных ситуаций со страховой компанией. Однако практика показывает, что банк не слишком торопит страховщиков, поскольку пока не выплачено возмещение, заемщик должен справно гасить долг по кредиту, хотя он не пользуется автомобилем.

Между страховыми компаниями идет постоянная борьба за рынок, поскольку банки, занимающиеся автокредитованием, ориентируются на надежность и стабильность страховщиков, а также на конкурентные преимущества предлагаемых ими программ. Почти во всех случаях при расчете тарифов страхования учитывается марка машины и ее стоимость.

Ставки по кредитам у разных банков могут различаться до 55 %, что иллюстрирует начальную стадию формирования кредитного рынка в РФ. Для примера, в Европе средние ставки по автокредитованию 1,5-3 % в год.

Не все банки требуют страховать только КАСКО, ОСАГО, некоторые принуждают еще страховать и жизнь заемщика. Тарифные ставки по страхованию наземного транспорта примерно одинаковые у компаний, страхующих автомобили, купленные в кредит. Также можно отметить, что ставки страхования при кредите на 10-15 % больше, чем при страховании автомобиля, купленного единовременно.

Также, все компании страхуют автомобили от ущерба в результате дорожно-транспортного происшествия (наезд, опрокидывание, столкновение, наезд на неподвижные предметы); ущерб от противоправных действий третьих лиц; ущерб в результате пожара, взрыва; в результате падения инородных предметов (кирпич, сосулька) и обломков летательных объектов и другие виды.

Анализирую все выше сказанное, можно сказать, что в страховании существует много проблем, которые требуют дальнейшего решения.

1.7. Основные проблемы при принятии решения о автостраховании

Большинство автовладельцев хотя бы однажды задавали себе вопрос: «страховать или нет».

Существуют четыре основных возражения против приобретения полиса каско: у меня есть полис ОСАГО; я аккуратно вожу машину и не попадаю в аварии; моя машина хранится в гараже, на ней стоят противоугонные устройства. И главное: каско – это дорого.

Эти аргументы абсурдны, но, к сожалению, автовладельцы понимают это поздно, когда автомобилю уже причинен ущерб. Полис ОСАГО покрывает только ответственность перед другими участниками дорожного движения, но не защищает ваш собственный автомобиль. Каким бы колоссальным опытом вождения ни обладал автовладелец, на дороге от него зависит много, но не все. Во-первых, само состояние отечественных дорог оставляет желать лучшего и, основываясь на официальной статистике органов ГИБДД, примерно четверть аварий происходит по причине некачественного дорожного покрытия. Во-вторых, с каждым годом автопарк стремительно увеличивается. С ростом количества автомобилей увеличивается и количество аварий. Одной из причин ДТП служит культура вождения, уровень которой с каждым годом становится только хуже. Вашу машину могут задеть при перестроении, поцарапать на парковке, и надеяться на то, что у виновника ДТП будет полис ОСАГО, по которому возместят ущерб, тоже не стоит. Бывают случаи, когда виновник скрывается с места ДТП (при повреждениях на парковке это самое распространенное явление) или у него нет полиса ОСАГО. К тому же по ОСАГО выплаты производятся с учетом износа, поэтому на полноценный ремонт автомобиля выплаты может и не хватить. В конце концов, на машину может упасть дерево или рекламный щит во время урагана, что причинит вреда не меньше, чем ДТП. Да и для угонщиков наличие противоугонных устройств и гаража – не препятствие, если им понадобится именно ваш автомобиль, он будет угнан. Кстати, чаще всего автомобили угоняют со стоянок магазинов и торговых центров. Ведь на совершение покупок вам необходимо время, а угонщику требуется всего несколько минут.

Практически все ведущие страховщики готовы предложить своим клиентам программы страхования КАСКО, но вместе с тем, как мы уже рассмотрели ранее, у каждой страховой компании свои требования к автовладельцу, его автомобилю, условиям хранения авто и т.п. Таким образом, вопрос сводится к тому, как правильно выбрать программу страхования, которая вам подходит, и ту компанию, которая поможет справиться с возникающими проблемами.

Перечень рисков, которые покрывает полис каско, примерно одинаков во всех компаниях: ущерб в результате ДТП, наезд на препятствие, падение предметов, от пожара, взрыва, противоправных действий третьих лиц, а также от угона, кражи, хищения, но в каждой компании есть свои нюансы. От страхователя зависит, выберет он агрегатную (уменьшаемую после каждой выплаты) или неагрегатную страховую сумму, выплату с учетом износа или без. Самое удобное, конечно, – это урегулирование на СТОА, после которого клиент просто забирает отремонтированный автомобиль. Но важно обратить внимание на те пункты правил, в которых оговаривается исключения из страхового покрытия. Например, некоторые компании откажут в выплате, если ДТП произошло в результате нарушения клиентом правил дорожного движения, другие не выплачивают в случае повреждении или кражи колес, третьи отказывают в выплате при повреждении колесных дисков и т.д.

При покупке подержанного авто, водитель часто отказывается от идеи приобрести КАСКО, так как это просто невыгодно – ущерб покрывается с учетом амортизации и износа деталей (можно заключить договор, по которому будет компенсироваться рыночная цена новых запчастей, но он будет существенно дороже), а цена страховки гораздо выше.

КАСКО на новый автомобиль покупает каждый осторожный и дальновидный владелец. При приобретении авто в кредит или рассрочку вам прямо-таки придется приобрести полис, иначе ни один банк не даст вам денег. К выбору страховой компании в этом случае нужно подойти особенно ответственно, ведь банк в любом случае ничем не рискует, он свое всегда получит.

Чаще всего у банка есть список аккредитованных компаний, из которых и предлагается выбрать страховщика. Подвох в том, что этот перечень может включать в себя двадцать наименований, а может всего одно, и даже если вам не подходят условия этой конкретной компании, выбора у вас нет – только менять банк. Такая круговая порука может объясняться несколькими причинами:

- во-первых, и банк, и страховая компания могут принадлежать одному владельцу, и, разумеется, в его интересах, чтобы деньги оставались «в семье»;
- во-вторых, банк и страховщик могут просто уже долго и успешно сотрудничать и доверять друг другу.

Такой ограниченный выбор, конечно, создает определенные неудобства, однако и положительные стороны в этом тоже есть – у вас вряд ли возникнут проблемы с получением страховых выплат, если за вами будет стоять имя банка – партнера компании.

Как правило клиентами страховых компаний становятся люди, пользующиеся средствами банков при покупке автомобиля или же люди, уже

испытывавшие на себе все тяготы при повреждении своего автомобиля и оплатившие его ремонт из собственного кармана.

Социологические исследования показывают, что чуть более 5 % автовладельцев уверены в необходимости страховать свой автомобиль и считают полис КАСКО реальной защитой своих имущественных интересов.

Не так давно было проведено широкое социологическое исследование, в котором приняли участие около 6 тысяч владельцев автомобилей. По его результатам стало известно, что около 77 процентов россиян недовольны качеством страхования КАСКО. Сроками ремонта по КАСКО довольны только 15 % опрошенных. При этом большинство автомобилистов хотят видеть в числе вариантов возмещения ущерба денежную компенсацию (почти 85 % опрошенных), в то время как 15 % полностью удовлетворены проведением ремонта без предоставления денежной альтернативы.

Большую популярность у населения КАСКО получило в крупных городах. В мегаполисах, особенно в Москве и Санкт Петербурге, на которые приходится львиная доля автопарка страны, уровень жизни значительно выше, что позволяет заключать договоры КАСКО без значительного ущерба для собственного бюджета.

Невысокий уровень жизни за пределами столицы, а также общая неграмотность населения в страховых вопросах, заставляет людей отказываться от данного вида страхования. Многие, при принятии решения о страховании своего автомобиля, выбирают между защитой своего имущества при возможном наступлении страхового случая и потенциальной потерей денежных средств, уплаченных за договор КАСКО, в случае если страховой случай так и не наступит. Боязнь потерять часть собственных средств перевешивает возможность защиты своего имущества и, как следствие, останавливает потенциальных клиентов от приобретения полиса КАСКО.

Если же не брать во внимание обязанность клиента застраховать по КАСКО купленный в кредит автомобиль и остановиться исключительно на добровольных мотивах клиента, можно выделить ряд факторов, которые позволяют сформировать несколько групп потенциальных страхователей.

Первая группа – постоянные клиенты страховых компаний. Данный тип людей, как правило имеет стабильный доход выше среднестатистического уровня. Поэтому стоимость страхового полиса незначительного влияет на их финансовое положение. Большинство подобных людей считают страхование реальной защитой своих имущественных интересов, в связи с чем готовы потратить определенную сумму денежных средств для обретения спокойствия и уверенности в сохранности своего имущества при возникновении непредвиденных обстоятельств. Данная группа клиентов как правило щепетильно относится к выбору страховой компании, условиям страхования и рисковому наполнению страхового продукта. Однако

доля населения входящих в данную группу ничтожна мала, чтобы дать толчок к развитию добровольного автострахования в нашей стране.

Вторая группа – страхователи «поневоле». Люди из данной группы являются заложниками сложившейся системы автокредитования. Развитие рыночных отношений подталкивает различные финансовые институты искать дополнительные возможности заработка отходя от первоначальной сути своей деятельности. Изначально страхование кредитного автомобиля было призвано обезопасить банк от возможного отказа оплачивать клиентом полученный кредит в случае утери автомобиля, что влекло за собой долгие судебные разбирательства и дополнительные финансовые издержки. Однако в последствии банки стали диктовать свои условия страховщикам на предмет выплат суммы комиссионного вознаграждения, а затем и страхователям по поводу выбора того или иного страховщика, тем самым заставив их воспринимать данный вид страхования как обязательное.

Третья группа – люди, не воспринимающие страхование как экономическую категорию. Данный тип людей уверен в невыгодности страхования. Страхование воспринимается ими как дополнительное налогообложение. К данному типу, как правило относятся люди с небольшим доходом, которые обладают излишней самоуверенностью, что с их имуществом ничего не случится. Особенности менталитета и сложившееся негативное общественное мнение о страховом рынке в целом отрицательно влияют на развитие данного вида страхования в нашей стране.

Рынок страхования в России в целом находится на этапе развития и еще не получил достаточной популярности у населения. Однако увеличивающиеся с каждым годом объемы страхового рынка позволяют полагать, что страховая неграмотность населения значительно снизилась за последние годы. Все больше людей по собственному желанию готовы приобрести страховой полис, признавая его необходимость.

Однако по прежнему большинство населения считает сотрудников страховых компаний мошенниками и старается избегать прямого общения, выбирая Интернет как средство информации о страховщиках.

При чтении отзывов о страховых компаниях, не стоит руководствоваться исключительно количеством «плохих» или «хороших» сообщений. Ко всем нужно относиться с определенной долей скептицизма, отсеивая крупинки полезной информации и делая правильные выводы.

Прежде всего, важно понимать, что если клиент остался доволен качеством обслуживания, в большинстве случаев ему будет просто лень писать благодарности. И потом, справедливо считается, что добросовестная работа должна являться для страховой компании нормой. Мотивация выплеснуть отрицательные эмоции гораздо мощнее. Соответственно, замечаний в адрес любой компании всегда будет несоизмеримо больше, чем положительных оценок. Такой фактор, как размер страховой компании тоже

имеет значение. Чем она крупнее, тем больше о ней, как плохих, так и хороших отзывов. Мелкие компании с небольшим количеством клиентов практически не обсуждаются, о них просто некому говорить.

Кроме этого, критика всегда делится на конструктивную и неконструктивную.

«Некоструктив» выражается в отсутствии фактов при избытии эмоциональных выражений. Из подобного сообщения остается неясным, какие конкретные нарушения страховщиком собственных правил стали причиной отказа в страховой выплате по каско. Если же страхователь возмущен грубостью или некомпетентностью сотрудников, посетителям сайта важно узнать, в каком населенном пункте происходит подобное. Ведь филиалы страховых компаний разбросаны по всей России, и в них трудится множество людей. Кто-то, действительно, старается лишь заработать в ущерб страхователю и достоин порицания, а другой, наоборот, имеет желание хорошо обслужить клиента и не разочаровывать его.

Конструктивные отзывы – это, когда автовладелец озвучивает все имеющиеся «в деле» факты: конкретные детали события, номер полиса, номер выплатного дела, адрес филиала, фамилии сотрудников, с которыми пришлось столкнуться в процессе урегулирования убытков. Если форум или сайт авторитетны и посещаемы, представители некоторых компаний, как правило, отслеживают появляющиеся на них сообщения. И если в комментариях к претензиям есть ответы от представителей СК – это очень положительный момент, который говорит о том, что компании не безразлична её репутация. В ответ на обоснованную критику завязывается диалог, в результате которого автовладелец может получить вполне реальную помощь при решении своих проблем.

И так, почему же многие автовладельцы покупают КАСКО на машину? Одной из самых распространенных причин для этого – требования банка при приобретении автомобиля в кредит. Это необходимо в обязательном порядке. Остальные владельцы машин приобретают КАСКО, руководствуясь тем, что это обеспечивает им дополнительную безопасность и материальную выгоду. Некоторые боятся угона авто или же не уверены в своем мастерстве вождения. На самом деле причины могут быть самые разные. Недавно проведенные исследования показали, что лишь немногие люди приобретают КАСКО на машину исходя из таких страхов автомобилистов, как боязнь пробок, хамства за рулем, мусора на дорогах. Большинство же владельцев авто боятся ДТП, угона, некачественных дорог, нападения, а во всех этих случаях КАСКО может реально помочь. Чаще всего покупают КАСКО жители крупных городов и мегаполисов, и на это есть свои причины: большой риск повредить свое авто, более высокий уровень жизни и возможности для приобретения каско, большая информативность в вопросах страхования автомобиля.

2. МЕТОДИКА ОЦЕНКИ РИСКОВ В АВТОТРАНСПОРТНОМ СТРАХОВАНИИ

2.1. Характеристика рисков при автотранспортном страховании

Страхование рисков, связанных с эксплуатацией транспортных средств, объединяет многообразие видов страхования, связанных с имущественными интересами владельца или пользователя транспортным средством при его эксплуатации. Объективной юридической основой возникновения страхового интереса являются права владения или пользования транспортным средством и возникновение обязательств перед третьими лицами при причинении вреда их имущественным интересам, связанным с жизнью, здоровьем или имуществом.

Оценивая риск, кроме объема принимаемой ответственности в первую очередь необходимо учитывать его объективные элементы. Для автокаско это технические признаки, цель использования транспортного средства и качества водителя.

Риски, которые характеризуются одинаковыми признаками опасности, составляют единую группу рисков.

К субъективным, то есть связанным с личностью страхователя, признакам опасности относятся, например, длительность безаварийного вождения, количество ущербов и местожительство, а также профессия страхователя.

Чаще всего при принятии риска на страхование и расчете страховой премии учитываются следующие параметры:

- возрастные и профессиональные данные страхователя;
- место жительства страхователя;
- в каких целях используется транспортное средство;
- предыдущий водительский опыт страхователя и лиц, допущенных к управлению транспортным средством;
- количество лиц, допущенных к управлению;
- данные по транспортному средству (модель, стоимость, объем двигателя, мощность двигателя и др.);
- условия содержания транспортного средства;
- количество страхуемых автомобилей.

Вообще, в мировой практике выделяется до 38 факторов, влияющих на оценку риска.

Автотранспортные средства могут быть застрахованы на следующих условиях, включающих различные виды страховых рисков:

1. Страхование «автокаско» осуществляется на случай аварии, пожара, стихийного бедствия, угона, кражи детали, боя стекла, падения предметов.

Страховой интерес может распространяться и на дополнительное оборудование, установленное на автотранспортном средстве и являющееся его неотъемлемой частью. В настоящее время страховые тарифы по страхованию «автокаско» варьируются в большинстве компаний от 5 до 13 % от стоимости автомобиля или от страховой суммы. При страховании автомобилей иностранных производителей страховые тарифы выше – до 18 % от стоимости нового автомобиля.

2. Страхование от всех видов риска, или «автокомби», представляет собой наиболее широкий перечень страховых рисков, связанных с эксплуатацией автотранспортного средства, принятого на страхование. Возмещению страховщиком подлежат убытки страхователя, вызванные утратой или повреждением застрахованного транспортного средства, причинением вреда жизни и здоровью потерпевших или их имуществу при эксплуатации этого транспортного средства, вред, причиненный жизни и здоровью водителя и пассажиров, покрытие ущерба, причиненного багажу и другим предметам, находящимся в салоне автомобиля.

Страхование багажа не распространяется на антикварные и уникальные предметы, изделия из драгоценных металлов, драгоценных и полудрагоценных и поделочных камней, предметы религиозного характера, 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 индивидуальной предпринимательской деятельностью.

3. Страхование гражданской ответственности владельцев транспортных средств производится в соответствии с Федеральным законом «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств». Страхование гражданской ответственности для иностранных граждан в России, согласно постановлению МИД РФ, является обязательным. Страхованию подлежит риск ущерба, который может быть причинен при использовании транспортного средства, а именно ущерб, причиненный страхователем, жизни, здоровью и имуществу третьих лиц в результате аварии.

4. Объектом страхования от несчастных случаев водителя и пассажиров (или страхование мест) является имущественный интерес по поводу жизни и здоровья любого из них, и такое страхование может быть заключено по системе мест или по паушальной системе, причем в первом случае страховая сумма устанавливается для каждого места в автомашине, а во втором – для всего средства транспорта. Страховое обеспечение подлежит выплате, если в результате несчастного случая наступает длительная (свыше 4 месяцев) или постоянная утрата трудоспособности либо смерть застрахованного лица. Дополнительно могут быть приняты на страхование риски временной общей нетрудоспособности, являющейся результатом

дорожно-транспортного происшествия, и медицинские расходы, связанные с восстановлением здоровья.

Удельный вес основных видов страхования в общем объеме страховых премий по автострахованию российских страховых организаций следующий:

- страхование «автокаско» – 21 %;
- страхование «автокаско» + гражданская ответственность – 33 %;
- страхование только гражданской ответственности – 16 %;
- страхование «автокомби» («автокаско», гражданская ответственность и несчастные случаи)

В автостраховании страховая сумма принятого на страхование транспортного средства может быть определена как действительная (рыночная) цена транспортного средства на дату заключения договора страхования, определяемая как стоимость нового транспортного средства с учетом износа, или устанавливается по соглашению между страховщиком и страховой компанией. В соответствии с российским законодательством страховая сумма не может быть выше реальной рыночной цены автомобиля.

При страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств, как добровольном, так и обязательном, эта ответственность выступает в абстрактной форме до момента наступления страхового случая, когда она приобретает конкретное материальное содержание, выражающееся как в характере причинения вреда, так и в сумме ущерба.

Классификационными признаками этого вида страхования являются:

- 1) обеспечение потерпевшим возмещения ущерба, причиненного владельцами средств транспорта во время их эксплуатации;
- 2) охрана экономических интересов специфической группы страхователей – владельцев ТС. Именно в одновременном выполнении этих двух основных задач заключаются сущность и назначение страхования ответственности владельцев транспортных средств.

Этот вид страхования имеет специфические особенности. Из сторон, участвующих в страховании, здесь четко определены только страховщик и страхователь, которые, вступая во взаимоотношения, создают за счет средств страхователей специальный страховой фонд для расчета с потерпевшими.

При наступлении страхового случая, как по ОСАГО, так и по ДСАГО, страховщик выплачивает третьим лицам (или возмещает страхователю) суммы, которые страхователь обязан уплатить (или уплатил) третьим лицам за причиненный им при эксплуатации средств транспорта вред: смерть, увечье или иное повреждение здоровья; уничтожение или повреждение имущества. Указанная выплата (возмещение) производится в размере, соответствующем законодательству страны, на территории которой имело место причинение вреда, но не может превышать суммы, обуслов-

ленной при заключении договора страхования. Страховщиком возмещаются также понесенные страхователем судебные расходы по делам, связанным с взысканиями за причинение вреда. В случае причинения увечья или иного повреждения здоровью ответственные за вред обычно обязаны возместить потерпевшему заработок, утраченный им в результате потери трудоспособности или уменьшения ее, а также расходы, связанные с повреждением здоровья (посторонний уход, госпитализация, усиленное питание, протезирование, санаторно-курортное лечение, транспортные расходы и т.п.). Наиболее значительными в материальном отношении и продолжительными по времени являются обязательства владельцев средств транспорта в случае смерти пострадавших в результате дорожно-транспортных происшествий, виновными в которых признаны эти владельцы (расходы по погребению, выплата содержания нетрудоспособным лицам, находящимся на иждивении пострадавшего (в ряде случаев пожизненно), и т.п.).

По договору страхования ответственности страховщик берет обязательство возместить третьей стороне ущерб в той его части, в какой ответственность по данному ущербу ложится на страхователя в результате действий, подпадающих под страховое покрытие. Таким образом, на страховщика возлагается обязанность защищать интересы страхователя, доказывая непричастность последнего к данному событию или возмещая убыток, по которому тот несет ответственность.

Оценка риска при страховании автогражданской ответственности опирается на те же факторы, что и при страховании каско. Существенным отличием при этом является то, что объем ответственности ограничен ДТП и не должны покрываться убытки:

- от нестраховых случаев;
- которые могли быть предотвращены (умышленное причинение вреда);
- покрываемые другими видами страхования или которым не подвержены большинство страхователей;
- которые могли быть покрыты только при уплате более высокой премии (при добровольном страховании автогражданской ответственности).

Договор страхования ответственности дает два вида покрытия – возмещение ущерба и сам факт предоставления страховой защиты, в результате чего страхователь получает уверенность в том, что страховая компания будет защищать его интересы в случае предъявления ему судебного иска. Некоторые полисы предусматривают возмещение медицинских расходов.

Лицо, получившее ущерб в результате действий страхователя, получает страховое возмещение. Если обязанность страхователя возместить нанесенный ущерб определяется судом, потерпевший может предъявить

требования, по которым ответственность будет нести страховая компания, представляя интересы страховщика.

Иногда сам факт предоставления страховой защиты ответственности более важен, чем выплата страхового возмещения. При наличии надежной страховой защиты суд может вынести решение в пользу страхователя или присудить возместить истцу меньшую сумму по сравнению с той, которую страхователь выплатил бы, не имея страховой защиты. По договору страхования ответственности покрываются все судебные издержки и различные дополнительные расходы.

Страховая компания не обязана полностью покрывать убыток, даже если событие подпало под страховое покрытие (за исключением договоров с ограниченной ответственностью страховщика) в силу того, что объем ответственности страховщика, кроме размера ущерба, определяется условиями договора. При заключении добровольного договора страхования ответственности, как и в других видах страхования, могут быть установлены лимиты (максимальные страховые суммы):

- на одного страхователя (максимальное возмещение одному пострадавшему);

- на одно страховое событие (максимальное возмещение по одному событию на всех пострадавших);

- агрегативный лимит (максимальное возмещение по всем событиям в течение всего срока договора).

Лимит ответственности может также устанавливаться по отдельным видам ущерба или по группам этих видов.

Объектом страхования мест в средстве транспорта от несчастных случаев является жизнь и здоровье водителя и пассажиров. При этом в некоторых компаниях пассажиры считаются застрахованными по договору страхования гражданской ответственности. В любом случае, ликвидация убытка по страхованию от несчастных случаев происходит по правилам личного страхования, в соответствии с местным законодательством.

Страхование может быть заключено по системе мест или по паушальной системе. Страховая сумма, как правило, не имеет лимита. Кроме того, может быть осуществлено дополнительное страхование временной нетрудоспособности, при котором застрахованному выплачивается пособие за каждый день временной нетрудоспособности, вызванной несчастным случаем. Также дополнительно могут быть застрахованы медицинские расходы. Обычно по договору страхования мест в средстве транспорта на случай смерти или увечья водителя и пассажиров возмещается страховая сумма, если вследствие несчастного случая, т.е. неожиданного происшествия, повлекшего ранение, увечье или иное повреждение здоровья, наступила длительная или постоянная утрата трудоспособности либо смерть застрахованного.

Критериями оценки риска при страховании мест в средстве транспорта от несчастных случаев являются размер страховой суммы, схема страхования – по системе мест или по паушальной, и набор дополнительных условий по оплате медицинских расходов и временной нетрудоспособности. В принятых в настоящее время в российских страховых компаниях системах страхования мест в средстве транспорта не учитываются технические, эксплуатационные и субъективные факторы риска.

Подходы к оценке страховой суммы при заключении договоров страхования с различными условиями страхового покрытия неодинаковы. В случае если договор страхования заключается только на случай угона, наиболее распространенной является практика определения в договоре в качестве действительной стоимости застрахованного транспортного средства рыночной стоимости или стоимости, рассчитанной как разница между стоимостью приобретения и суммой износа за полные годы использования транспортного средства. Ежегодный процент износа для различных видов и типов автотранспортных средств страховщики устанавливают в правилах страхования: как правило, 30 % от страховой суммы на первом году использования автомобиля. Если страховое покрытие в договоре страхования распространяется только на риски повреждения транспортного средства, то страховая сумма устанавливается как восстановительная стоимость подлежащих замене деталей транспортного средства и стоимости восстановительных работ. Вместе с тем в условиях страхования некоторых компаний и при расчете страхового возмещения при частичном повреждении транспортного средства также применяются нормы амортизации к стоимости замененных деталей, а при расчете страхового возмещения в случае угона или конструктивной гибели при повреждении транспортного средства расчет амортизации к стоимости транспортного средства определяется также и на дату выплаты.

Принципы андеррайтинга в автостраховании учитывают технические данные и характеристики принимаемого на страхование транспортного средства (стоимость, класс, тип, мощность, объем двигателя, пробег), индивидуальные характеристики пользователя транспортного средства (возраст, пол, водительский стаж, состояние здоровья), цели использования транспортного средства (личное транспортное средство или служебное), применяемые меры охраны (наличие сигнализации, гаража, охраняемой стоянки и др.) и другие факторы риска.

В некоторых странах факторы риска, которые могут применяться страховщиком при определении страхового тарифа, устанавливаются законами или в законодательном порядке при определении условий обязательного страхования гражданской ответственности автовладельцев. Так, например, во Франции факторами риска, которые должны быть приняты страховщиком во внимание, являются: рейтинговая группа транспортного

средства (всего 15 групп); географический регион использования транспортного средства (всего 5 регионов, выделенных с учетом интенсивности дорожного движения); род занятий страхователя (наивысшим риском обладают автовладельцы, использующие транспорт для производственных и коммерческих целей, наименьшим – фермеры на семейных фермах и их работники и учителя), водительский стаж пользователя автотранспортным средством, который коррелируется с показателем возраста и пола страхователя; возраст автотранспортного средства; число пользователей застрахованным автотранспортным средством. Эти принципы андеррайтинга используются не только при страховании гражданской ответственности автовладельца, но и других видов страхования, таких как страхование от угона, пожара, повреждения и др. [4].

Важное влияние на определение размера страховой премии оказывает применение системы бонус-малус, влияющей на повышение или понижение рассчитанного на основании базовых показателей страхового тарифа. Система бонус-малус предполагает применение повышающих и понижающих коэффициентов, применяемых к базовому страховому тарифу. Размер таких коэффициентов учитывает результаты договора страхования, предшествующего заключаемому вновь. В частности, в случае управления автотранспортным средством в состоянии алкогольного опьянения в предшествующий год действия страхования применяется повышающий коэффициент в размере 150 % от базового страхового тарифа, при лишении водительских прав на срок больше 6 месяцев – 100 %, при аннулировании водительских прав – 200 %, при регистрации 3 и более дорожно-транспортных происшествий – 50 % и так далее. Такие надбавки к тарифу являются кумулятивными и не могут составлять в совокупности более 400 % от базового страхового тарифа.

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, т.е. полной утрате главной функции изделия, или повреждении, т.е. частичной утрате главной функции и (или) основных, второстепенных и побочных функций изделия.

Объектом страхования по договору «автокаско» являются имущественные интересы страхователя, связанные с владением, использованием и

распоряжением транспортным средством, вследствие повреждения, уничтожения или угона транспортного средства [5].

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 транспортным средством, 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» [6].

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 т.с.) которые препятствуют движению транспортных средств 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 т.с. на которые выданы регистрационные знаки «транзит», также приобретенные в торговых организациях РФ или прошедшие таможенное оформление в отношении которых срок постановки на учет, 5 суток, не истек на дату заключения договора [7, 18, 19].

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 т.с. 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 д.т.п.

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, либо лицо, управлявшее транспортным средством находилось в состоянии алкогольного или наркотического опьянения, транспортное средство использовалось как орудие или средство преступления, т.с. 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 т.с.

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.

При заключении страховых договоров для стимулирования более аккуратного обращения клиента с транспортным средством часто применяются обязательные франшизы (собственное участие страхователя в риске, когда при наступлении страхового случая часть убытка оплачивает сам страхователь). Возможны различные варианты франшиз: условная, безусловная, плавающая. При этом установленная страхователем сумма франшизы вычитается из любого убытка (безусловная франшиза) или убыток оплачивается в полном объеме только в случае превышения над установленной страхователем суммой (условная франшиза). Плавающая франшиза устанавливается в процентном отношении к размеру убытка или меняет величину в зависимости от объема страхуемого риска.

Применяемые в различных странах нормы амортизационного износа транспортного средства находятся примерно на одном уровне, и в среднем составляют 30–40 % за первый год эксплуатации автомашины, 15–20 % за второй год и 10–15 % за каждый последующий.

При расчете тарифной ставки чаще всего сначала определяется нормальный тариф по принимаемому на страхование транспортному средству, а затем начинается применение различного рода скидок:

- за безаварийное управление транспортным средством в течение ряда лет. Причем такого рода скидка, как уже говорилось, может быть предоставлена и в случае, если клиент ранее страховался в другой компании;
- за количество застрахованных транспортных средств;

- за возраст. Поскольку по статистике люди молодого возраста чаще попадают в дорожно-транспортные происшествия, то во многих странах тарифная ставка для страхователей старше 25 лет несколько ниже;
- по району использования автомобиля.

2.2. Методика актуарных расчетов в автостраховании

«Сколько стоит КАСКО и что влияет на стоимость полиса?» – пожалуй, это первый вопрос, который задаст любой автовладелец, решивший оформить страховку для своей машины. Но дело в том, что добровольное автострахование практически никак не регулируется государством, каждая страховая компания вольна запрашивать за договор ту сумму, которую считает нужной (разумеется, при этом есть некое соглашение между страховщиками, чтобы не создавать демпинг, то есть не занижать искусственно цены, лишая коллег возможности заработать). Именно поэтому однозначного ответа на самый важный вопрос о КАСКО дать просто невозможно.

Традиционно цена колеблется в пределах от 5 до 10 процентов от общей стоимости транспортного средства. При расчете во внимание принимается множество факторов: наличие или отсутствие противоугонной сигнализации, состояние автомобиля, возраст и стаж водителя, количество человек, допущенных к управлению и так далее. Много зависит и от политики компании, сезонных скидок и выбранной страхователем программы.

На стоимость страхового полиса КАСКО влияют различные факторы, такие как: размер страховой суммы, марка автомобиля, наличие и размер франшизы и т.д. Благодаря ознакомлению с этими особенностями формирования стоимости страховки КАСКО можно узнать о нюансах стоимости страхового полиса в выбранных страховых компаниях и выбрать для себя оптимальный вариант страхования КАСКО.

Нужно заметить, что различные страховые компании по-разному подходят к расчету стоимости страховых полисов, поэтому один определенный фактор может повлиять на удорожание страховки в одной страховой компании, и совсем никак не повлиять на тариф в другой компании. По этой причине, выбирая страховую компанию для заключения договора страхования КАСКО автомобилист может сэкономить на полисе, остановив выбор на той надежной страховой компании, которая не применяет определенный коэффициент удорожания по его конкретному случаю.

Каждая страховая компания самостоятельно определяет перечень рисков, влияющих на расчет итого тарифа при расчете стоимости полиса КАСКО. Однако существует ряд общих рисков, которые принимаются в расчет в большинстве страховых компаний.

1. Водительский стаж и возраст водителя.

В большинстве страховых компаний юные автомобилисты получают надбавку к базовому тарифу страхового полиса, которая может составлять, в зависимости от конкретного страховщика, от десяти до тридцати процентов от тарифа. Возраст, до которого автомобилист считается юным, также не одинаков в зависимости от страховой компании: у одного страховщика он может составлять двадцать один год, в других компаниях – двадцать три года или двадцать пять лет, в третьих страховых компаниях – двадцать восемь лет.

В некоторых страховых компаниях установлены коэффициенты и для автомобилистов преклонного возраста, потому как статистика показывает, что после 55-60 лет частота попадания в ДТП начинает расти. Некоторые страховщики даже ограничивают возраст страхователя. Обычно верхняя граница, в таких случаях, составляет пятьдесят пять, пятьдесят семь, шестьдесят или шестьдесят пять лет. Следует отметить, что такой подход надбавки к тарифу страхового полиса КАСКО в зависимости от возраста водителя не является случайным. Считается, что в дорожно-транспортные происшествия чаще всего попадают именно люди преклонного и молодого возраста, на чем сказывается и неопытность молодых водителей, из-за которой им сложнее предотвратить ДТП.

Еще одним фактором, который может увеличить стоимость базового тарифа страхового полиса КАСКО на 5-25 %, является неопытность водителя. Нужно заметить, что некоторые страховые компании учитывают только один из этих двух параметров – или малый стаж водителя, или юный возраст водителя. Другие же страховщики могут одновременно применять оба этих коэффициента, или же не применять в ценообразовании страховки ни один из этих факторов. При страховании КАСКО без ограничения по количеству лиц допущенных к управлению страховые компании, как правило, применяют максимально возможный повышающий коэффициент, потому как не могут просчитать данный риск при заключении договора страхования.

На один и тот же автомобиль стоимость страховки может отличаться более чем в два раза если производить расчет по водителю с возрастом 50 лет и стажем более 10 лет и если добавлять восемнадцати летнего водителя с отсутствием стажа.

2. Год выпуска автотранспортного средства.

Не любое автотранспортное средство можно застраховать, в разных страховых компаниях установлены верхние границы возраста автомобилей, на которые можно оформить страховой полис. Верхняя планка этой границы на рынке страхования различается у разных страховщиков и может составлять, например, как пять лет с даты выпуска автотранспортного средства, так и семь лет. Принцип удорожания страхового полиса КАСКО в зависимости от даты изготовления автомобиля заключается в следующем:

чем старше автотранспортное средство, тем дороже страховой полис, несмотря на то, что рыночная стоимость автомобиля снижается с возрастом.

Во многих страховых компаниях коэффициент возраста автомобиля применяется, начиная уже со второго года эксплуатации автотранспортного средства. В целом прибавка к базовой стоимости страховки может составлять от пяти до шестидесяти процентов. В разных страховых компаниях использование коэффициента возраста автомобиля настолько различается, что автомобилисту с автотранспортным средством старше двух лет эксплуатации нужно перед заключением страхового договора уделить достаточное количество времени исследованию рыночных тарифов и подходов страховых компаний к возрасту машины, отдавая при этом приоритет надежным страховым компаниям.

Следует отметить, что определение возраста автомобиля также отличается в разных страховых компаниях. Так, большинство страховщиков учитывает только фактический возраст транспортного средства, рассчитывая его как разность между текущим годом и годом выпуска автомобиля, указанного в паспорте транспортного средства. Некоторые страховщики подходят к определению возраста транспортного средства более щепетильно, учитывая и его «моральный возраст». В данном определении страховые компании учитывают фактический или среднегодовой пробег автомобиля. Принято считать, что чем больше пробег автомобиля, тем больше шансов, что он окажется в ДТП. Также автомобили с большим пробегом быстрее изнашиваются, что приводит к удорожанию восстановительного ремонта при наступлении страхового события.

3. Марка и модель автотранспортного средства.

Стоимость страхового полиса КАСКО может увеличиться на пятнадцать – тридцать процентов, если марка автотранспортного средства страхователя имеет плохую репутацию, то есть – чаще других попадает в дорожно-транспортные происшествия. К этому коэффициенту удорожания страховки, как и к другим факторам, влияющим на стоимость страхового полиса, различные страховые компании подходят по-разному.

Так, некоторые страховщики изучают статистику и вводят определенные коэффициенты повышения тарифов на страховку для марок автомобилей, которые возглавляют список транспортных средств, чаще всего попадающих в ДТП, учитывая статистику органов ГИБДД, другие, в свою очередь, ориентируются исключительно на личный опыт, оценивая убыточность той или иной модели ТС по собственному портфелю. В это время другие страховые компании могут вообще не обращать внимания в ценообразовании страховых полисов на статистику ДТП, утверждая, что в аварии чаще других попадают те марки автомобилей, которых больше на дорогах или отождествляя данный факт с возрастом и стажем водителей.

На то какие марки автомобилей считаются наиболее часто попадающими ДТП нет однозначного ответа, так как разные страховые компании, изучающие статистику дорожно-транспортных происшествий, составляют ее самостоятельно, поэтому у разных страховщиков она отличается. Поэтому владельцу автотранспортного средства более подходящим вариантом будет поиск страховой компании, не обращающей внимания на статистику ДТП или устанавливающей минимальные коэффициенты в зависимости от такой статистики, а не выбор автомобиля, исходя из данных статистики ДТП страховой компании.

Для примера возьмем два автомобиля из одной ценовой категории: ToyotaRav4 и HyundaiSantaFe. При прочих равных условиях стоимость полиса КАСКО на автомобиль HyundaiSantaFe в большинстве страховых компаний получится на 30-40 % меньше чем на автомобиль японского производства ToyotaRav4 в связи с более низкой стоимостью на запасные детали и услуги ремонтных организаций.

4. Марка автотранспортного средства имеет репутацию часто угоняемой.

Многие страховые компании в ценообразовании страховых полисов используют статистику частоты угонов определенных марок автотранспортных средств. Данный коэффициент, влияющий на стоимость страховки, может стоить страхователю от десяти до ста процентов надбавки к тарифу по страховому полису КАСКО. Нужно заметить, что по таким статистикам не обязательно наиболее часто угоняемыми являются автотранспортные средства определенной ценовой категории. Так, угонять могут как дорогие автомобили, для последующей продажи, так и недорогие машины, для их продажи на запчастях.

Как и в случае со статистиками ДТП, статистики угона автотранспортных средств используют не все страховые компании. Также на стоимость страхового полиса КАСКО в сторону ее снижения может влиять место стоянки автомобиля в охраняемом гараже или стоянке и наличие надежной и современной системы сигнализации.

Так, к примеру, автомобили MAZDA 3 имеют статус часто угоняемых, именно поэтому стоимость полиса КАСКО на них всегда будет выше, чем на автомобили корейского, французского или немецкого автопрома из этой же ценовой категории.

5. Страна производства транспортного средства.

Увеличить стоимость страхового полиса КАСКО на четверть или даже в два раза может страна производитель транспортного средства, особенно это касается автомобилей китайского производства. Так, страхование автотранспортных средств китайского производства обычно обходится дороже. Одной из причин этого является то, что китайские автомобили быстро изнашиваются и имеют множество скрытых повреждений, за которые

впоследствии также приходится платить страховой компании. Также на стоимость страхового полиса КАСКО в зависимости от производства автомобиля влияет стоимость автозапчастей. Поэтому в некоторых случаях страховка транспортного средства, произведенного в СНГ, будет стоить дешевле, чем страховка иномарки. Особенно проблемными в данном аспекте для страховщика являются транспортные средства произведенные в Японии, так как доставка оригинальных запасных частей для машин, находящихся на гарантии у официального дилера может стоить в два, а то и в три раза дороже средне рыночных цен.

6. Вариант страхового возмещения.

Обычно при заключении страхового договора КАСКО автомобилист соглашается на ремонт своего автотранспортного средства на СТО партнере страховой компании. В некоторых случаях страхователь, опасаясь различных злоупотреблений со стороны недобропорядочных страховщиков, производящих неадекватные оценки ущерба при ДТП, настаивает на том, чтобы ремонтные работы автотранспортного средства проводила выбранная им СТО. Эта возможность делает страховой полис КАСКО дороже приблизительно на пять – двадцать процентов. В интересах страховой компании заключить договор по первому варианту, так как в случае наступления страхового случая она понесет значительно меньше убытков потому, что все партнерские СТО работают по сниженным ставкам за нормо/часы.

Современные условия рынка автострахования, а также судебная практика, практически исключают возможность заключить договор КАСКО с вариантом денежного возмещения ущерба. Это связано с тем, что практически все страховщики имеют определенные обязательства перед станциями технического обслуживания автомобилей по загрузке ремонтными работами. Немалую роль в этом сыграла и судебная практика. Как правило, суды всех инстанций в споре между страховщиком и страхователем принимают сторону последнего не учитывая доводы страховых компаний по вопросам оценки фактического ущерба, понесенного страхователем.

7. Вид страховой суммы.

В распоряжении страхователя есть два варианта. Первый: агрегатная (вычитаемая) страховая сумма. При ее применении страховая сумма уменьшается на размер произведенной суммы. Второй: неагрегатная (невывчитаемая) страховая сумма. Здесь сколько бы выплат не было, страховая сумма остается в первоначальном виде. Понятно, что неагрегатная стоит дороже, чем агрегатная. Выбирая агрегатную страховую сумму клиент рискует уже после второго страхового случая полностью её израсходовать. В таком случае договор страхования КАСКО прекращает своё действие по причине исполнения страховщиком своих обязательств перед страхователем.

Помимо факторов, указанных выше, в различных страховых компаниях могут использоваться повышающие и понижающие коэффициенты, учитывающие такие условия как: страхование другого имущества (квартиры или дома), корпоративные скидки (если Вы работаете на предприятии, по которому есть такое соглашение у страховой компании), наличие рекламной наклейки страховой компании на заднем стекле, одновременного приобретения полиса Каско и ОСАГО, единовременности или рассрочки уплаты страховой премии и т.д.

3. ИССЛЕДОВАНИЕ АВТОТРАНСПОРТНОГО СТРАХОВАНИЯ В РОССИИ И ПЕНЗЕНСКОЙ ОБЛАСТИ

3.1. Анализ дорожно-транспортной аварийности в России

Безопасность дорожного движения на автомобильном транспорте по-прежнему продолжает оставаться серьезной проблемой. За 5 лет до конца тысячелетия в стране произошло более 800 тысяч дорожно-транспортных происшествий, в которых пострадало более миллиона человек, из них около 150 тысяч человек погибло.

За эти годы экономический ущерб от гибели и ранения людей в среднем составлял около 5 % валового национального продукта. В большинстве зарубежных стран, аналогичные потери от аварийности на автомобильном транспорте составляют всего около 2 % валового национального продукта. Для уменьшения размера потерь валового национального продукта от дорожно-транспортной аварийности в России, является приоритетным наведение порядка на дорогах.

Первые 10 лет нового тысячелетия не изменили положения в дорожно-транспортном травматизме. Высокие темпы роста автомобильного парка страны создают дополнительные предпосылки ухудшения обстановки на дорогах. За это время ежегодный прирост автопарка составлял около 1,5 млн единиц, в основном за счет его пополнения легковыми автомобилями, но стадия «взрывного роста», до достижения уровня «насыщения» – примерно 400 автомобилей на 1000 человек продолжается.

Эта стадия резко осложняет обстановку с обеспечением безопасности дорожного движения, ростом дорожно-транспортного травматизма. Как показывает анализ дорожной аварийности, увеличение автомобилей в стране неизбежно ведет к росту количества дорожно-транспортных происшествий.

По сравнению с другими странами Россия имеет недопустимо высокие значения показателей, характеризующих уровень опасности дорожного движения, прежде всего количества погибших в ДТП.

По своей потенциальной опасности, как источника гибели человека, транспортные средства России являются одними из самых опасных, по сравнению с транспортными средствами других стран. Уровень риска погибнуть в ДТП для жителей России почти на 1/3 превышает уровень аналогичного риска для жителей экономически развитых стран с высокой интенсивностью дорожного движения, таких как Германия, Франция [10].

Наибольшее влияние на аварийность, связанную с нарушениями правил дорожного движения, оказывают водители индивидуальных транспортных средств, что позволяет выделить транспорт физических лиц в

качестве наиболее проблемной группы, по условиям обеспечения безопасности дорожного движения.

Наибольшее количество дорожно-транспортных происшествий совершают водители со стажем до 2 лет, на их долю приходится около 20 % от всех ДТП, в основном из-за нарушения правил дорожного движения, и эта доля в последние годы увеличивается. Три четверти всех происшествий совершается в первые три часа управления транспортным средством.

Россия находится на одном из последних мест по основным показателям аварийности, на автомобильном транспорте среди развитых стран Европы, безопасность дорожного движения в России находится в настоящее время на уровне, близко к критическому [10].

К сожалению, стоит задуматься: каждый год на дорогах России погибает столько людей, сколько нет населения в некоторых маленьких городах. Хочется верить, что все участники дорожного движения примут во внимание эту статистику и сделают все, чтобы снизить эти показатели.

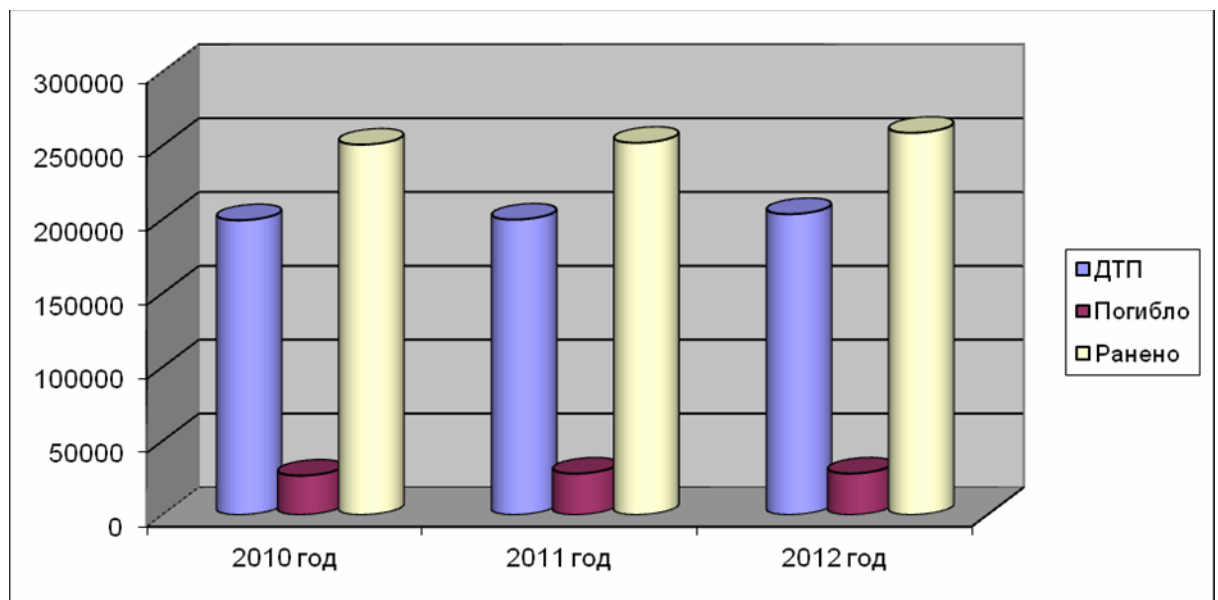


Рис. 6. Общее количество ДТП, число погибших и раненых.

В 2012 году общее количество ДТП составило 203 597, что превысило показатели 2010 года на 2 %. Число погибших в 2012 году возросло на 5,1 % по сравнению с 2010 годом. Количество раненых увеличилось на 3,4 % [7].

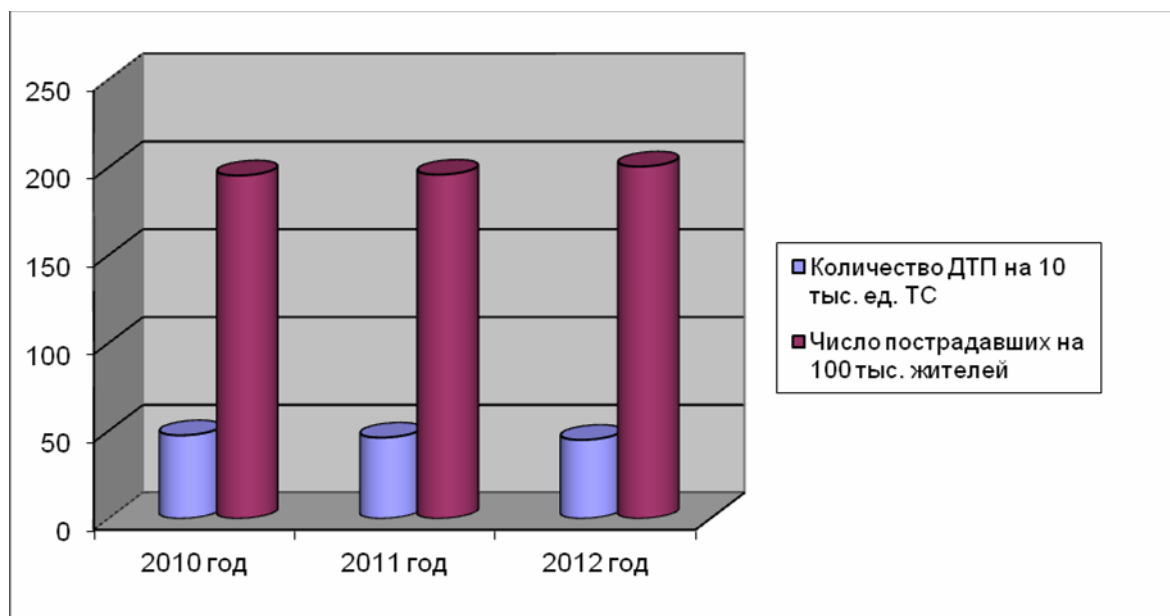


Рис. 7. Относительные показатели аварийности.

Количество ДТП в 2012 году уменьшилось на 5,8 % по сравнению с 2010 годом. Показатели числа пострадавших в 2012 году увеличились по сравнению с 2010 годом на 2,5 % [7].

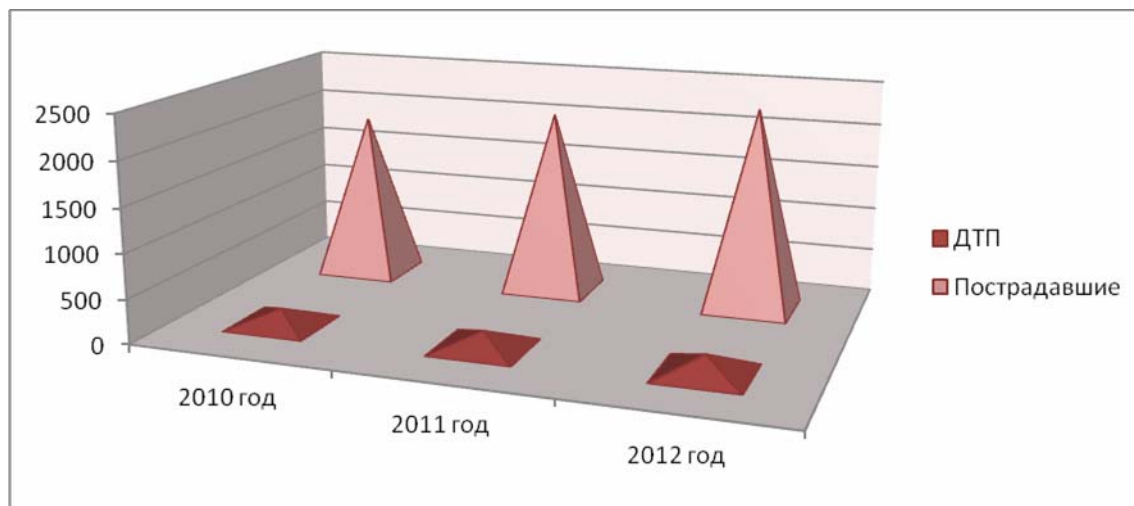


Рис.8. ДТП и пострадавшие с особо тяжкими последствиями.

В 2012 году количество ДТП составило 210, что на 14,3 % больше, чем в 2010 году. Число пострадавших по сравнению с 2010 годом увеличилось на 17,7 % [7, 9].

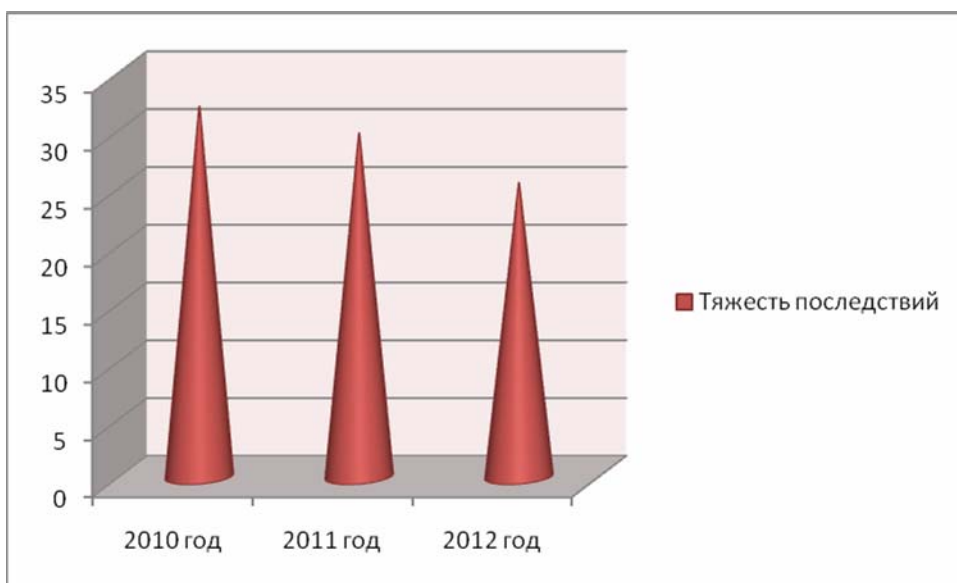


Рис. 9. Тяжесть последствий ДТП.

Тяжесть последствий ДТП снизилась в 2012 году на 16,9 % по сравнению с 2011 годом, на 25,9 % по сравнению с 2010 годом. [7]

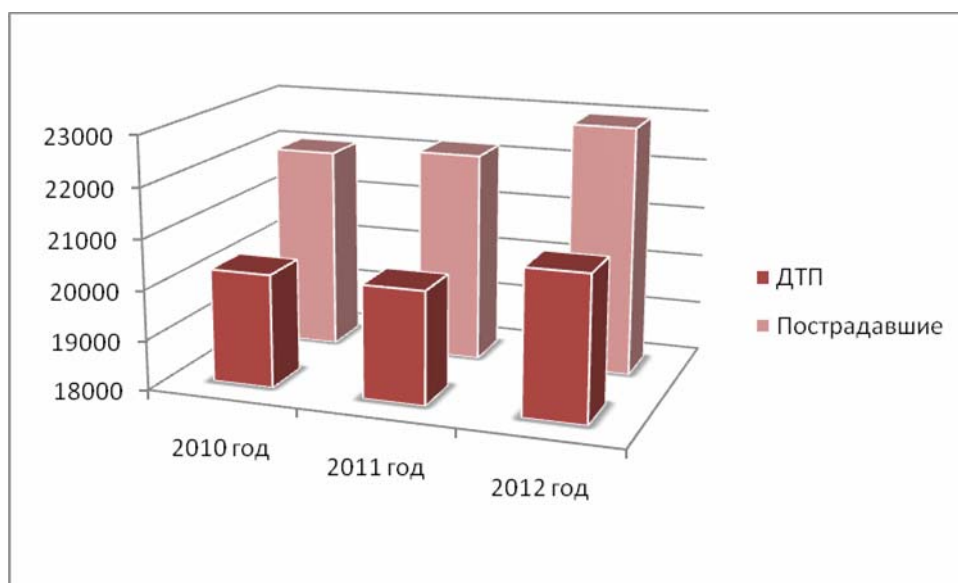


Рис. 10. Количество ДТП с участием детей, число пострадавших детей в возрасте до 16 лет

Проанализировав данные гистограммы, можно сделать вывод, что количество ДТП с участием детей в 2012 году увеличилось по сравнению с предыдущими годами на 3 % (2011 г.) и на 2,9 % (2010 г.). Число пострадавших возросло на 4 % по сравнению с 2010 годом [7].

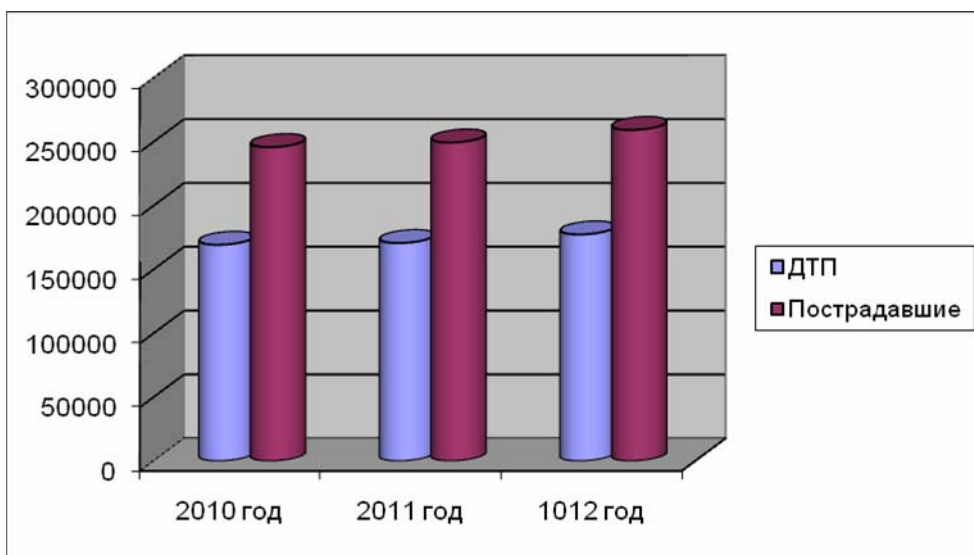


Рис. 11. ДТП и пострадавшие из-за нарушения ПДД водителями транспортных средств

Количество ДТП по вине водителей в 2012 году увеличилось на 4,5 % по сравнению с 2010 годом. Показатели числа пострадавших в 2012 году увеличились по сравнению с 2010 годом на 5,1 % [7].

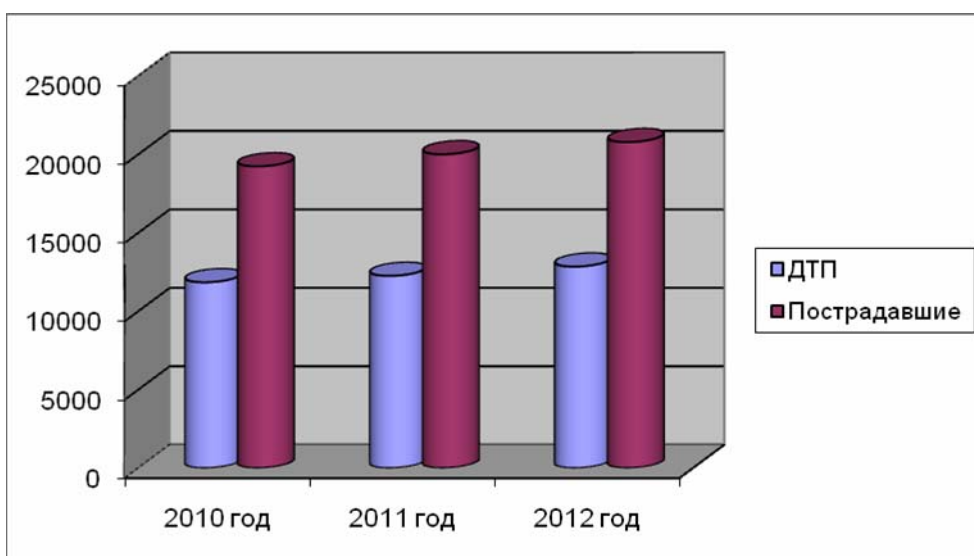


Рис. 12. ДТП и пострадавшие из-за нарушения ПДД водителями транспортных средств в состоянии опьянения

Проанализировав данные, можно сделать вывод, что количество ДТП из-за нарушения ПДД водителями транспортных средств в состоянии опьянения в 2012 году увеличилось по сравнению с предыдущими годами на 4,6 % (2011 г.) и на 7,8 % (2010 г.). Число пострадавших в 2012 году возросло на 7,4 % по сравнению с 2010 годом [7].

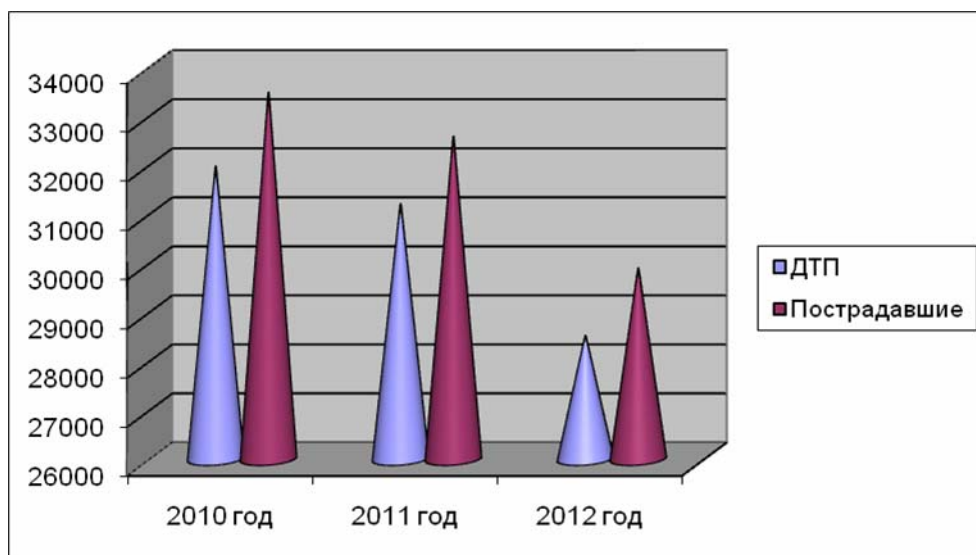


Рис. 13. ДТП и пострадавшие из-за нарушения ПДД пешеходами

Количество ДТП по вине пешеходов в 2012 году снизилось по сравнению с 2010 годом на 12 %. Число пострадавших составляет 29 894 человека, что на 11,9 % меньше, чем в 2010 году [7].

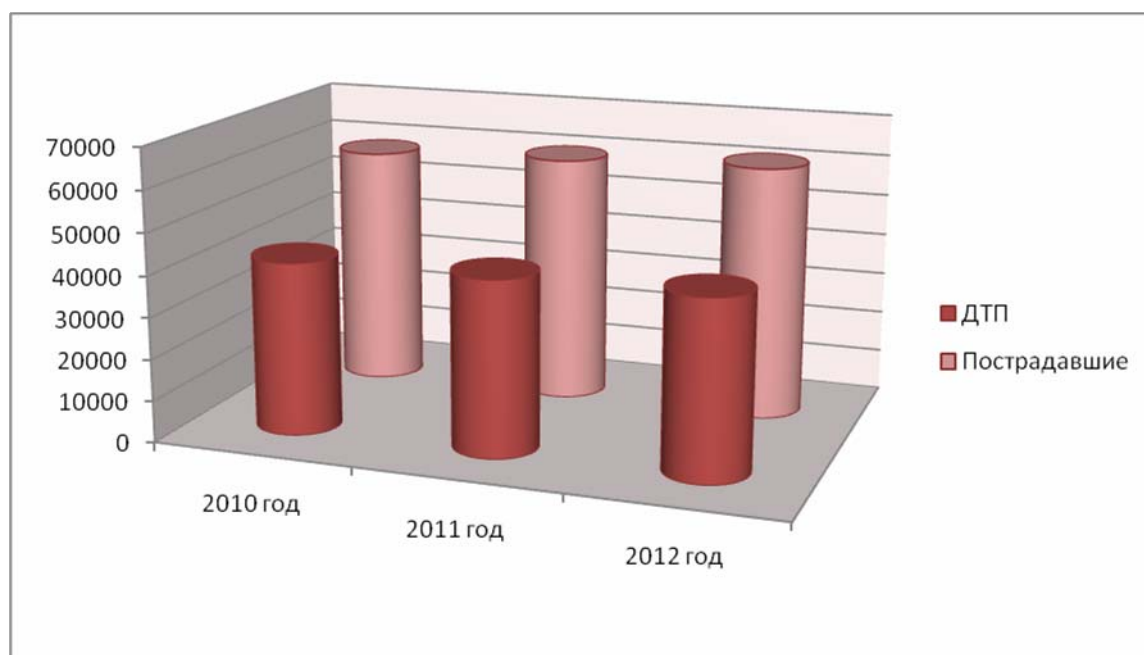


Рис.14. ДТП и пострадавшие из-за неудовлетворительного состояния улиц и дорог

Количество ДТП из-за неудовлетворительного состояния улиц и дорог в 2012 году превышает показатели 2010 году на 2,1 % и составляет 42 772. Число пострадавших от ДТП в 2012 году составляет 61 418, что на 4,7 % больше показателей 2010 года [7].

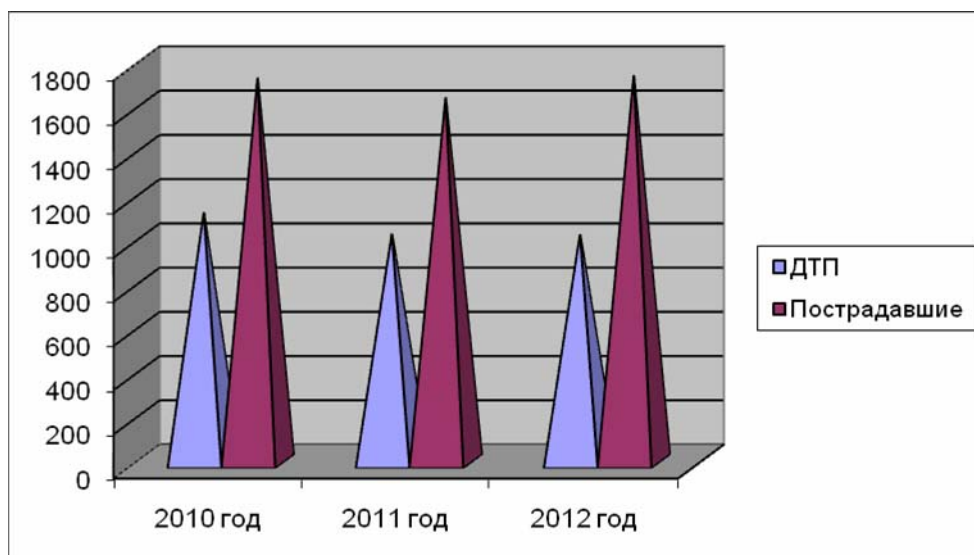


Рис. 15. ДТП и пострадавшие из-за эксплуатации технически неисправных транспортных средств

Количество ДТП из-за эксплуатации технически неисправных транспортных средств в 2012 году снизилось на 9,6 % по сравнению с 2010 годом. Показатели числа пострадавших от ДТП в 2012 году увеличились по сравнению с 2010 годом на 0,6 % [7].

Т а б л и ц а 8

Общее количество ДТП, число погибших и раненых
(за январь – декабрь 2013 г.)

1	ДТП		Погибло		Ранено		Тяжесть послед. ДТП
	абс.	± % к АППГ	абс.	± % к АППГ	абс.	± % к АППГ	
2	3	4	5	6	7	8	
Российская Федерация	204068	0,2	27025	-3,5	258437	-0,1	9,5
Белгородская область	1294	-5,5	256	-10,2	1509	-4,3	14,5
Брянская область	1487	2,6	261	9,7	1854	1,7	12,3
Владимирская область	2994	-5,2	434	-3,6	4018	-4,6	9,7
Воронежская область	3823	-2,5	590	-4,1	4672	-0,9	11,2
Ивановская область	1940	-3,9	153	-18,2	2602	-5,7	5,6
Калужская область	2327	8,7	309	-16	3183	11,6	8,8
Костромская область	807	-7,6	90	12,5	949	-10,6	8,7
Курская область	2046	-0,7	262	-14,7	2542	-0,4	9,3
Липецкая область	2130	-4,3	262	-3,3	2756	-5,8	8,7
г. Москва *	11319	-5,8	841	3,8	12951	-7,5	6,1
Московская область *	9299	0,6	1585	-7,1	11533	0,9	12,1
Орловская область	1370	1,5	141	-21,7	1791	3,3	7,3
Рязанская область	2482	0,7	307	-17	3435	0,4	8,2
Смоленская область	1462	5,6	253	15,5	1763	0,4	12,5
Тамбовская область	2069	0,6	232	-6,5	2893	3	7,4

Продолжение табл. 8

1	2	3	4	5	6	7	8
Тверская область	1946	-6,3	309	2,7	2369	-8,1	11,5
Тульская область	2628	0,3	366	-5,2	3385	-0,5	9,8
Ярославская область	1987	-4,4	262	-7,7	2410	-9,4	9,8
Центральный округ	53410	-2	6913	-5,4	66615	-2,4	9,4
Республика Карелия	876	1,7	109	-0,9	1089	-2,5	9,1
Республика Коми	1594	-4,8	132	-1,5	2195	-5,1	5,7
Архангельская область	2047	-4	193	-9,8	2659	-3,4	6,8
Вологодская область	1883	-5,2	200	-3,4	2414	-2,7	7,7
Калининградская область	1308	-1,4	173	-10,4	1467	-2	10,5
Ленинград.обл. и г. С.-Петербург	12135	2,3	1079	-0,7	15164	2,9	6,6
Ленинградская область	3794	6,1	635	-1,1	5145	6,7	11,0
г. С.-Петербург	8341	0,6	444	-0,2	10019	1	4,2
Мурманская область	922	-4,9	59	-30,6	1224	-5,3	4,6
Новгородская область	1396	-5	181	-16,2	1744	-5,6	9,4
Псковская область	1469	-10,2	218	-11,7	2001	-8,5	9,8
Ненецкий авт.округ	52	20,9	3	-25	85	80,9	3,4
Северо-Западный округ	23682	-1,2	2347	-6	30042	-0,8	7,2
Республика Адыгея	530	-1,9	122	9,9	632	-1,9	16,2
Республика Калмыкия	674	-2,6	104	5,1	1017	-1,7	9,3
Краснодарский край	7026	4,7	1348	13,3	8203	2,7	14,1
Астраханская область	1806	2,4	168	стаб.	2310	3,4	6,8
Волгоградская область	2860	-6,3	444	2,8	3656	-4,3	10,8
Ростовская область	5752	-7	782	-5	7170	-8,6	9,8
Южный округ	18648	-1,5	2968	5,1	22988	-2,4	11,4
Республика Дагестан	1386	-2,3	482	-5,5	1879	-1,9	20,4
Республика Ингушетия	205	-12,8	70	-20,5	361	-6,5	16,2
Кабардино-Балкарская Республика	806	-3,7	206	-2,8	992	-4,3	17,2
Карачаево-Черкесская Республика	587	-8,6	131	-1,5	908	-9,9	12,6
Республика Северная Осетия	833	8,3	131	-16	1169	6,1	10,1
Чеченская Республика	465	20,2	169	-19,5	750	7,4	18,4
Ставропольский край	2908	-0,1	521	3,4	3783	-2,9	12,1
Северо-Кавказский округ	7190	-0,2	1710	-5,7	9842	-2	14,8
Республика Башкортостан	4979	-2,7	709	0,3	6239	-1,2	10,2
Республика Марий Эл	1160	4,2	145	-4	1520	-0,3	8,7
Республика Мордовия	1005	-9	197	-10	1223	-10,8	13,9
Республика Татарстан	5410	-1,3	709	2	7032	-0,8	9,2
Удмуртская Республика	1520	-0,3	258	-4,1	1774	-0,2	12,7

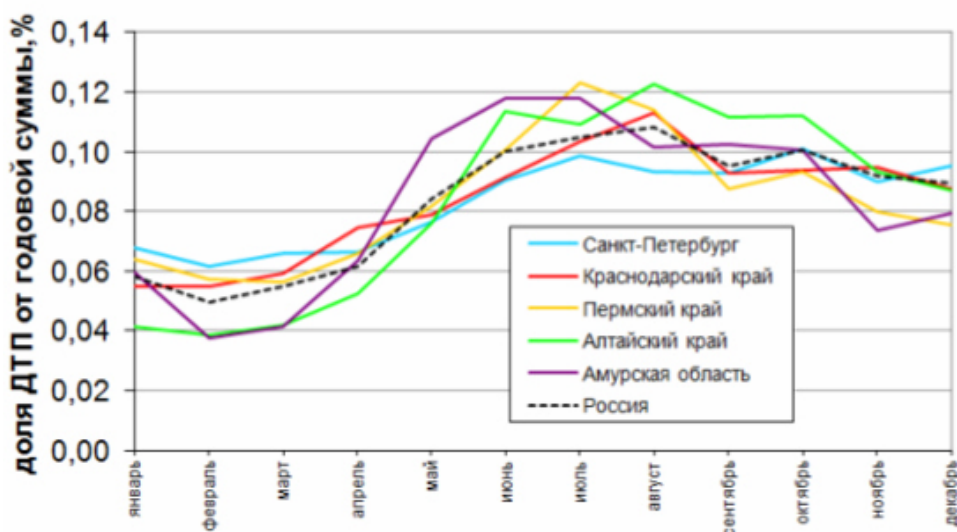
Окончание табл. 8

1	2	3	4	5	6	7	8
Чувашская Республика – Чувашия	2048	-0,6	253	-4,5	2609	-1,7	8,8
Пермский край	5237	34,4	601	0,8	6781	40,4	8,1
Кировская область	2020	-3,5	229	-5	2626	-1,4	8,0
Нижегородская область	6128	17,5	725	2,7	7513	14,8	8,8
Оренбургская область	2734	11,6	355	-3,8	3651	13,4	8,9
Пензенская область	2431	8	278	-6,1	3114	5,9	8,2
Самарская область	4757	3,4	578	-2,2	6232	2,9	8,5
Саратовская область	2846	9,3	421	-3,9	3405	10,6	11,0
Ульяновская область	2027	-7,8	242	14,2	2666	-8,8	8,3
Приволжский округ	44302	6,2	5700	-1	56385	6,4	9,2
Курганская область	1388	-1,6	261	11,1	1716	-5,4	13,2
Свердловская область	4768	-11,5	680	-18,7	6265	-13,6	9,8
Тюменская область	3211	-6,4	346	-9,2	4438	-7,2	7,2
Челябинская область	4819	-2,1	627	-2,2	5875	-0,5	9,6
Ханты-мансийский авт.округ – Югра	2384	-3,2	298	-3,2	3125	-3,1	8,7
Ямало-ненецкий авт.округ	668	-10,1	78	-3,7	916	-8,5	7,8
Уральский округ	17238	-6,1	2290	-7,7	22335	-6,9	9,3
Республика Алтай	501	14,9	60	-28,6	614	12	8,9
Республика Бурятия	1596	9,1	237	стаб.	1932	5,7	10,9
Республика Тыва	386	14,5	133	-8,3	637	24,9	17,3
Республика Хакасия	1118	-4,4	120	-19,5	1462	-8,5	7,6
Алтайский край	4295	13,7	387	-4,9	5268	13,8	6,8
Забайкальский край	1549	20,4	256	-7,6	2056	27,3	11,1
Красноярский край	5187	1	615	-0,8	6581	1,9	8,5
Иркутская область	3415	-0,1	528	-0,2	4300	-2,3	10,9
Кемеровская область	3710	-5,2	550	-2,1	4854	-2,7	10,2
Новосибирская область	2843	7,8	526	16,1	3408	9,5	13,4
Омская область	3027	-10,4	319	-14,9	4042	-9,8	7,3
Томская область	922	-3,2	143	13,5	1125	-0,8	11,3
Сибирский округ	28549	2,3	3874	-2,3	36279	2,8	9,6
Республика Саха (Якутия)	1026	10,1	156	16,4	1319	9,8	10,6
Приморский край	4144	-5,2	428	-13,9	5200	-8,8	7,6
Камчатский край	602	-8,1	64	-14,7	717	-13	8,2
Хабаровский край	2230	1,2	215	-7,7	2764	-0,1	7,2
Амурская область	1494	9,3	189	-1,6	1884	12,9	9,1
Магаданская область	265	-15,6	32	-34,7	401	-13	7,4
Сахалинская область	884	16,3	112	-6,7	1156	10,9	8,8
Еврейская автономная область	373	-7,4	26	-49	479	-3,2	5,1
Чукотский авт.округ	31	29,2	1	стаб.	31	стаб.	3,1
Дальневосточный округ	11049	0,2	1223	-9,5	13951	-1,7	8,1

В каждом конкретном случае дорожно-транспортное происшествие случается по особым обстоятельствам: неисправный автомобиль, неровная дорога, пьяный или не выспавшийся водитель, вмешательство нечистой силы и т.д. Однако при всем при этом у частоты ДТП есть статистические закономерности, обусловленные факторами массового влияния. Например, в зимний период состояние дорог может ухудшаться из-за гололедицы, а дорожная разметка в этот сезон часто не видна. Хотя, с другой стороны, если водитель знает об опасности, он ведет себя более осторожно. В целом число происшествий на дороге возрастает вместе с увеличением числа автомобилей.

Хорошей иллюстрацией динамики ДТП может служить диаграмма, в которой приведена численность ДТП по месяцам в приведении к годовой сумме. Таким образом, мы можем видеть долю дорожно-транспортных происшествий, приходящуюся на конкретный месяц, а кривые по разным регионам подлежат сравнению. Как видно из полученной диаграммы, частота ДТП в течение года не зависит от применения каких-либо законов, а от существенных факторов. В первую очередь бросается в глаза большая годовая вариация числа ДТП по месяцам. Однако вся эта динамика выражается большим летним максимумом и большим зимним минимумом. При этом по некоторым регионам число ДТП между февралем и июлем различается более чем в 2 раза.

Динамика числа ДТП по разным регионам России в сравнении с общей динамикой © vashamashina.ru



Число дорожно-транспортных происшествий зависит, главным образом, от числа автомобилей на дорогах и активности автомобилистов. В летний период многие автолюбители-«подснежники» вообще не пользуются автомобилями. Другие отказываются от них в дни особенно сильных

морозов, чтобы не тратить время на мучительный разогрев двигателя. Зимой водители более осторожны на дороге. Летом «подснежники» вылезают из своих гаражей и начинают вспоминать правила дорожного движения. В теплый период года активизируются поездки дачников, а также желающих провести отпуск в поездке. Поскольку повышается мобильность людей, пропорционально увеличивается и число ДТП.

Если взглянуть на нашу диаграмму, мы увидим, что из общей динамики сильно выбивается только один субъект Федерации – г. Санкт-Петербург. Особенность дорожно-транспортной статистики по нему – менее выраженное различие зима-лето. Вероятно, что в сверхкрупных городах категория водителей-«подснежников» – более узкая, чем в – регионах. Кроме того, жители столиц предпочитают заграничный отдых работе на даче. Очевидно, что фактор 1 сентября не сыграл серьезной роли в годовой динамике ДТП. Насколько можно видеть из графика, снижение в осенне-зимнем периоде обусловлено не связанными с законодательством причинами.

Если верить статистическим итогам ГИБДД за 2013 г., за год число ДТП увеличилось всего на 0,2 %. Учитывая ежегодное увеличение числа автомобилей на дорогах, можно сказать, что это – неплохой результат.

3.2. Анализ дорожно-транспортной аварийности в Пензенской области

В 2012 году общее количество ДТП составило 2 251, что превысило показатели 2010 года на 26,8 %. Число погибших в 2012 году снизилось на 14,2 % по сравнению с 2010 годом. Количество раненых увеличилось на 31,1 % [7, 9].

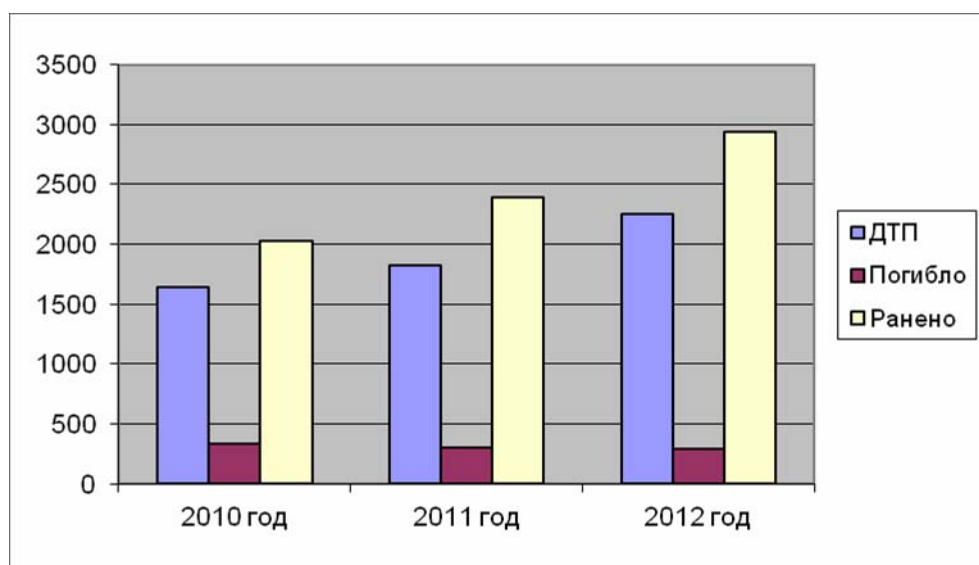


Рис. 16. Общее количество ДТП, число погибших и раненых

Количество ДТП в 2012 году увеличилось на 15,9 % по сравнению с 2010 годом. Показатели числа пострадавших в 2012 году увеличились по сравнению с 2010 годом на 26,7 % [7, 9].

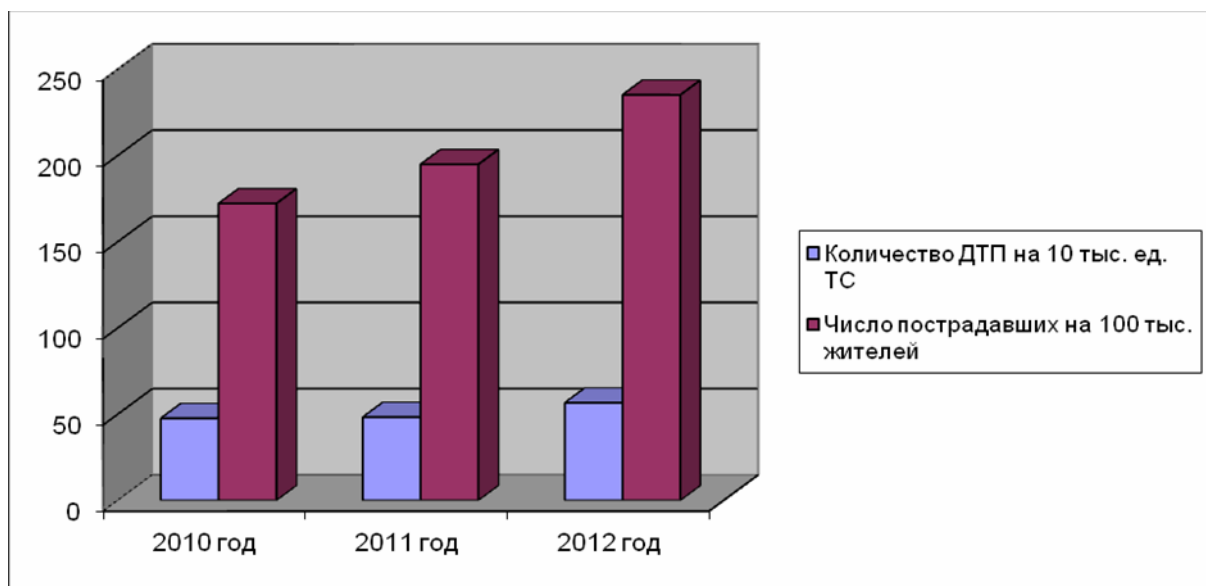


Рис. 17. Относительные показатели аварийности

В 2012 году произошло 2 ДТП с особо тяжкими последствиями, в 2010 г. – 3 ДТП. Число пострадавших по сравнению с 2010 годом снизилось на 38,5 % [7].

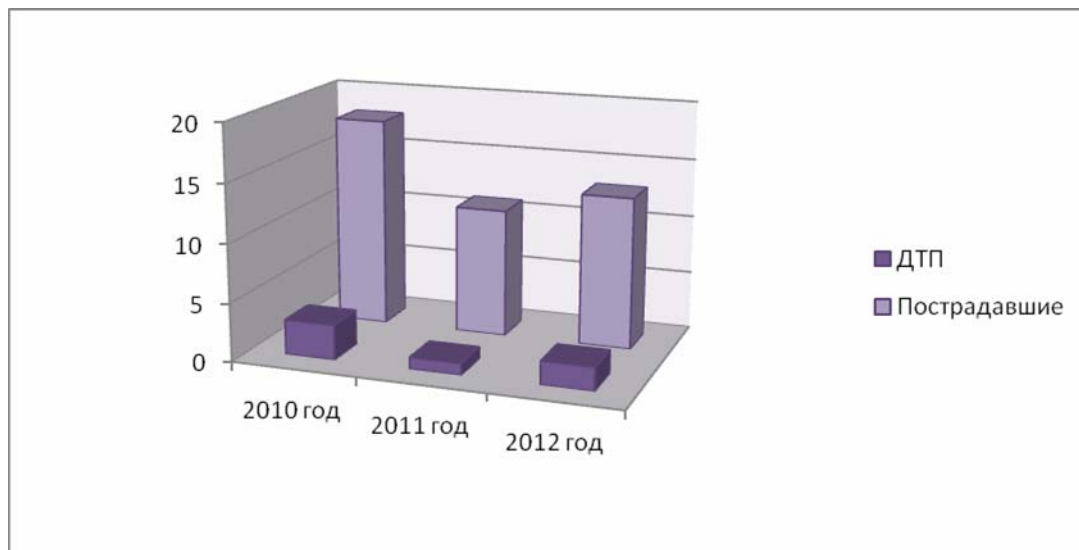


Рис. 18. ДТП и пострадавшие с особо тяжкими последствиями

Тяжесть последствий ДТП увеличилась в 2012 году на 78,5 % по сравнению с 2011 годом, снизилась на 11,5 % по сравнению с 2010 годом [7].

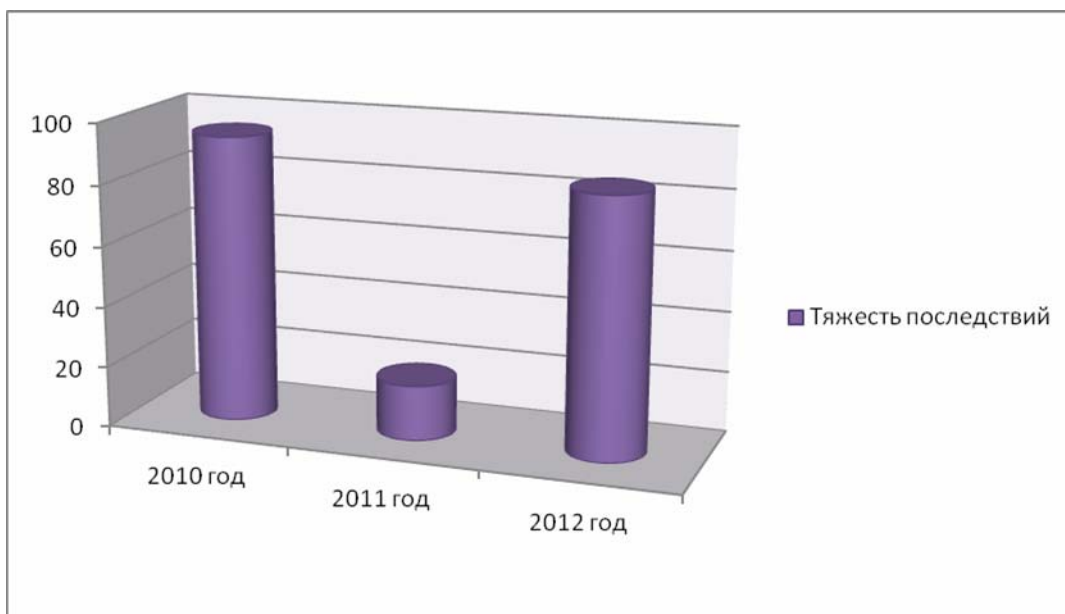


Рис. 19. Тяжесть последствий ДТП

Проанализировав данные гистограммы, можно сделать вывод, что количество ДТП с участием детей в 2012 году увеличилось по сравнению с предыдущими годами на 23,2 % (2011 г.) и на 46,9 % (2010 г.). Число пострадавших возросло на 46,3 % по сравнению с 2010 годом [7].

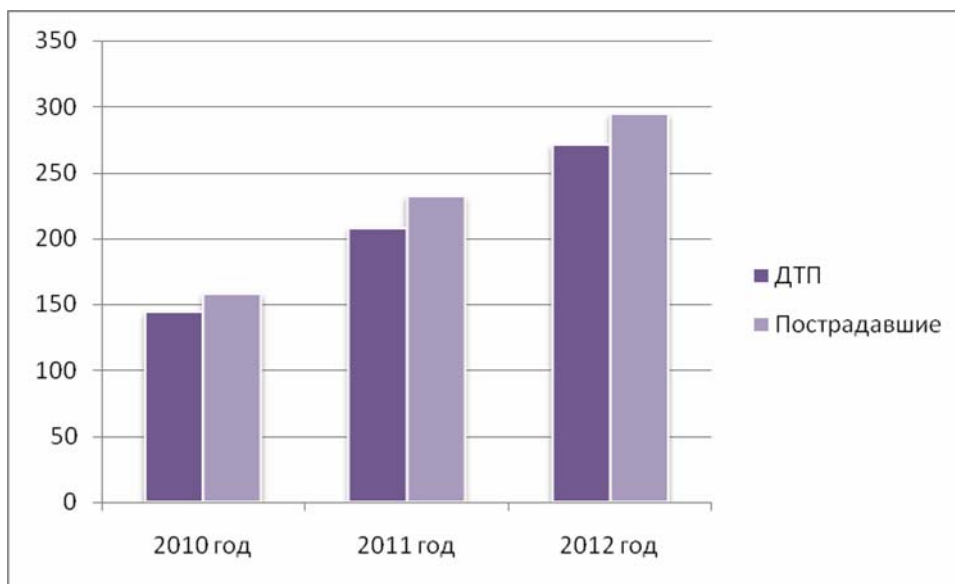


Рис. 20. Количество ДТП с участием детей, число пострадавших детей в возрасте до 16 лет

Количество ДТП по вине водителей в 2012 году увеличилось на 29,5 % по сравнению с 2010 годом. Показатели числа пострадавших в 2012 году увеличились по сравнению с 2010 годом на 28,6 % [7].

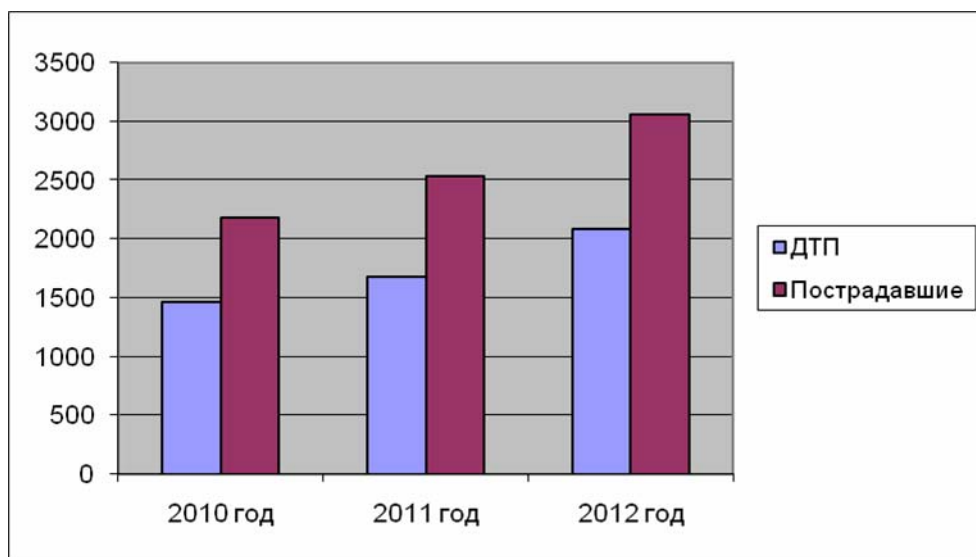


Рис. 21. ДТП и пострадавшие из-за нарушения ПДД водителями транспортных средств

Проанализировав данные, можно сделать вывод, что количество ДТП из-за нарушения ПДД водителями транспортных средств в состоянии опьянения в 2012 году увеличилось по сравнению с предыдущими годами на 2,6 % (2011 г.) и на 59,4 % (2010 г.). Число пострадавших в 2012 году возросло на 61,5 % по сравнению с 2010 годом [7].

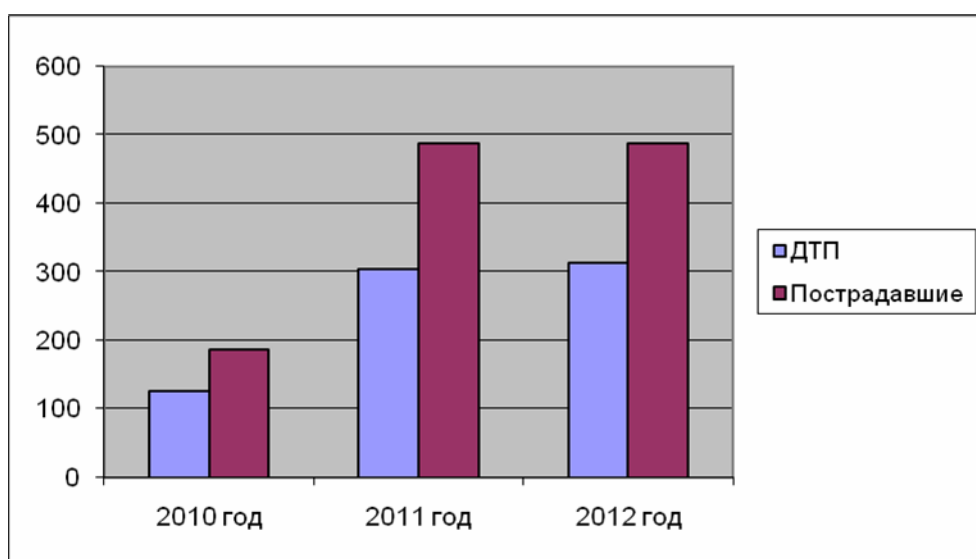


Рис. 22. ДТП и пострадавшие из-за нарушения ПДД водителями транспортных средств в состоянии опьянения

Количество ДТП по вине пешеходов в 2012 году снизилось по сравнению с 2010 годом на 2,3 %. Число пострадавших составляет 227 человек, что на 0,4 % больше, чем в 2010 году [7].

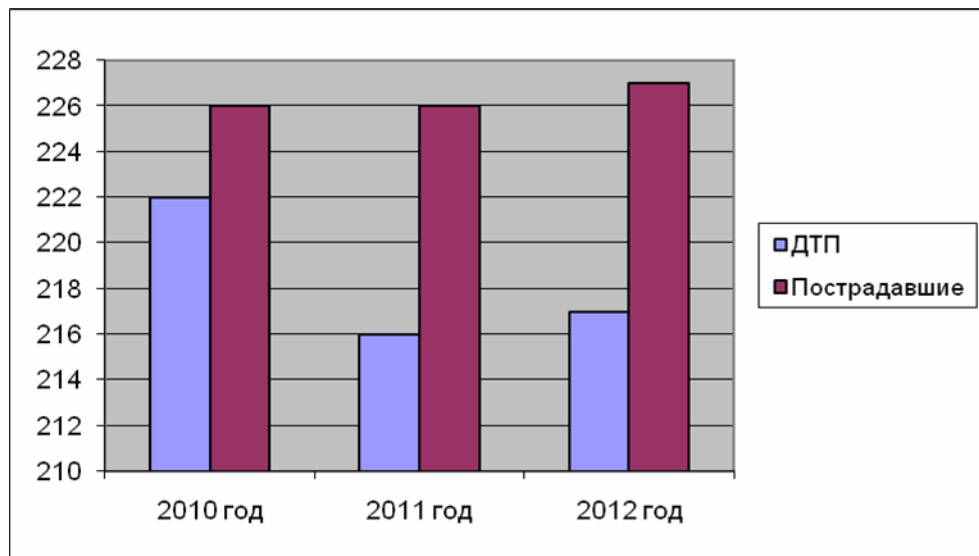


Рис. 23. ДТП и пострадавшие из-за нарушения ПДД пешеходами

Количество ДТП из-за неудовлетворительного состояния улиц и дорог в 2012 году превышает показатели 2010 году на 21,8 % и составляет 422. Число пострадавших от ДТП в 2012 году составляет 582 человека, что на 24,9 % больше показателей 2010 года [7].

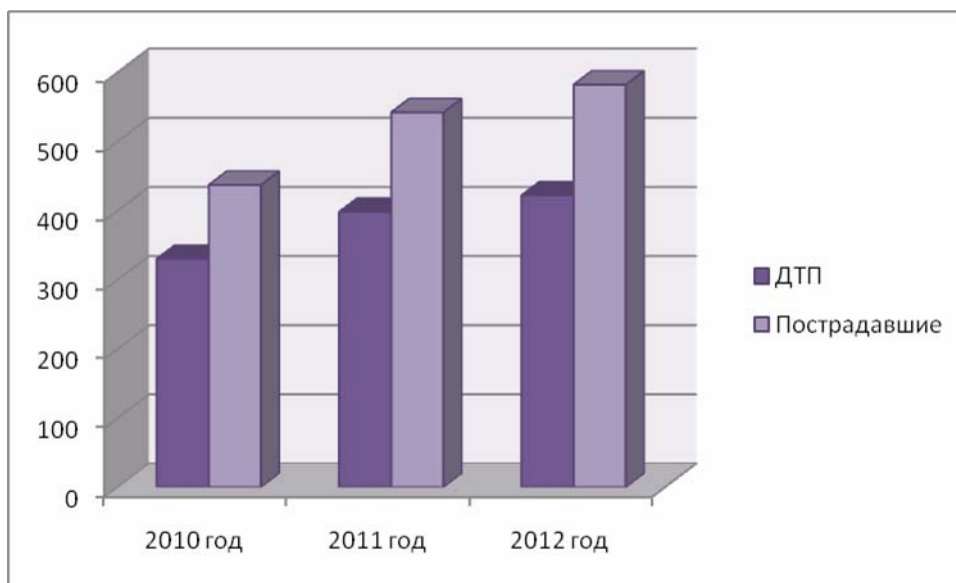


Рис. 24. ДТП и пострадавшие из-за неудовлетворительного состояния улиц и дорог

Количество ДТП из-за эксплуатации технически неисправных транспортных средств в 2012 году снизилось на 68,8 % по сравнению с 2010 годом. Число пострадавших от ДТП в 2012 году сократилось по сравнению с 2010 годом на 30,8 % [7].

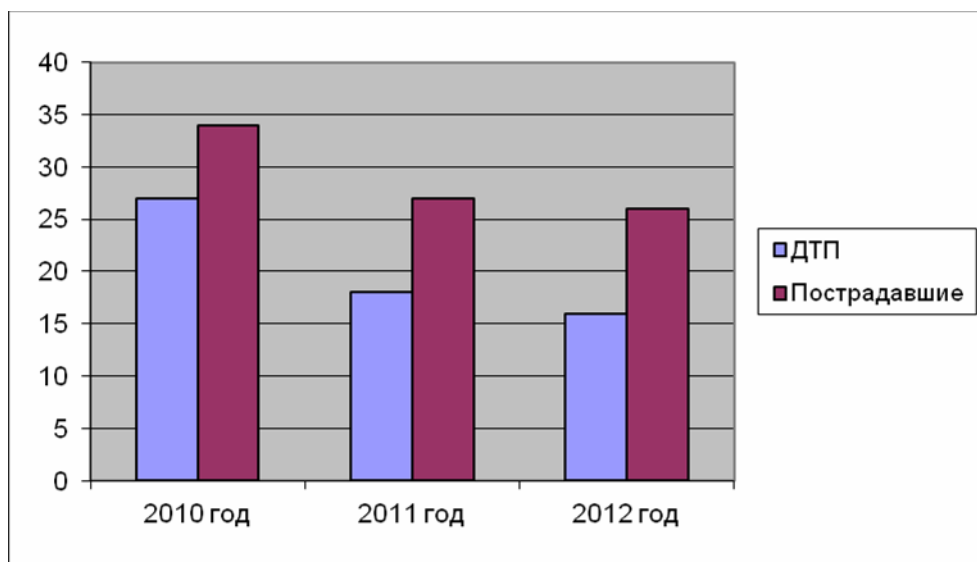


Рис. 25. ДТП и пострадавшие из-за эксплуатации технически неисправных транспортных средств

За 2013 год на дорогах области произошло 2427 дорожно-транспортных происшествий, в которых 3109 человек получили травмы различной степени тяжести и 278 погибли.

Т а б л и ц а 9

Количество дорожно-транспортных происшествий по районам Пензенской области

Общее количество ДТП, число погибших и раненых за 12 месяцев 2013 года							
	ДТП		Погибло		Ранено		Тяжесть последствий
	абс.	+/- % к АППГ	абс.	+/- % к АППГ	абс.	+/- % к АППГ	
1	2	3	4	5	6	7	8
Всего по области	2427	7,8 %	278	-6,1 %	3109	5,7 %	8,2
г.Пенза	1161	24,0 %	44	-18,5 %	1393	20,3 %	3,1
Башмаковский	12	-14,3 %	0	-100,0 %	19	72,7 %	0,0
Спасский	33	26,9 %	17	240,0 %	41	5,1 %	29,3
Бековский	15	-6,3 %	2	-71,4 %	18	20,0 %	10,0
Белинский	31	-27,9 %	6	-50,0 %	43	-34,8 %	12,2
Бессоновский	116	0,9 %	13	-13,3 %	153	-2,5 %	7,8
Вадинский	14	27,3 %	4	300,0 %	18	12,5 %	18,2
Городищенский	92	-8,9 %	15	-16,7 %	130	-11,0 %	10,3
Земетчинский	11	-47,6 %	1	0,0 %	16	-44,8 %	5,9
Иссинский	23	76,9 %	9	200,0 %	36	100,0 %	20,0
Каменский	71	-22,8 %	12	-25,0 %	98	-15,5 %	10,9

Окончание табл. 9

1	2	3	4	5	6	7	8
Камешкирский	16	-11,1 %	3	-40,0 %	18	-10,0 %	14,3
Кольшлейский	30	-36,2 %	6	-53,8 %	42	-38,2 %	12,5
Кузнецкий ГОВД	112	-11,1 %	16	23,1 %	149	-2,0 %	9,7
Кузнецкий	82	-15,5 %	15	-31,8 %	107	-20,7 %	12,3
Лопатинский	17	41,7 %	0	-100,0 %	23	109,1 %	0,0
Лунинский	13	-45,8 %	0	-100,0 %	16	-51,5 %	0,0
М.Сердобинский	22	83,3 %	4	33,3 %	37	117,6 %	9,8
Мокшанский	81	32,8 %	21	23,5 %	101	13,5 %	17,2
Наровчатский	12	0,0 %	0	-100,0 %	21	40,0 %	0,0
Неверкинский	15	-21,1 %	2	-50,0 %	20	-28,6 %	9,1
Н.ломовский	77	-1,3 %	23	-4,2 %	108	16,1 %	17,6
Никольский	51	-3,8 %	6	0,0 %	72	4,3 %	7,7
Пачелмский	13	0,0 %	1	-50,0 %	17	30,8 %	5,6
Пензенский	138	22,1 %	42	100,0 %	204	13,3 %	17,1
Сердобский	64	10,3 %	13	18,2 %	80	11,1 %	14,0
Сосновоборский	14	-30,0 %	1	0,0 %	18	-41,9 %	5,3
Тамалинский	11	37,5 %	0	0,0 %	16	33,3 %	0,0
Шемьшейский	19	-42,4 %	1	-80,0 %	27	-49,1 %	3,6
Заречный	61	1,7 %	1	-50,0 %	68	-15,0 %	1,4

За 12 месяцев 2013 года на территории Пензенской области зарегистрировано 701 ДТП с участием пешеходов, в результате которых 73 человека погибли и 680 – получили ранения. Наибольшее количество происшествий с участием пешеходов зарегистрировано на территории г. Пенза – 426 ДТП или 60,8 % от всех ДТП с участием пешеходов в области. С участием детей-пешеходов зарегистрировано 94 ДТП, в результате которых 2 ребёнка погибли и 96 получили ранения различной степени тяжести.

На пешеходных переходах зарегистрирован 241 наезд на пешеходов, в результате которых 10 человек погибли и 244 получили телесные повреждения. По вине водителей совершено 228 наездов на пешеходов в зоне действия пешеходных переходов, в результате которых 9 человек погибли и 227 получили телесные повреждения.

Увеличилось количество происшествий из-за перехода проезжей части вне пешеходного перехода (с 104 до 119), неподчинения сигналам регулирования (с 11 до 13), ходьбы вдоль проезжей части попутного направления вне населенного пункта (с 10 до 14). Нетрезвое состояние пешеходов сопровождало совершению 38 происшествий.

В 2013 году за 12 месяцев на дорогах области по вине водителей, осуществляющих перевозку пассажиров, произошло 67(69) дорожно-транспортных происшествий, в которых 12 человек погибло, 88 человек получили ранения.

По сравнению с аналогичным периодом прошлого года количество дорожно-транспортных происшествий по вине водителей, осуще-

ствляющих перевозку пассажиров на коммерческой основе, уменьшилось на 3 %, число погибших увеличилось на 140 %, число раненых уменьшилось на 3 %. Основная масса дорожно-транспортных происшествий (55 из 67) произошла в городе Пензе. В этих ДТП 1 человек погиб и 67 человек получили ранения различной степени тяжести.

Т а б л и ц а 10

Анализ причин дорожно-транспортных происшествий

Причины ДТП	ДТП	Погибло	Ранено
Нарушение ПДД водителями транспортных средств	2263	250	2964
Нарушение ПДД водителями транспортных средств в состоянии опьянения	346	61	478
Нарушение ПДД водителями транспортных средств юридическими лицами	156	25	209
Нарушение ПДД водителями транспортных средств физическими лицами	1977	228	2648
Нарушение ПДД пешеходами	213	38	188
С участием детей в возрасте до 16 лет	258	8	273
Эксплуатация технически неисправных транспортных средств	34	18	63
Неудовлетворительное состояние улиц и дорог	614	45	761
С участием неустановленных транспортных средств	144	9	140

За 4 месяца 2014 г. по области уже совершено 558 ДТП, погибло 62 человека и ранено 745. 515 ДТП произошло из-за нарушения ПДД водителями транспортных средств (погибло 57 и ранено 705 человек), из них 51 ДТП из-за водителей в состоянии опьянения (погибло 9, ранено 78). Из-за нарушения ПДД пешеходами 65 ДТП, погибло 11, ранено 57 человек.

3.3. Анализ транспортных средств, находящихся в угоне

Если в прошлом году на каждую тысячу жителей нашей необъятной приходилось, в среднем, 249 машин, то в 2013 эта цифра составляет уже 257 авто. Таким образом, годовой прирост составил 3,2 %. Такие цифры обнародовал аналитический центра «АльфаСтрахование».

Таким образом, Россия уверенно ползет вверх по мировому рейтингу количества авто на 1000 жителей и в данный момент болтается где-то в середине третьего десятка, считая с начала этого списка.

Мы уже переплюнули Латвию с Болгарией и Словакией с их 230-240 машинами на тысячу населения и целеустремленно подбираемся к Польше, Венгрии, Литве и Израилю, в которых этот показатель находится в пределах 260-270 машин. Хотя до лидеров, – США (765 машин), Люксембурга (686) и Малайзии (641) нам вряд ли когда удастся дотянуться. Ведь даже в Германии на 1000 граждан приходится Германия 519 авто...

Так или иначе, но среди федеральных округов лидерами по обеспеченности машинами стали Дальневосточный (326 авто на 1 000 человек), Северо-Западный (280) и Центральный (278) федеральные округа. При этом сравнение скорости прироста обеспеченности по регионам дает других лидеров: быстрее всего растет автопарк в Приволжском (6,8 %), Сибирском (6,5 %) и Северо-Кавказском (3,5 %) федеральных округах. Характерно также, что лидер рейтинга Дальний Восток в этом году сократил количество автомобилей на 1 000 человек на 0,6 %.

Среди регионов лидерами роста по сравнению с прошлым годом стали Республика Марий Эл (19,9 %), Иркутская (17,0 %) и Архангельская (14,7 %) области. Высокую динамику также продемонстрировали Белгородская область (14,6 %), Удмуртия (14,1 %), Пермский край (14,0 %), Ивановская область (11,4 %), Новосибирская область (11,3 %), Хабаровский край (11,1 %) и Ульяновская область (10,7 %). Максимальное снижение рейтинга было зафиксировано в Мурманской (–13,5 %), Астраханской (–13,4 %) и Ярославской (–8,6 %) областях. Также в «минусе» оказались Орловская область (–8,5 %), Ямало-Ненецкий АО (–8,1 %), Калужская область (–7,5 %), Якутия (–6,0 %), Приморский край (–5,7 %), Чеченская республика (–5,0 %), Новгородская область (–4,6 %). Российские автоугонщики за девять месяцев с начала года обеспечили 14-процентный прирост числа угонов в стране. Примерно настолько же увеличились продажи новых легковых автомобилей в России в этом году.

Отечественные автомобили угоняют «под разбор», а также перегоняют в отдаленные районы России и на Кавказ. Японские автомобили также угоняют «под разбор»: это вызвано спросом у владельцев таких авто на запасные части, так как новые комплектующие стоят намного дороже тех, что можно приобрести на автомобильных «разборках».

В 2012 году в России было угнано более 52 тысяч автомобилей, из них более половины приходится на Москву и Санкт-Петербург. Лидером рейтинга, как и прежде, является бренд LADA – на вазовские модели приходится 33 % всех украденных автомобилей (свыше 17 тысяч единиц). Вслед за LADA в рейтинге самых угоняемых автомобилей расположились Mazda, Toyota и Mitsubishi [9].

Ниже представлена статистика угонов автомобилей за 2012 год по г. Москве [11].

Основными причинами снижения числа угонов стали изменение политики компании по некоторым убыточным моделям, а также профилактические меры, предпринимаемые компанией «Росгосстрах» [12].

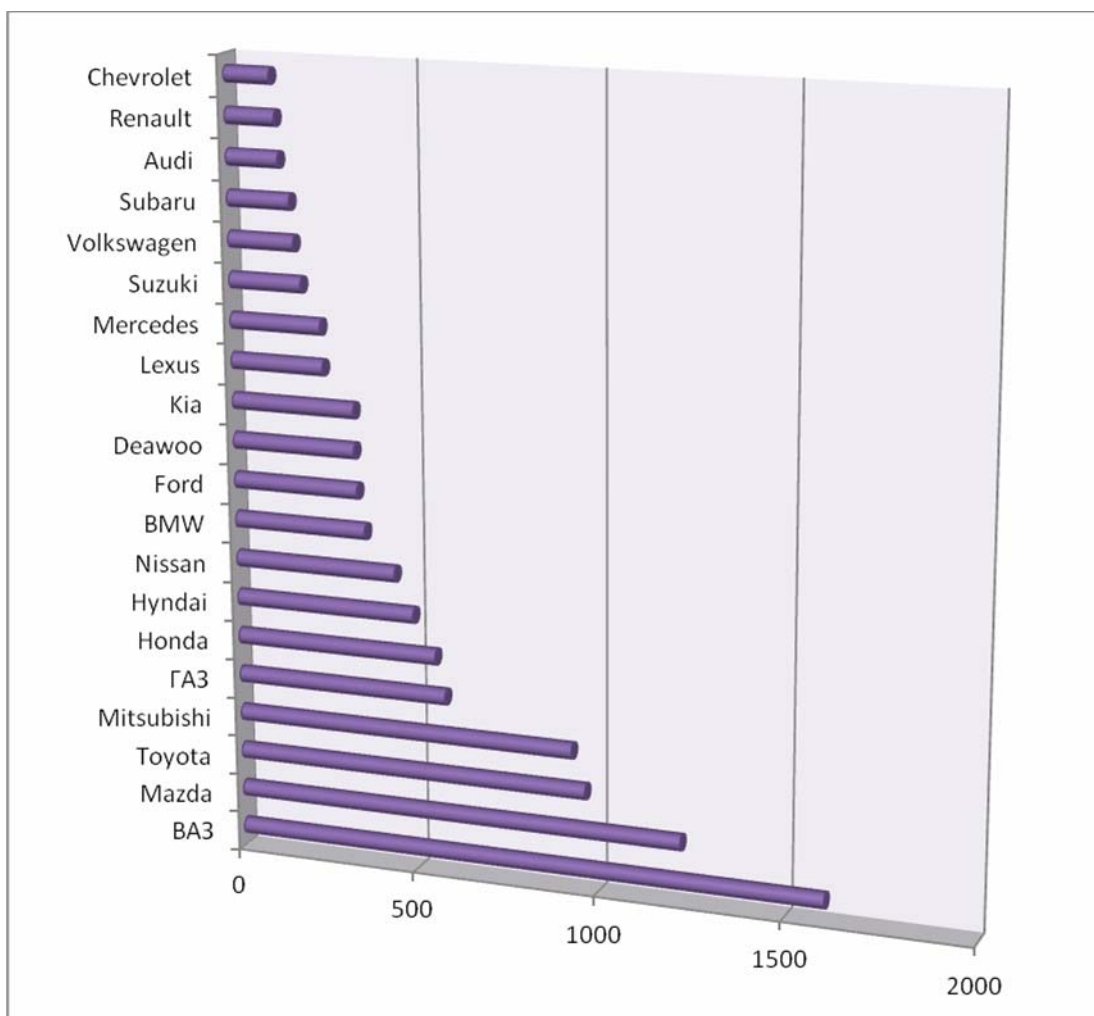


Рис. 26. Статистика угонов по маркам по г. Москве за 2012 год

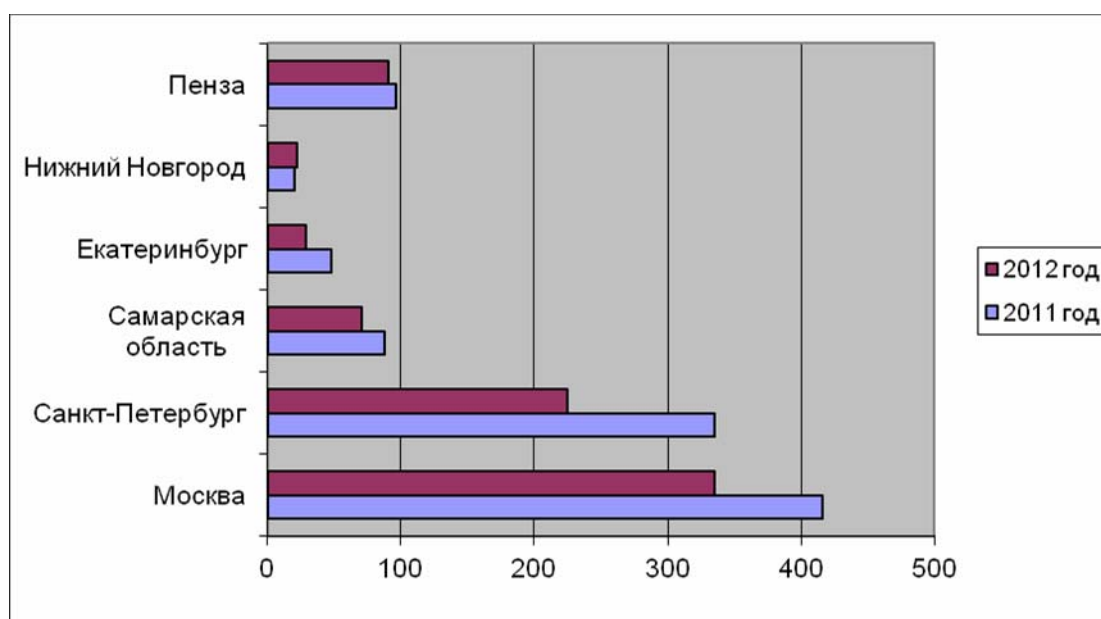


Рис. 27. Число совершенных угонов среди регионов (по данным «Росгосстрах»)

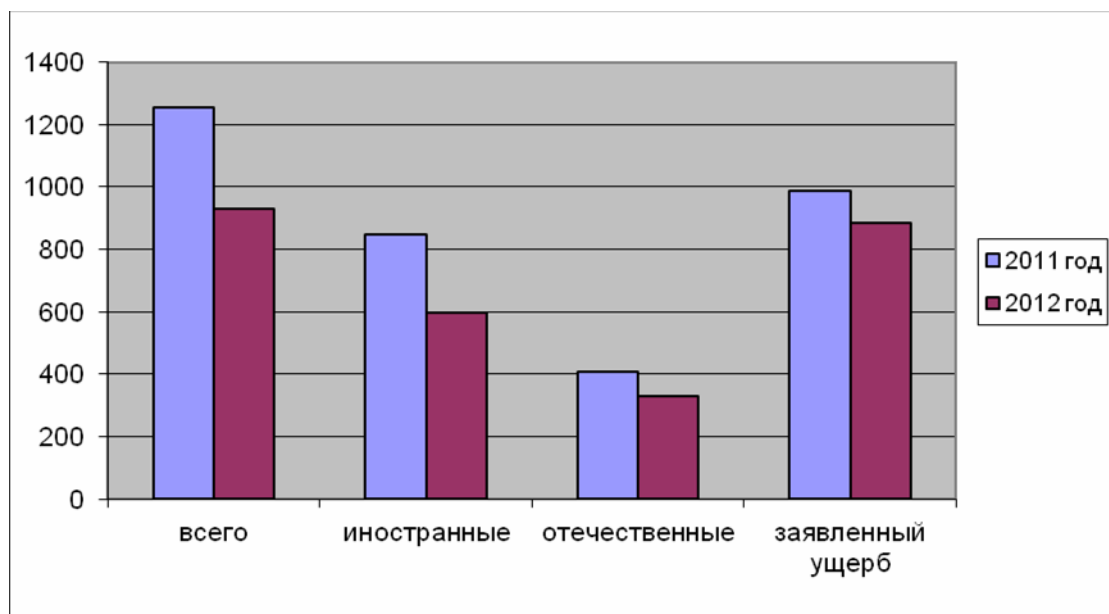


Рис. 28. Сокращение количества угонов застрахованного автотранспорта (по данным «Росгосстрах»)

3.4. Анализ рынка добровольного автострахования

АвтоКАСКО в 2013 году осуществляло 460 страховых организаций. При этом большая часть из страховщиков, осуществлявших данный вид страхования, какого либо серьезного влияния на рынок не оказывало. Так 90 % страховой премии было собрано 53 страховыми организациями; на долю ведущей двадцатки страховщиков пришлось 73 % собранной страховой премии, тройкой лидеров (Ингосстрах, РЕСО-Гарантия и РОСНО) было собрано 28,8 % страховых премий по страхованию средств наземного транспорта или 27,8 млрд руб.

На диаграмме показано распределение страховых организаций в зависимости от доли собранных страховых премий по автомобильному страхованию в их портфеле добровольного имущественного страхования. Для сравнения отдельно приведено распределение всех участников рынка, осуществлявших данный вид страхования и распределение двадцати крупнейших страховых организаций, лидирующих в данной сфере.

Как видно из данного распределения крупнейшие страховщики предпочитают иметь долю АвтоКАСКО в портфеле добровольного имущественного страхования от 30 до 60 %. При этом многие эксперты отмечают, что страхование автотранспортных средств, в особенности приобретенных в кредит, в настоящее время малоприбыльно и считают слишком большую долю автомобильного страхования в портфеле излишне рискованной.

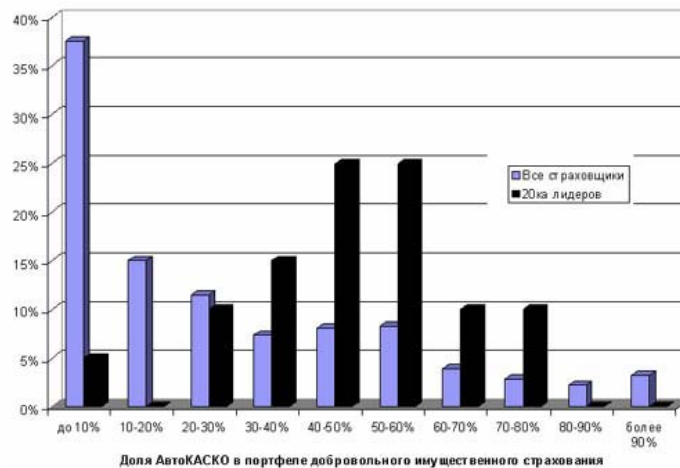


Рис. 29ю Распределение страховщиков в зависимости от доли АвтоКАСКО в портфеле добровольного имущественного страхования

Крупнейшие страховщики проводят анализ убыточности и сегментацию рынка с целью снижения убытков в данной сфере. Так, например, выделяют такие группы лиц, покупающих автомобили в кредит:

- покупатели новых дорогих иномарок. В большинстве своем это люди в возрасте старше 30 лет и с немалым опытом вождения. Страхование таких автомобилей наименее рискованно для страховщика, а суммы страховой премии максимальны;
- лица, покупающие подержанные иномарки;
- люди, покупающие недорогие новые иномарки и отечественные автомобили. Данная категория страхователей считается наиболее «убыточной» для страховщиков. Экстремальные показатели (более 80 % страховых премий приходится на страхование автотранспорта), либо наоборот игнорирование данного страхового продукта характерно чаще для небольших страховых организаций.

Несмотря на то, что в целом рынок страхования автотранспорта растет ежегодно (так в 2013 г. прирост данного сегмента рынка составил 56 %) темпы роста у различных страховщиков существенно отличаются.

Как видно из диаграммы, на рынке страхования транспортных средств значительное преимущество имеют крупные страховщики – все они в 2013 г. увеличили сборы в данном виде страхования, а четверть из них смогла эти сборы удвоить. Что касается более мелких страховщиков, то они либо постепенно сдают свои позиции в данном секторе (137 страховых организаций собрали в 2013 г. меньше премий в рассматриваемой сфере, чем в 2012 г.), либо имеют довольно скромные темпы роста. Исключение составляют страховщики только входящие на рынок страхования автотранспорта, либо резко изменяющие свой страховой портфель в сторону увеличения данного вида страхования. Распределение страховщиков, осуществляющих

страхование транспортных средств в зависимости от коэффициента выплат представлено на диаграмме.

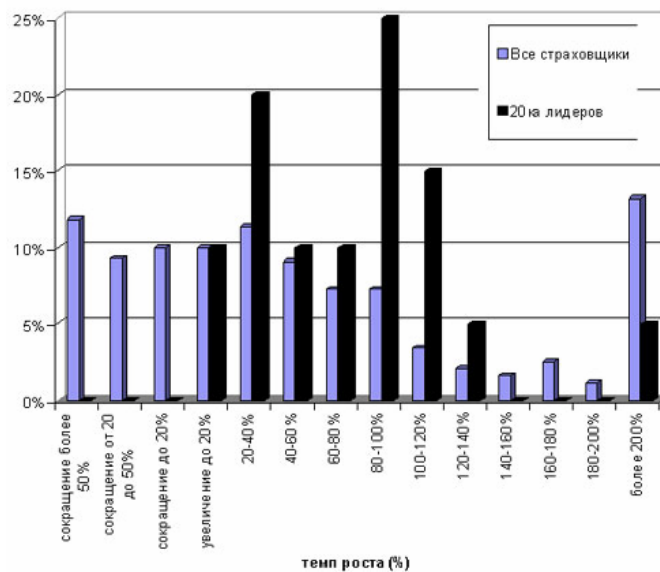


Рис. 30. Темпы роста страховых премий по АвтоКАСКО

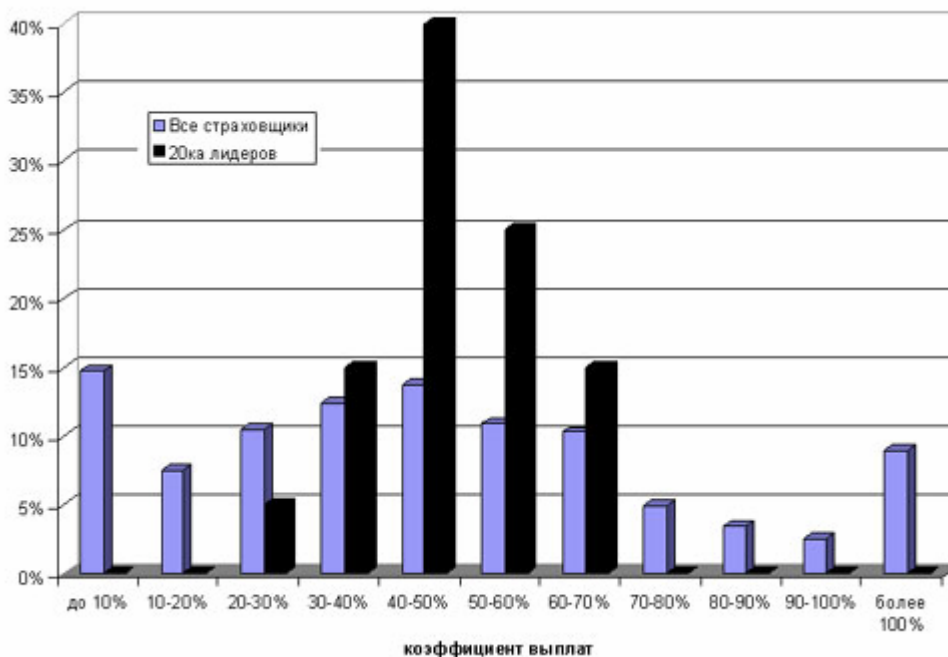


Рис. 31. Распределение страховых организаций, осуществляющих АвтоКАСКО по коэффициенту выплат

Можно отметить, что по данному показателю двадатка лидеров в общем показала результаты аналогичные среднерыночным (если среднерыночный коэффициент выплат по данному виду страхования составил 47,3 %, то у двадатки крупнейших страховщиков – 48,2 %), причем в большинстве случаев данный показатель находится между 30 и 70 %.

В настоящий момент страхование транспортных средств в России имеет все перспективы к дальнейшему росту: автопарк ежегодно увеличивается возрастающими темпами, автокредитование, постоянно совершенствуясь, стало по сути одним из самых дешевых способов получения заемных средств. При этом согласно исследованию, проведенному одной из ведущих страховых организаций, только чуть более 10 % граждан используют страхование автотранспортных средств для защиты своих интересов. «Будущее страхового рынка. Основные перспективы российского страхования». Центр стратегических исследований. Росгосстрах. Кроме того, автострахование имеет большие перспективы развития в российских регионах, особенно в связи с распространением автокредитования.

Исследование показало, что по итогам 2013 г большинство респондентов (порядка 1/3), имеющих КАСКО, оформили его в «Росгосстрахе» (30 %). Практически с трехкратным отставанием от лидера, на втором месте оказалась компания «РОСНО»: с ней сотрудничает около 12 % участников исследования. Третьим среди ТОП-5 страховщиков, к которым предпочитают обращаться россияне, если им нужно обзавестись КАСКО, стал «УралСиб» (11 %)¹⁹.

Как известно, при покупке машины в кредит, оплата полиса КАСКО является обязательным условием, которое должен выполнить заемщик. Статистика говорит, что в 2009 г, только 1/4 респондентов оформляли КАСКО из-за условий кредитного договора. Подавляющее же большинство делало это по собственной воле.

Несмотря на достаточно широкий спектр способов оформления полисов, который предлагают сегодня страховщики, почти половина респондентов (45 %) предпочитает действовать привычным образом: прийти/позвонить в офис компании, чтобы оформить все документы. Однако, приблизительно такая же часть опрошенных сделала это через агентов и брокеров (22 %), или в салонах дилеров (21 %), где покупали машину. Посредством Интернета КАСКО обзавелись лишь 3 % участников исследования. Вероятнее всего, россияне обычно не прибегают к возможностям Сети не только в отношении покупки КАСКО. Данный тренд может быть справедливо распространен и на приобретение других видов страховых услуг.

Интересно отметить, что из всех владельцев КАСКО, проверить его в работе удалось только 1/3 участников исследования. Остальным же не приходилось обращаться в обслуживающую компанию по причине наступления страхового случая.

Т а б л и ц а 11

Поступления крупнейших страховых компаний России по КАСКО
за 2013 г.

№	рег. номер	название	город	(тыс.руб. + % от всего рынка)
1	928	ИНГОССТРАХ	Москва	33 199 228 (15.64 %)
2	1209	РЕСО-ГАРАНТИЯ	Москва	26 587 280 (12.52 %)
3	1307	СОГЛАСИЕ	Москва	21 916 763 (10.32 %)
4	977	РОСГОССТРАХ	Люберцы	20 344 329 (9.58 %)
5	621	ВСК	Москва	12 014 232 (5.66 %)
6	2239	АЛЬФАСТРАХОВАНИЕ	Москва	11 525 544 (5.43 %)
7	1284	ГРУППА РЕНЕССАНС СТРАХОВАНИЕ	Москва	9 204 572 (4.34 %)
8	290	АЛЪЯНС	Москва	8 494 927 (4.00 %)
9	983	УРАЛСИБ	Москва	7 595 995 (3.58 %)
10	461	СТРАХОВАЯ ГРУППА МСК	Казань	6 651 540 (3.13 %)
Итого:				157 534 410 (74.20 %)
Остальные:				54 766 080 (25.80 %)
Всего по рынку:				212 300 490 (100 %)

Т а б л и ц а 12

Выплаты крупнейших страховых компаний России по КАСКО за 2013 г.

№	рег. номер	название	город	(тыс.руб. + % от всего рынка)
1	928	ИНГОССТРАХ	Москва	25 646 809 (16.46 %)
2	1209	РЕСО-ГАРАНТИЯ	Москва	18 061 855 (11.59 %)
3	1307	СОГЛАСИЕ	Москва	16 494 415 (10.59 %)
4	977	РОСГОССТРАХ	Люберцы	12 992 156 (8.34 %)
5	1284	ГРУППА РЕНЕССАНС СТРАХОВАНИЕ	Москва	8 474 487 (5.44 %)
6	621	ВСК	Москва	8 365 784 (5.37 %)
7	2239	АЛЬФАСТРАХОВАНИЕ	Москва	7 887 172 (5.06 %)
8	290	АЛЪЯНС	Москва	6 996 105 (4.49 %)
9	461	СТРАХОВАЯ ГРУППА МСК	Казань	6 823 768 (4.38 %)
10	983	УРАЛСИБ	Москва	5 146 264 (3.30 %)
Итого:				116 888 815 (75.03 %)
Остальные:				38 908 633 (24.97 %)
Всего по рынку:				155 797 448 (100 %)

Это позволяет сделать вывод, что страховщики неплохо справляются со взятыми на себя обязательствами, оказывая профессиональные услуги, которые оправдывают ожидания их клиентов.

3.5. Исследование автотранспортного страхования в рамках КАСКО по Пензенской области

Вслед за ростом продаж автомобилей в 2012 году, участились их угоны, а соответственно стал активно и рынок страхования каско.

Взросший уровень конкуренции заставил некоторые страховые компании снизить тарифы по этому виду страхования. Ниже представлены крупнейшие страховые компании по Пензенской области.

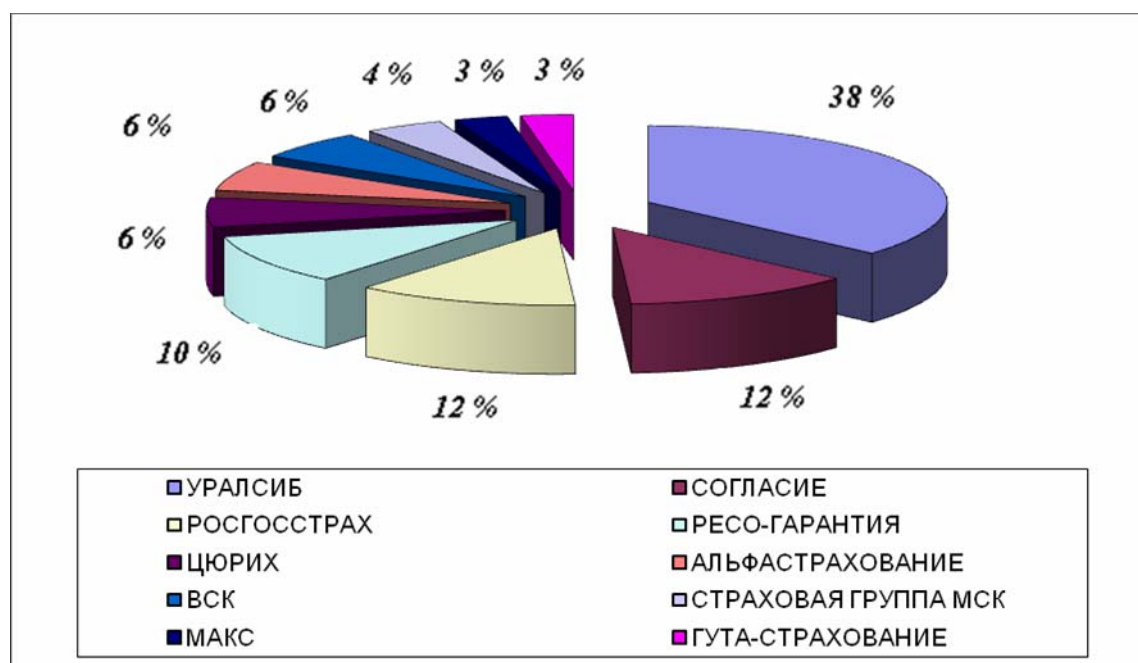


Рис. 32. Страховые премии по полисам КАСКО, собранные ведущими страховыми компаниями, в 2012 г.

Представители крупнейших страховых компаний отмечают значительный рост объемов страхования КАСКО в течение 2012 года. По данным ФСФР, объем взносов за 9 месяцев 2012 года увеличился на 23,6%, достигнув 435 836 тыс. руб. [1].

В 2012 году страховые выплаты крупнейшими страховыми компаниями по полисам КАСКО в Пензенской области составили 86 239 тыс. руб., что на 29,5% больше, чем в предыдущем году (2011 г. – 60 838 тыс. руб.) [1].

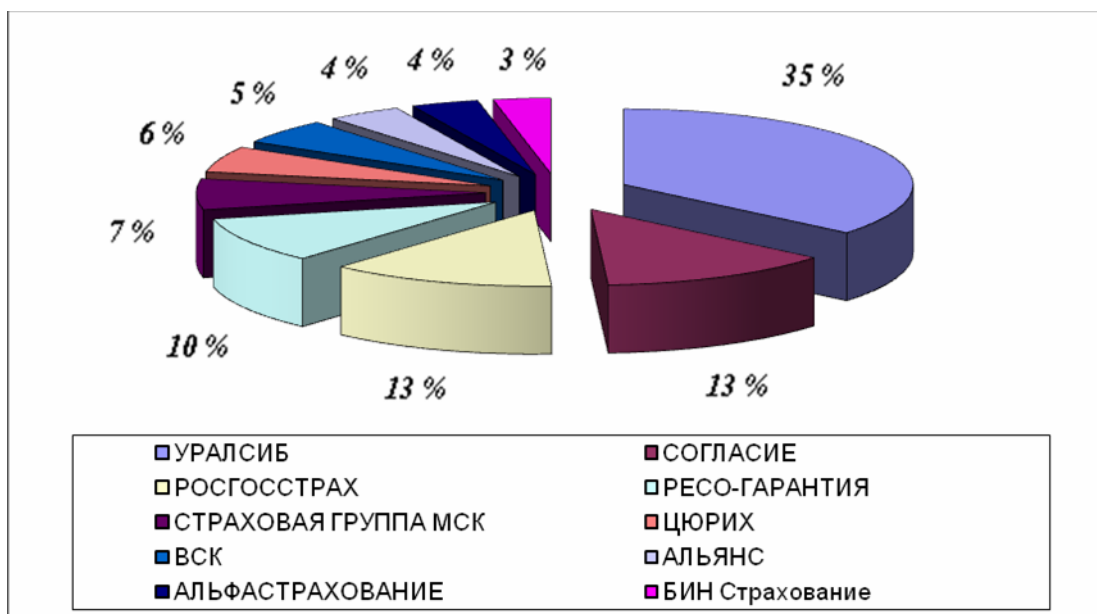


Рис. 33. Страховые выплаты по полисам КАСКО, 2012 г.

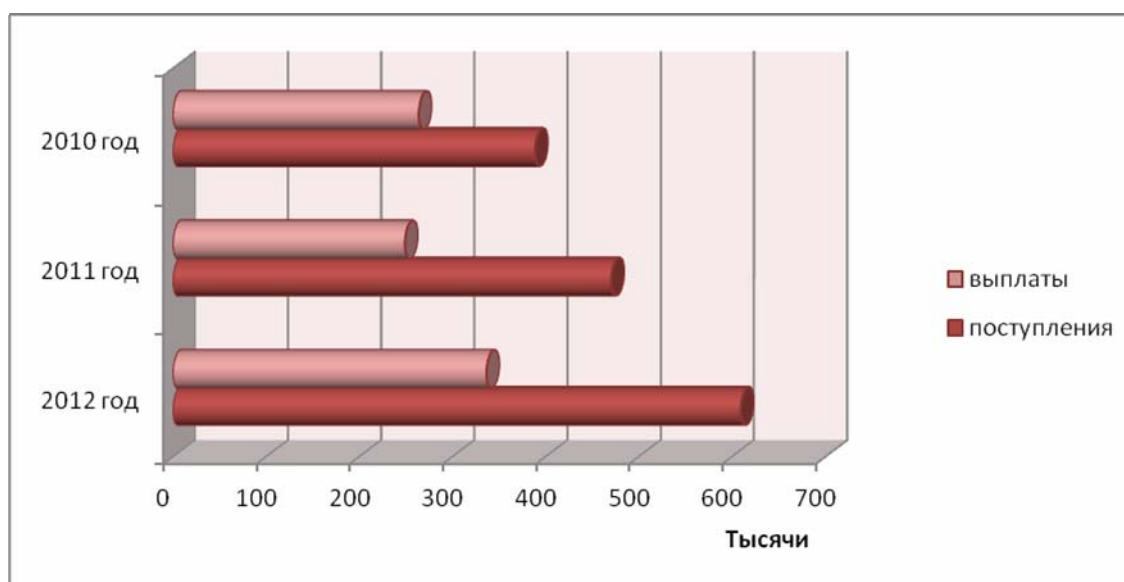


Рис. 34. Динамика сборов и выплат по полисам КАСКО в Пензенской области

Представители всех страховых компаний отмечают увеличение страховой премии в 2012 году на 22,8 % по сравнению с 2011 годом.

Рейтинг поможет узнать какие страховщики наиболее активно работают в регионе Пензенской области в автостраховании (КАСКО), также рейтинг актуален и для страховых компаний Пензы.

Т а б л и ц а 13

Страховые компании Пензы, Пензенской области, рейтинг присутствия в регионе за 12 месяцев 2013 г.

Страховая компания	Место	Сборы, тыс.руб.	Доля рынка, %	Уровень выплат, %
УРАЛСИБ	1 (1)	243 991,0	37,47	64,24
РЕСО-ГАРАНТИЯ	2 (4)	59 644,0	9,16	74,11
РОСГОССТРАХ ООО	3 (2)	59 119,0	9,08	72,27
СОГЛАСИЕ	4 (3)	56 684,0	8,70	85,15
АЛЬФАСТРАХОВАНИЕ ОАО	5 (5)	50 394,0	7,74	45,85
ВСК	6 (7)	34 508,0	5,30	42,67
ЦЮРИХ (БЫВШ. ЦЮРИХ.РИТЕЙЛ, НАСТА)	7 (6)	30 492,0	4,68	77,74
СТРАХОВАЯ ГРУППА МСК	8 (8)	20 607,0	3,16	71,26
ЭНЕРГОГАРАНТ	9 (11)	16 509,0	2,54	51,41
ГУТА-СТРАХОВАНИЕ	10 (9)	15 843,0	2,43	41,31
ИНГОССТРАХ	11 (12)	14 439,0	2,22	56,31
МАКС (МОСКОВСКАЯ АКЦИОНЕРНАЯ СТРАХОВАЯ КОМПАНИЯ)	12 (10)	11 558,0	1,77	51,44
СЕВЕРНАЯ КАЗНА	13 (20)	9 176,0	1,41	30,23
СОГАЗ	14 (16)	4 454,0	0,68	71,96
СОСЬЕТЕ ЖЕНЕРАЛЬ СТРАХОВАНИЕ (БЫВШ.СОЮЗНИК)	15 (21)	3 661,0	0,56	7,24
РСХБ-СТРАХОВАНИЕ (БЫВШ.ГАЗГАРАНТ)	16 (30)	3 571,0	0,55	2,97
ЖАСО	17 (19)	3 277,0	0,50	87,61
БИН СТРАХОВАНИЕ	18 (13)	3 154,0	0,48	153,58
АЛЬЯНС (БЫВШ.РОСНО)	19 (17)	3 020,0	0,46	106,03

АвтоКАСКО в 2013 году осуществляло 260 страховых организаций. При этом большая часть из страховщиков, осуществлявших данный вид страхования, какого либо серьезного влияния на рынок не оказывало. Так 90 % страховой премии было собрано 53 страховыми организациями; на долю ведущей двадцатки страховщиков пришлось 73 % собранной страховой премии, тройкой лидеров (УРАЛСИБ, РЕСО-Гарантия и РОСГОССТРАХ) было собрано 28,8 % страховых премий по страхованию средств наземного транспорта.

Т а б л и ц а 14

Поступления крупнейших страховых компаний Пензенской области
по КАСКО за 2013 г.

№	рег. номер	название	город	(тыс.руб. + % от всего рынка)
1	983	УРАЛСИБ	Москва	243 991 (37.47 %)
2	1209	РЕСО-ГАРАНТИЯ	Москва	59 644 (9.16 %)
3	977	РОСГОССТРАХ	Люберцы	59 119 (9.08 %)
4	1307	СОГЛАСИЕ	Москва	56 684 (8.71 %)
5	2239	АЛЬФАСТРАХОВАНИЕ	Москва	50 394 (7.74 %)
6	621	ВСК	Москва	34 508 (5.30 %)
7	1083	ЦЮРИХ	Москва	30 492 (4.68 %)
8	461	СТРАХОВАЯ ГРУППА МСК	Казань	20 607 (3.17 %)
9	1834	ЭНЕРГОГАРАНТ	Москва	16 509 (2.54 %)
10	1820	ГУТА-СТРАХОВАНИЕ	Москва	15 843 (2.43 %)
Итого:				587 791 (90.27 %)
Остальные:				63 385 (9.73 %)
Всего по рынку:				651 176 (100 %)

Т а б л и ц а 15

Выплаты крупнейших страховых компаний Пензенской области
по КАСКО за 2013 г.

№	рег. номер	название	город	(тыс.руб. + % от всего рынка)
1	983	УРАЛСИБ	Москва	156 750 (37.20 %)
2	1307	СОГЛАСИЕ	Москва	48 264 (11.45 %)
3	1209	РЕСО-ГАРАНТИЯ	Москва	44 205 (10.49 %)
4	977	РОСГОССТРАХ	Люберцы	42 728 (10.14 %)
5	1083	ЦЮРИХ	Москва	23 706 (5.63 %)
6	2239	АЛЬФАСТРАХОВАНИЕ	Москва	23 105 (5.48 %)
7	621	ВСК	Москва	14 724 (3.49 %)
8	461	СТРАХОВАЯ ГРУППА МСК	Казань	14 685 (3.49 %)
9	1834	ЭНЕРГОГАРАНТ	Москва	8 487 (2.01 %)
10	928	ИНГОССТРАХ	Москва	8 130 (1.93 %)
Итого:				384 784 (91.31 %)
Остальные:				36 611 (8.69 %)
Всего по рынку:				421 395 (100 %)

4. ОБЕСПЕЧЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ ПРИ РАССЛЕДОВАНИИ ДТП

При оценке рисков автострахования ключевыми отправными аспектами являются результаты расследования ДТП. Присутствие агентов страховой компании при ДТП, как правило, является обязательным. Место ДТП представляет собой участок повышенной опасности, т.к. часто формируется автомобильно-дорожная пробка и наблюдается высокий уровень загазованности и механических опасностей от объезжающего транспорта, поэтому вопросы безопасности при расследовании ДТП являются крайне актуальными.

4.1. Действие основных вредных и опасных факторов при расследовании ДТП

Место ДТП представляет собой участок повышенной опасности, т.к. часто формируется автомобильно-дорожная пробка и наблюдается высокий уровень загазованности и механической опасности от объезжающего транспорта.

Наиболее значимые факторы отрицательного влияния автомобильного транспорта на человека и окружающую среду следующие:

- загрязнение воздуха;
- загрязнение окружающей среды;
- шум, вибрация;
- выделение тепла (рассеяние энергии)

В настоящее время идет борьба с автомобильной опасностью. Конструируются фильтры, разрабатываются новые виды горючего, содержащие меньше свинца. Сокращением добавок и переход к бессвинцовому бензину породит ряд технических проблем. Итак, в перспективе можно устранить рассеивание свинца ДВС.

Но останутся другие вредные компоненты ОГ – угарный газ, окислы азота, канцерогенный бенз(а)пирен и т.п.

Выбросы от автотранспорта в атмосферу

Угарный газ и окислы азота, столь интенсивно выделяемые на первый взгляд невинным голубоватым дымком глушителя автомобиля – вот одна из основных причин головных болей, усталости, немотивированного раздражения, низкой трудоспособности. Сернистый газ способен воздействовать на генетический аппарат, способствуя бесплодию и врожденным уродствам, а все вместе эти факторы ведут к стрессам, нервным проявлениям, стремлению к уединению, безразличию к самым близким людям.

В больших городах также более широко распространены заболевания органов кровообращения и дыхания, инфаркты, гипертония и новообразования. По расчетам специалистов, «вклад» автомобильного транспорта в атмосферу составляет до 90 % по окиси углерода и 70 % по окиси азота. Автомобиль также добавляет в почву и воздух тяжелые металлы и другие вредные вещества.

Основными источниками загрязнения воздушной среды автомобилей являются отработавшие газы ДВС, картерные газы, топливные испарения.

Двигатель внутреннего сгорания – это тепловой двигатель, в котором химическая энергия топлива преобразуется в механическую работу. По виду применяемого топлива ДВС подразделяют на двигатели, работающие на бензине, газе и дизельном топливе. По способу воспламенения горючие смеси ДВС бывают с воспламенением от сжатия (дизели) и с воспламенением от искровой свечи зажигания.

Дизельное топливо представляет собой смесь углеводородов нефти с температурами кипения от 200 до 350°C. Дизельное топливо должно иметь определенную вязкость и самовоспламеняемость, быть химически стабильным, при сгорании иметь минимальную дымность и токсичность. Для улучшения этих свойств в топлива вводят присадки, антидымные или многофункциональные.

Образование токсичных веществ – продуктов неполного сгорания и окислов азота в цилиндре двигателя в процессе сгорания происходит принципиально различными путями. Первая группа токсичных веществ связана с химическими реакциями окисления топлива, протекающими как в предпламенный период, так и в процессе сгорания – расширения. Вторая группа токсичных веществ образуется при соединении азота и избыточного кислорода в продуктах сгорания. Реакция образования окислов азота носит термический характер и не связана непосредственно с реакциями окисления топлива. Поэтому рассмотрение механизма образования данных токсичных веществ целесообразно вести отдельно.

К основным токсичным выбросам автомобиля относятся: отработавшие газы (ОГ), картерные газы и топливные испарения. Отработавшие газы, выбрасываемые двигателем, содержат окись углерода (CO), углеводороды (C_xH_y), окислы азота (NO_x), бенз(а)пирен, альдегиды и сажу. Картерные газы – это смесь части отработавших газов, проникшей через неплотности поршневых колец в картер двигателя, с парами моторного масла. Топливные испарения поступают в окружающую среду из системы питания двигателя: стыков, шлангов и т.д. Распределение основных компонентов выбросов у карбюраторного двигателя следующее: отработавшие газы содержат 95 % CO, 55 % C_xH_y и 98 % NO_x , картерные газы по – 5 % C_xH_y , 2 % NO_x , а топливные испарения – до 40 % C_xH_y .

В общем случае в составе отработавших газов двигателей могут содержаться следующие нетоксичные и токсичные компоненты: O, O₂, O₃, C, CO, CO₂, CH₄, C_nH_m, C_nH_mO, NO, NO₂, N, N₂, NH₃, HNO₃, HCN, H, H₂, OH, H₂O.

Основными токсичными веществами – продуктами неполного сгорания являются сажа, окись углерода, углеводороды, альдегиды.

Вредные токсичные выбросы можно разделить на регламентированные и нерегламентированные. Они действуют на организм человека по-разному. Вредные токсичные выбросы: CO, NO_x, C_xH_y, R_xCHO, SO₂, сажа, дым.

CO (оксид углерода) – этот газ без цвета и запаха, более легкий, чем воздух. Образуется на поверхности поршня и на стенке цилиндра, в котором активация не происходит вследствие интенсивного теплоотвода стенки, плохого распыления топлива и диссоциации CO₂ на CO и O₂ при высоких температурах.

Во время работы дизеля концентрация CO незначительна (0,1...0,2 %). У карбюраторных двигателей при работе на холостом ходу и малых нагрузках содержание CO достигает 5...8 % из-за работы на обогащенных смесях. Это достигается для того, чтобы при плохих условиях смесеобразование обеспечить требуемое для воспламенения и сгорания число испарившихся молекул.

NO_x (оксиды азота) – самый токсичный газ из ОГ.

N – инертный газ при нормальных условиях. Активно реагирует с кислородом при высоких температурах.

Выброс с ОГ зависит от температуры среды. Чем больше нагрузка двигателя, тем выше температура в камере сгорания, и соответственно увеличивается выброс оксидов азота.

Кроме того, температура в зоне горения (камера сгорания) во многом зависит от состава смеси. Слишком обедненная или обогащенная смесь при горении выделяет меньшее количество теплоты, процесс сгорания замедляется и сопровождается большими потерями теплоты в стенке, т.е. в таких условиях выделяется меньшее количество NO_x, а выбросы растут, когда состав смеси близок к стехиометрическому (1 кг топлива к 15 кг воздуха). Для дизельных двигателей состав NO_x зависит от угла опережения впрыска топлива и периода задержки воспламенения топлива. С увеличением угла опережения впрыска топлива удлиняется период задержки воспламенения, улучшается однородность топливовоздушной смеси, большее количество топлива испаряется, и при сгорании резко (в 3 раза) увеличивается температура, т.е. увеличивается количество NO_x.

Кроме того, с уменьшением угла опережения впрыска топлива можно существенно снизить выделение оксидов азота, но при этом значительно ухудшаются мощностные и экономические показатели.

Гидроводороды (C_xH_y) – этан, метан, бензол, ацетилен и др. токсичные элементы. ОГ содержат около 200 разных гидродородов.

В дизельных двигателях C_xH_y образуются в камере сгорания из-за гетерогенной смеси, т.е. пламя гаснет в очень богатой смеси, где не хватает воздуха за счет неправильной турбулентности, низкой температуры, плохого распыления.

ДВС выбрасывает большее количество C_xH_y , когда работает в режиме холостого хода, за счет плохой турбулентности и уменьшения скорости сгорания.

Дым – непрозрачный газ. Дым может быть белым, синим, черным. Цвет зависит от состояния ОГ.

Белый и синий дым – это смесь капли топлива с микроскопическим количеством пара; образуется из-за неполного сгорания и последующей конденсации.

Белый дым образуется, когда двигатель находится в холодном состоянии, а потом исчезает из-за нагрева. Отличие белого дыма от синего определяется размером капли: если диаметр капли больше длины волны синего цвета, то глаз воспринимает дым как белый.

К факторам, определяющим возникновение белого и синего дыма, а также его запах в ОГ, относятся температура двигателя, метод образования смеси, топливные характеристики (цвет капли зависит от температуры ее образования: при увеличении температуры топлива дым приобретает синий цвет, т.е. уменьшается размер капли). Кроме того, бывает синий дым от масла. Наличие дыма показывает, что температура недостаточна для полного сгорания топлива. Черный дым состоит из сажи. Дым отрицательно влияет на организм человека, животных и растительность.

Сажа – представляет собой бесформенное тело без кристаллической решетки; в ОГ дизельного двигателя сажа состоит из неопределенных частиц с размерами 0,3...100 мкм.

Причина образования сажи заключается в том, что энергетические условия в цилиндре дизельного двигателя оказываются недостаточными, чтобы молекула топлива разрушилась полностью. Более легкие атомы водорода диффундируют в богатый кислородом слой, вступают с ним в реакцию и как бы изолируют углеводородные атомы от контакта с кислородом.

Образование сажи зависит от температуры, давления в камере сгорания, типа топлива, отношения топливо-воздух.

Содержание сажи в ОГ уменьшается с увеличением угла опережения впрыска топлива, а при уменьшении угла опережения впрыска топлива, выделение сажи заметно возрастает. Количество сажи зависит от температуры в зоне сгорания.

Существуют другие факторы образования сажи – зоны обогащенной смеси и зоны контакта топлива с холодной стенкой, а также неправильная турбуленция смеси. Скорость сжигания сажи зависит от размера частиц, например, сажа сжигается полностью при размере частиц меньше 0,01 мкм.

SO₂ (оксид серы) – образуется во время работы двигателя из топлива, получаемого из сернистой нефти (особенно в дизелях); эти выбросы раздражают глаза, органы дыхания.

SO₂, H₂S – очень опасны для растительности.

Главным загрязнителем атмосферного воздуха свинцом в Российской Федерации в настоящее время является автотранспорт, использующий этилированный бензин: от 70 до 87 % общей эмиссии свинца по различным оценкам. PbO (оксиды свинца) – возникают в ОГ карбюраторных двигателей, когда используется этилированный бензин, чтобы увеличить октановое число для уменьшения детонации (это очень быстрое, взрывное сгорание отдельных участков рабочей смеси в цилиндрах двигателя со скоростью распространения пламени до 3000 м/с, сопровождающееся значительным повышением давления газов). При сжигании одной тонны этилированного бензина в атмосферу выбрасывается приблизительно 0,5...0,85 кг оксидов свинца. По предварительным данным, проблема загрязнения окружающей среды свинцом от выбросов автотранспорта становится значимой в городах с населением свыше 100 000 человек и для локальных участков вдоль автотрасс с интенсивным движением. Радикальный метод борьбы с загрязнением окружающей среды свинцом выбросами автомобильного транспорта – отказ от использования этилированных бензинов. По данным 1995 г. 9 из 25 нефтеперерабатывающих заводов России перешли на выпуск неэтилированных бензинов. В 1997 году доля неэтилированного бензина в общем объеме производства составила 68 %. Однако из-за финансовых и организационных трудностей полный отказ от производства этилированных бензинов в стране задерживается.

Альдегиды (R_xCHO) – образуются, когда топливо сжигается при низких температурах или смесь очень бедная, а также из-за окисления тонкого слоя масла в стенке цилиндра. При сжигании топлива при высоких температурах эти альдегиды исчезают.

Загрязнение воздуха идет по трем каналам: 1) ОГ, выбрасываемые через выхлопную трубу (65 %); 2) картерные газы (20 %); 3) углеводороды в результате испарения топлива из бака, карбюратора и трубопроводов (15 %).

Распространение и трансформация автомобильных выбросов

Каждый автомобиль выбрасывает в атмосферу с отработавшими газами около 200 различных компонентов. Самая большая группа соединений – углеводороды. Эффект падения концентраций атмосферных загрязнений, то есть приближение к нормальному состоянию, связан не только с разбавлением выхлопных газов воздухом, но и со способностью самоочищения атмосферы. В основе самоочищения лежат различные физические, физико-химические и химические процессы. Выпадение тяжелых взвешенных частиц (седиментация) быстро освобождает атмосферу только от Грубых частиц. Процессы нейтрализации и связывания газов в атмосфере проходят гораздо медленнее. Значительную роль в этом играет зеленая растительность, поскольку между растениями идет интенсивный газообмен. Скорость газообмена между растительным миром в 25–30 раз превышает скорость газообмена между человеком и ОС в расчете на единицу массы активно функционирующих органов. Количество атмосферных осадков оказывает сильное влияние на процесс восстановления. Они растворяют газы, соли, адсорбируют и осаждают на земную поверхность пылевидные частицы.

Автомобильные выбросы распространяются и трансформируются в атмосфере по определенным закономерностям.

Так, твердые частицы размером более 0,1 мм оседают на подстилающих поверхностях в основном из-за действия гравитационных сил.

Частицы, размер которых менее 0,1 мм, а также газовые примеси в виде CO , C_xH_y , NO_x , SO_x распространяются в атмосфере под воздействием процессов диффузии. Они вступают в процессы физико-химического взаимодействия между собой и с компонентами атмосферы, и их действие проявляется на локальных территориях в пределах определенных регионов. В этом случае рассеивание примесей в атмосфере является неотъемлемой частью процесса загрязнения и зависит от многих факторов.

Степень загрязнения атмосферного воздуха выбросами объектов АТК зависит от возможности переноса рассматриваемых загрязняющих веществ на значительные расстояния, уровня их химической активности, метеорологических условий распространения.

Компоненты вредных выбросов с повышенной реакционной способностью, попадая в свободную атмосферу, взаимодействуют между собой и компонентами атмосферного воздуха. При этом различают физическое, химическое и фотохимическое взаимодействия.

Примеры физического реагирования: конденсация паров кислот во влажном воздухе с образованием аэрозоля, уменьшение размеров капель жидкости в результате испарения в сухом теплом воздухе. Жидкие и твердые частицы могут объединяться, адсорбировать или растворять газообразные вещества.

Реакции синтеза и распада, окисления и восстановления осуществляются между газообразными компонентами загрязняющих веществ и атмосферным воздухом. Некоторые процессы химических преобразований начинаются непосредственно с момента поступления выбросов в атмосферу, другие – при появлении для этого благоприятных условий – необходимых реагентов, солнечного излучения, других факторов.

При выполнении транспортной работы существенным является выброс соединений углерода в виде СО и СХНУ.

Моноксид углерода в атмосфере быстро диффундирует и обычно не создает высокой концентрации. Его интенсивно поглощают почвенные микроорганизмы; в атмосфере он может окисляться до СО₂ при наличии примесей – сильных окислителей (О, О₃), перекисных соединений и свободных радикалов.

Углеводороды в атмосфере подвергаются различным превращениям (окислению, полимеризации), взаимодействуя с другими атмосферными загрязнителями, прежде всего под действием солнечной радиации. В результате этих реакций образуются перекиси, свободные радикалы, соединения с оксидами азота и серы.

В свободной атмосфере сернистый газ (SO₂) через некоторое время окисляется до сернистого ангидрида (SO₃) или вступает во взаимодействие с другими соединениями, в частности углеводородами. Окисление сернистого ангидрида в серный происходит в свободной атмосфере при фотохимических и каталитических реакциях. В обоих случаях конечным продуктом является аэрозоль или раствор серной кислоты в дождевой воде.

В сухом воздухе окисление сернистого газа происходит крайне медленно. В темноте окисления SO₂ не наблюдается. При наличии в воздухе оксидов азота скорость окисления сернистого ангидрида увеличивается независимо от влажности воздуха.

Сероводород и сероуглерод при взаимодействии с другими загрязнителями подвергаются в свободной атмосфере медленному окислению до серного ангидрида. Сернистый ангидрид может адсорбироваться на поверхности твердых частиц из оксидов металлов, гидрооксидов или карбонатов и окисляться до сульфата.

Соединения азота, поступающие в атмосферу от объектов АТК, представлены в основном NO и NO₂. Выделяемый в атмосферу моноксид азота под воздействием солнечного света интенсивно окисляется атмосферным кислородом до диоксида азота. Кинетика дальнейших превращений диоксида азота определяется его способностью поглощать ультрафиолетовые лучи и диссоциировать на моноксид азота и атомарный кислород в процессах фотохимического смога.

Фотохимический смог – это комплексная смесь, образующаяся при воздействии солнечного света из двух основных компонентов выбросов

автомобильных двигателей – NO и углеводородных соединений. Другие вещества (SO₂), твердые частицы также могут участвовать в смоге, но не являются основными носителями высокого уровня окислительной активности, характерной для смога. Стабильные метеорологические условия благоприятствуют развитию смога:

- городские эмиссии удерживаются в атмосфере в результате инверсии,
- служащей своеобразной крышкой на сосуде с реактивами,
- увеличивая продолжительность контакта и реакции,
- препятствуя рассеиванию (новые эмиссии и реакции добавляются к первоначальным).

Влияние вредных веществ на организм

Помимо метеорологических факторов самоочищения атмосферы некоторые компоненты вредных выбросов автомобильного транспорта участвуют в процессах взаимодействия с компонентами воздушной среды, результатом которых является возникновение новых вредных веществ (вторичные атмосферные загрязнители). Загрязнители вступают с компонентами атмосферного воздуха в физическое, химическое и фотохимическое взаимодействия.

Многообразие продуктов выхлопов автомобильных двигателей может быть классифицировано по группам, сходным по характеру воздействия на организмы или химической структуре и свойствам:

1) нетоксичные вещества: азот, кислород, водород, водяной пар и углекислый газ, содержание которых в атмосфере в обычных условиях не достигает уровня, вредного для человека;

2) монооксид углерода, наличие которого характерно для выхлопов бензиновых двигателей;

3) оксиды азота (~ 98 % NO, ~ 2 % NO₂), которые по мере пребывания в атмосфере соединяются с кислородом;

4) углеводороды (алкаин, алкены, алкадиены, цикланы, ароматические соединения);

5) альдегиды;

6) сажа;

7) соединения свинца.

8) серистый ангидрид.

Чувствительность населения к действию загрязнения атмосферы зависит от большого числа факторов, в том числе от возраста, пола, общего состояния здоровья, питания, температуры и влажности и т.д. Лица пожилого возраста, дети, больные, курильщики, страдающие хроническим бронхитом, коронарной недостаточностью, астмой, являются более уязвимыми.

Проблема состава атмосферного воздуха и его загрязнения от выбросов автотранспорта становится все более актуальной. Среди факторов прямого действия (все, кроме загрязнения окружающей среды) загрязнение воздуха занимает, безусловно, первое место, поскольку воздух – продукт непрерывного потребления организма.

Дыхательная система человека имеет ряд механизмов, помогающих защитить организм от воздействия загрязнителей воздуха. Волоски в носу отфильтровывают крупные частицы. Липкая слизистая оболочка в верхней части дыхательного тракта захватывает мелкие частицы и растворяет некоторые газовые загрязнители. Механизм непроизвольного чихания и кашля удаляет загрязненный воздух и слизь при раздражении дыхательной системы.

Тонкие частицы представляют наибольшую опасность для здоровья человека, так как способны пройти через естественную защитную оболочку в легкие. Вдыхание озона вызывает кашель, одышку, повреждает легочные ткани и ослабляет иммунную систему.

Влияние загрязнения воздуха на здоровье населения состоит в следующем. Взвешенные частицы. Частицы пыли размером от 0,01 до 100 мкм классифицируются следующим образом: более 100 мкм – осаждающиеся, менее 5 мкм – практически неосаждающиеся.

Частицы первого типа безвредны, поскольку быстро осаждаются либо на поверхности земли, либо в верхних дыхательных путях. Частицы второго типа попадают глубоко в легкие. Установлено присутствие соединений углерода, углеводорода, парафина, ароматических веществ, мышьяка, ртути и др. в легких вследствие проникновения пыли, а также связь с частотой заболевания раком, хроническим заболеванием дыхательных путей, астмой, бронхитом, эмфиземой легких. Резкое увеличение частоты хронических бронхитов начинается с концентрации 150 – 200 мкг/м³. При попадании в дыхательные пути сажи, возникают хронические заболевания (размеры твердых частиц 0.5...2 мкм), ухудшается видимость, а также сажа абсорбирует на своей поверхности сильнейшие канцерогенные вещества (бенз(а)пирен), что опасно для человеческого организма. Норма сажи в ОГ составляет 0.8 г/м³.

Сернистый ангидрид. Оказывает пагубное влияние на слизистую оболочку верхних дыхательных путей, вызывает бронхиальную закупорку. Начиная с 500 мкг/м³ у больных бронхитом наблюдаются осложнения, 200 мкг/м³ вызывает увеличение приступов у астматиков.

Оксиды азота. Диоксид азота и фитохимические производные являются побочными продуктами нефтехимических производств и рабочих процессов дизельных двигателей. Оказывают влияние на легкие и на органы зрения. Начиная с 150 мкг/м³, при длительных воздействиях происходит нарушение дыхательных функций. Оксиды азота раздражают слизистую

оболочку глаз и носа, разрушают легкие. В дыхательных путях оксиды азота реагируют с влагой, которая находится в этом месте. Оксиды азота способствуют разрушению озонового слоя.

Считается, что токсичность NO_x больше в 10 раз, чем CO . N_2O действует как наркотик. Норма NO_x в воздухе – $0,1 \text{ мг/м}^3$.

Озон. Повышение концентрации оксидов азота и углеводородов под действием солнечной радиации порождает фотохимический смог (озон, ПАН и др.) Фоновая концентрация озона в природе $20\text{--}40 \text{ мкт/м}^3$. При 200 мкт/м^3 наблюдается заметное негативное воздействие на организм человека.

Моноксид углерода. При сжигании топлива в условиях недостатка воздуха, CO генерируется в процессе работы автомобильных двигателей. Соединяясь с гемоглобином (НЬ), из вдыхаемого воздуха попадает в кровь, препятствуя насыщению крови кислородом, а следовательно, и тканей, мышц, мозга. При концентрации $20\text{--}40 \text{ мкт/м}^3$ в течение 1 часа содержание НЬСО в крови повышается на $2\text{--}3 \%$, что вызывает ослабление зрения, ориентации в пространстве, реакций. CO вызывает нарушение нервной системы, головную боль, похудение, рвоту.

Диспансерные исследования Института экологии человека и гигиены окружающей среды им. А.Н. Сысина РАМН показали, что длительное вдыхание воздуха, содержащего моноксид углерода в концентрациях 3-6 ПДК и диоксид азота

Основными представителями альдегидов, поступающих в атмосферный воздух с выбросами автомобилей, являются формальдегид и акролеин. Действие формальдегида характеризуется раздражающим эффектом по отношению к нервной системе. Он поражает внутренние органы и антивирует ферменты, нарушает обменные процессы в клетке путем подавления цитоплазматического и ядерного синтеза. Именно R_xCHO определяют запах ОГ.

Биологическое действие фотооксидантов (смесь озона, диоксида азота и формальдегида) на клеточном уровне подобно действию радиации, вызывает цепную реакцию клеточных повреждений.

Углеводороды (C_xH_y) имеют неприятные запахи. C_xH_y раздражают глаза, нос и очень вредны для флоры и фауны. C_xH_y от паров бензина также токсичны, допускается $1,5 \text{ мг/м}^3$ в день.

Оксиды свинца накапливаются в организме человека, попадая в него через животную и растительную пищу. Свинец и его соединения относятся к классу высокотоксичных веществ, способных причинить ощутимый вред здоровью человека. Свинец влияет на нервную систему, что приводит к снижению интеллекта, а также вызывает изменения физической активности, координации, слуха, воздействует на сердечно-сосудистую систему,

приводя к заболеваниям сердца. Свинцовое отравление (сатурнизм) занимает первое место среди профессиональных интоксикаций.

Содержание свинца в растениях, которые растут около дорог, зависит от расстояния растения до дороги. Норма РЬ в Европе – 10 мг РЬ в 1 кг травы.

Шумовое воздействие

Наиболее сильно влияет на психологическое состояние человека шумовое воздействие. Шум – всякие нежелательные, неприятные звуковые колебания, беспорядочно изменяющиеся во времени. Звуковые колебания – акустические колебания, лежащие в диапазоне частот от 16 Гц до 22 кГц.

Различают четыре вида воздействия шума:

– раздражающее воздействие (шумовые всплески, переменное акустическое воздействие в сочетании с шумом постоянного уровня и громкие звуки);

– снижение самообладания (предъявление жалоб и претензий к объектам и субъектам повышенных шумовых воздействий);

– воздействие шума на характер принимаемых решений, что важно, например, для водителя при быстрой смене обстановки в городских условиях движения;

– воздействие шума на внимание в процессе длительной работы с учетом наличия корреляции уровня шума с вероятностью совершения ДТП.

При регламентировании показателей шума АТС учитывают особенности слухового восприятия шума человеком, которое не совпадает с результатами измерений, а также наличие синергетического эффекта при одновременном воздействии на организм человека шума, вибраций, температур, газов в салоне.

Основными источниками внешнего шума являются автотранспорт, а также некоторые виды производства и строительство. Установлено, что интенсивность шума (в дБА) составляет от:

– легкового автомобиля – 70-80;

– автобуса – 80-85;

– грузового автомобиля – 80-90;

– мотоцикла – 90-95.

Автомобильные средства по интенсивности шума различаются довольно резко. К самым шумным относятся грузовые автомобили с дизельным двигателем (90-95 дБА), к самым «тихим» – легковые автомобили высоких классов (65-70 дБА).

Источником шума на автомобиле являются двигатель, коробка передач, ведущий мост, вентилятор, выхлопная труба, всасывающий трубопровод, шины. При скорости движения до 70-80 км/ч под нагрузкой основным

источником шума на автомобиле оказывается двигатель. За пределами указанных скоростей главный шум производят шины. Когда нагрузка сбрасывается, наиболее интенсивный шум вызывается также шинами.

Таким образом, транспортные средства являются источниками прежде всего внешних шумов, беспокоящих всех людей, находящихся в пределах их (шумов) досягаемости.

Уже много лет осуществляется нормирование транспортных шумов. Выработаны международные нормы, определяющие уровни шума, производимые автомобильными транспортными средствами. Максимально допустимые уровни шума составляют: для легковых автомобилей – 80дБА, автобусов и грузовых автомобилей в зависимости от массы и вместимости соответственно от 81 до 85 и от 81 до 88 дБА.

В условиях акустического дискомфорта по уровню автотранспортного шума проживает не менее 12,5 млн. городских жителей РФ.

Вибрации

Другим источником транспортного дискомфорта (для водителя и пассажиров) являются колебания и вибрации, возникающие в процессе движения автомобиля. Они рассматриваются в рамках группового свойства – плавности хода.

При движении автомобиля возникают колебания, обусловленные неуравновешенными силовыми воздействиями в узлах и агрегатах автомобиля, а также внешним переменным воздействием от неровностей дорожного покрытия. Эти колебания передаются на кузов автомобиля и через дорожное покрытие и грунт – на элементы придорожного пространства. Воздействие вибраций можно рассматривать по аналогии с шумом в двух аспектах: воздействие на водителя и пассажиров автомобиля и воздействие на окружающие объекты.

По способу передачи на человека различают общую и локальную вибрации. Общая вибрация передается через опорные поверхности на тело сидящего или стоящего человека и вызывает сотрясение всего организма; локальная вибрация передается через руки человека. Водитель автомобиля одновременно подвергается воздействию общей и локальной вибрации, а пассажир и пешеход, находящийся рядом с проезжей частью, – общей.

Оценка плавности хода связана с наличием частотной и амплитудной чувствительности различных органов человека, особенно при экстремальных виброускорениях во время движения автомобиля.

Согласно нормативным документам экспериментально оцениваются значения вертикальных, продольных и поперечных виброускорений, которые сопоставляются с техническими нормами для каждого вида АТС.

Нормы общей вибрации установлены в октавных диапазонах со среднегеометрическими частотами 2; 4; 8; 16; 31,5; 63 Гц, а локальной вибрации – 16; 32; 63; 125; 250; 500; 1000 Гц.

В автомобиле вибрации низкой частоты возникают при взаимодействии колес с дорогой, и параметры колебаний являются случайными. Уровень вибрации в основном определяется скоростью движения, ровностью дорожного покрытия, конструктивными особенностями подвески автомобиля и его техническим состоянием. Колебания автомобиля по всем параметрам близки к параметрам колебаний отдельных органов человека, поэтому вибрация оказывает отрицательное влияние на те органы человека, частоты колебаний которых совпадают с частотой вибрации автомобиля.

При проектировании подвески автомобиля стараются обеспечить такую плавность хода, при которой уровни вибрации не превышают порога снижения комфортности или порога производительности труда, а частота колебаний кузова находится в диапазоне 1,5... 2,5 Гц.

Наименьший уровень вибрации, источником которой является взаимодействие колес с дорогой, наблюдается при размещении водителя и пассажиров внутри автомобиля на площади, ограниченной колесной базой. Такое размещение принято практически для всех легковых автомобилей. Для водителей грузовых автомобилей с компоновкой кабины над двигателем и автобусов вагонного типа необходимо применение сиденья с поддрессориванием.

Вибрации, возникающие при движении автомобиля, не только воздействуют на водителя и пассажиров, но и передаются через дорожное покрытие в окружающее пространство. Исследования показывают, что они могут превышать допустимый для человека уровень на удалении от проезжей части до 10 м.

Для предотвращения воздействия вибрации на организм человека применяются различные виброгасительные и демпфирующие устройства (амортизаторы, демпферы, рессоры, пружины и т.д.).

Электромагнитные излучения

Природа электромагнитного излучения связана с вихревыми электрическими и магнитными полями. Их общее поле условилось называть электромагнитным. Электромагнитное поле проявляется в работе всех электротехнических приборов и установок.

Основной источник электромагнитных излучений – система зажигания автомобиля и, в первую очередь, свечи, распределитель, высоковольтные провода. Приборы системы зажигания и электрооборудование автомобилей являются первичными излучателями электромагнитных волн, а элементы кузова, детали моторного отсека, капот, крылья, решетка радиатора –

вторичными. В целом автомобиль является контуром, собственные характеристики индуктивности и емкости которого зависят от многих факторов и пока мало изучены.

Автомобиль является сравнительно маломощным источником электромагнитного излучения, однако проблема электромагнитного излучения существует, она связана с большим числом электрических источников на улицах города и проникновением этого излучения в жилую застройку. Эта проблема стала более актуальной в условиях быстрого развития транспорта, в том числе электромобилей. Электромагнитные поля с высокой плотностью энергии оказывают вредное воздействие непосредственно на организм человека. Вредное воздействие электромагнитных излучений на человека связано с переносом их энергии. Степень воздействия определяется количеством энергии электромагнитных излучений в зависимости от частоты или длины волны. По электрическим свойствам большинство живых тканей на частотах более 60 кГц и особенно на СВЧ можно рассматривать как аномальные диэлектрики.

4.2. Основные решения по обеспечению безопасности в зоне расследования ДТП

Для обеспечения безопасности дорожного движения по прибытии на место дорожно-транспортного происшествия сотрудник ГИБДД обеспечивает обозначение и ограждение места дорожно-транспортного происшествия с целью предотвращения наезда на его участников, транспортные средства, участвовавшие в дорожно-транспортном происшествии, и участников ликвидации последствий дорожно-транспортного происшествия посредством размещения на проезжей части или обочине дороги патрульного автомобиля с включенными специальными световыми сигналами, конусов, ограждающих лент, переносных дорожных знаков. Так же для обеспечения безопасности в зоне расследования ДТП необходимо организовать движение объезжающих транспортных средств. Сотрудники ГИБДД, прибывшие на место ДТП, должны организовать безопасный объезд места аварии, регулировать движения транспортного потока, установить временные дорожные знаки. В данном случае также может быть разрешен объезд препятствия по встречной полосе без опасности для водителя.

В случаях когда значения дорожных знаков, в том числе временных (размещаемых на переносной опоре), и линий горизонтальной разметки противоречат друг другу либо разметка недостаточно различима, водители должны руководствоваться дорожными знаками. Отличить временные дорожные знаки от постоянных достаточно просто. Они устанавливаются на переносной стойке. Например, постоянный знак устанавливается либо на собственном столбе, вкопанном в землю, либо на существующих

столбах, предназначенных, например, для освещения улицы. В отличие от постоянного знака, временный устанавливается на переносной стойке. Если знак можно переместить на другое место, не прилагая особых усилий, значит он является временным. В случае установления недостатков при оформлении ДТП сотрудник ГИБДД в эксплуатационном состоянии улично-дорожной сети, непосредственно угрожающих безопасности участников дорожного движения, принимает меры к обозначению и ограждению опасных мест, передает информацию в дежурную часть и действует по указанию дежурного. Если из-за столкнувшихся автомобилей движение других транспортных средств на данном участке проезжей части невозможно – разрешается освободить ее, убрав пострадавшие в аварии автомобили на обочину. Но предварительно следует самым подробным образом составить схему дорожно-транспортного происшествия, отразить в ней положение транспортных средств, являющихся участниками аварии, а также положение предметов, имеющих непосредственное отношение к случившемуся. После этого следует предпринять все возможные меры для организации объезда места происшествия. Предметы, имеющие отношение к аварии, необходимо сохранить.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В монографии изложены: порядок и правила заключения договора страхования между страхователем и страховщиком, установления страховой суммы, страховой премии и страховой выплаты; описаны действия страхователя и страховщика при наступлении страхового случая, характеристика рисков.

Автором проведено исследование страхового рынка автотранспортных средств, как по России, так и по Пензенской области в частности. Рассмотрены методологические подходы к оценке риска. В монографии подробно рассмотрен страховой портфель в рамках КАСКО. В приложении приведен справочно-информационный материал, который может быть использован в практической деятельности страховщика, страхователя, эксперта и оценщика транспортных средств.

Содержание и объем монографии соответствует требованиям ФГОС ВПО к уровню и качеству изучения дисциплины «Страхование риска на транспорте и безопасность дорожного движения» в данной области. Полно и правильно использована имеющаяся по данной дисциплине литература.

Монография поможет студентам получить начальные знания в области автомобильного страхования и предназначена для бакалавров и магистров 23.03.01, 24.03.01 «Технология транспортных процессов» и 23.03.03 «Эксплуатация транспортно-технологических машин и комплексов», а также для специалистов по экспертизе и оценке транспортных средств.

БИБЛИОГРАФИЧЕСКИЙ СПИСОК

1. Страхование сегодня [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.insur-today.ru> – Заглавие с экрана. – Дата обращения: 24.09.14
2. Лемер, Ж. Системы бонус-малус в автомобильном страховании [Текст] / Ж. Лемер. – М.: Янус – К, 2003. – 259 с.
3. Найт, Ф. Понятие риска и неопределенности [Текст] / Ф. Найт // THESIS. – 2002.
4. Лемер, Ж. Автомобильное страхование. Актуарные модели [Текст] / Ж. Лемер. – М.: Янус – К, 2003. – 307с.
5. Фалин, Г.И. Математический анализ рисков в страховании [Текст]/ Г.И. Фалин. – М.: Государ. Юрид. Издательский Дом, 2001. – 130с.
6. Карри, И. Прикладная статистика [Текст]/ И. Карри – Кемерово.: Кузбассвузиздат, 2003. – 240 с.
7. Госавтоинспекция МВД России: официальный сайт Госавтоинспекции [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.gibdd.ru/stat/>. – Дата обращения: 15.10.2014.
8. Новости-главные новости России [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.regnum.ru/news/economy/1596906.html>. – Дата обращения: 15.10.2014.
9. Статистика угонов [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://ksb2005.ru/statistics.htm> – Дата обращения: 16.10.14
10. Правовая защита автолюбителя [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.vashamashina.ru/statistics_traffic_accident.html. – Дата обращения: 18.10.2014.
11. Итоговая статистика по угонам за 2012 г. По г.Москве [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://yablog.ru/blogs/itogovaya-statistika-ugonov-za-2012-god-po-moskve/2793994>. – Дата обращения: 10.09.2014.
12. Новости Пензы [Электронный ресурс] – Режим доступа: <http://www.penza-online.ru/news.31004.htm>. – Дата обращения: 14.09.2014.
13. Погода [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.pogoda-sv.ru/docs/ecology_info/ecology_review/penz_2011.pdf. – Дата обращения: 20.09.2014
14. Протас, Е.В. Страхование право [Текст]: учебное пособие / Е.В. Протас. – М.: МГИУ, 2003. – 180 с.
15. Лунц, Л.А. Страхование [Текст] / Л.А.Лунц. – М.: Государственное издательство юридической литературы, 2007. – 176 с.
16. Журавлев, Ю. М. Словарь-справочник терминов по страхованию и перестрахованию [Текст] / Ю. М. Журавлев. – М.: Анкил, 2009. – 319 с.
17. Аудит страховых компаний: практическое пособие для страховых аудиторов и страховых организаций [Текст] / под ред. В.И. Рябикина. – М.: Финстатинформ, 2008. – 128 с.

18. Погорелова, Е.В. Страхование автотранспортных рисков: учебное пособие [Текст] / Е.В. Погорелова [и др.]. – М.: Финансы, 2007. – 224 с.
19. Страхование право [Текст]: учебник / под ред. В.В. Шахова, В.Н. Григорьева, С.Л. Ефимова. – М.: Закон и право: Юнити-Дана, 2009. – 384 с.
20. Страхование [Текст]/ под ред. Т.А. Федоровой. – М.: Экономистъ, 2008. – 875 с.
21. Чернова, Г.В. Основы экономики страховой организации по рисковым видам страхования [Текст] / Г.В. Чернова.– СПб.: Питер, 2007. – 240 с.
22. Домке, Э.Р. Страхование и оценка транспортных средств [Текст]: учеб. пособие / Э.Р. Домке, Е.Ю. Миненко. – Пенза: ПГУАС, 2010. – 168 с.

ПРИЛОЖЕНИЕ

Приложение 1

ЗАЯВЛЕНИЕ
о заключении договора обязательного страхования
гражданской ответственности владельцев
транспортных средств

1. Страхователь _____
(полное наименование юридического лица или фамилия, имя,
отчество <*> гражданина)

_____ (дата рождения гражданина) (ИНН юридического лица)

_____ (свидетельство о регистрации юридического лица (серия) (номер)
либо документ, удостоверяющий личность)

Адрес _____
(индекс) (государство, республика, край, область) (район)

_____ (населенный пункт) (улица) (дом) (корпус) (квартира)

Телефон _____

Прошу заключить договор обязательного страхования в соответствии с
Федеральным законом «Об обязательном страховании гражданской
ответственности владельцев транспортных средств» на срок действия с «__»
_____ 20__ г. по «__» _____ 20__ г.

2. Транспортное средство
Собственник _____
(полное наименование юридического лица)

_____ (фамилия, имя, отчество <*> гражданина)

_____ (дата рождения гражданина) (ИНН юридического лица)

_____ (свидетельство о регистрации юридического лица (серия) (номер)
либо документ, удостоверяющий личность)

Адрес _____
(индекс) (государство, республика, край, область) (район)

_____ (населенный пункт) (улица) (дом) (корпус) (квартира)

Марка, модель, категория транспортного средства _____

Идентификационный номер транспортного средства _____

Год изготовления транспортного средства _____

Мощность двигателя транспортного средства _____
(кВт) (л.с.)

Разрешенная максимальная масса, кг _____
(для грузовых транспортных средств)

Количество пассажирских мест _____
(для автобусов, троллейбусов и трамваев)

Шасси (рама) N _____ Кузов (прицеп) N _____

Документ о регистрации транспортного средства _____
(паспорт транспортного

средства, свидетельство о регистрации транспортного средства, технический паспорт, технический талон или аналогичный документ)

_____ (серия) (номер) (дата выдачи)

Государственный регистрационный знак _____

Документ, содержащий сведения о соответствии транспортного средства обязательным требованиям безопасности транспортных средств

(диагностическая карта, талон технического осмотра, талон о прохождении государственного технического осмотра транспортного средства) _____ месяц _____ год

(серия) (номер) (срок очередного технического осмотра)

Транспортное средство сдается/не сдается в прокат, аренду (нужное подчеркнуть)

Цель использования транспортного средства (нужное подчеркнуть):

- 1) личная
- 2) учебная езда
- 3) такси
- 4) дорожные и специальные транспортные средства
- 5) прочее

Класс, зависящий от наличия страховых выплат, присвоенный собственнику транспортного средства _____

Количество страховых случаев по предыдущему договору обязательного страхования владельцев данного транспортного средства _____

(указывается в случае, если договором обязательного страхования не предусмотрено условие о том, что к управлению транспортным средством допущены только указанные страхователем водители)

3. К управлению ТС допущены:

любые водители (без ограничений)

только следующие водители

№ п/п	Фамилия, имя, отчество	Дата рождения	Пол	Водительское удостоверение (серия, номер)	Стаж	Количество страховых случаев в течение срока действия предыдущего договора обязательного страхования	Класс, зависящий от наличия страховых выплат

4. Транспортное средство будет использоваться

с _____ 20__ г. по _____ 20__ г.
 с _____ 20__ г. по _____ 20__ г.
 с _____ 20__ г. по _____ 20__ г.

Предыдущий договор обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств в отношении указанного транспортного средства _____, (серия) _____ (номер)

страховщик _____.

5. Другие сведения _____

Правила обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств получил.

Страховой полис _____ получил.
 (серия) (номер)

Перечень представителей страховщика в субъектах Российской Федерации и 2 бланка извещения о дорожно-транспортном происшествии получил.

Страхователь _____ (подпись) _____ (ф.и.о.)

«__» _____ 20__ г.
 (дата заполнения заявления)

6. Страховая премия

Базовая ставка	Коэффициент							Итого
	территории преимущественного использования транспортного средства	наличия или отсутствия страховых выплат	возраста и стажа водителей	сезонного использования транспортного средства	краткосрочного страхования	мощности двигателя легкового автомобиля	применяемый при грубых нарушениях условий страхования	

7. Особые отметки _____

Страховщик/представитель страховщика _____ (подпись) (ф.и.о.)

«__» _____ 20__ г.
 (дата заполнения заявления)

<*> Отчество указывается при наличии.

Приложение 2

Однослойный бланк и первый лист двухслойного бланка страхового полиса обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО)

Наименование страховщика

СТРАХОВОЙ ПОЛИС серия ВВВ № 0000000000
**ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ
 ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

Срок действия договора с ч. мин. 20 г.
 по 23 ч. 59 мин. 59 сек. 20 г.

Страхование распространяется на страховые случаи, произошедшие в период использования транспортного средства в течение срока действия договора
 с 20 г. по 20 г., с 20 г. по 20 г.,
 с 20 г. по 20 г.

1. Страхователь (полное наименование юридического лица или фамилия, имя, отчество* гражданина)

Собственник транспортного средства (полное наименование юридического лица или фамилия, имя, отчество гражданина)

2. Транспортное средство

Марка, модель транспортного средства	Идентификационный номер транспортного средства	Государственный регистрационный знак транспортного средства
	<input type="text"/>	<input type="text"/>

Паспорт транспортного средства, свидетельство о регистрации транспортного средства, технический паспорт, технический талон (либо аналогичный документ)
 Вид документа _____ серия _____ номер _____

3. Договор заключен в отношении:
 неограниченного количества лиц, допущенных к управлению транспортным средством
 лиц, допущенных к управлению транспортным средством

№ п/п	Лица, допущенные к управлению транспортным средством (фамилия, имя, отчество*)	Водительское удостоверение (серия, номер)

4. Страховая сумма, в пределах которой страховщик при наступлении каждого страхового случая (независимо от количества страховых случаев в течение срока действия договора обязательного страхования) обязуется возместить потерпевшим причиненный вред, составляет:
 в части возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью каждого потерпевшего, – не более 160 тыс. рублей;
 в части возмещения вреда, причиненного имуществу нескольких потерпевших, – не более 160 тыс. рублей;
 в части возмещения вреда, причиненного имуществу одного потерпевшего, – не более 120 тыс. рублей.

5. Страховой случай – наступление гражданской ответственности владельца транспортного средства за причинение вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевших при использовании транспортного средства, влекущее за собой в соответствии с договором обязательного страхования обязанность страховщика осуществить страховую выплату.

6. Страховой полис действует на территории Российской Федерации.

7. Страховая премия _____ рублей.

8. Особые отметки

ОБРАЗЕЦ

Дата заключения договора « » _____ 20 г.

Страхователю выданы Правила обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, перечень представителей страховщика в субъектах Российской Федерации согласно приложению и 2 бланка извещения о дорожно-транспортном происшествии.

Страхователь: _____ Страховщик/представитель страховщика: _____
 (подпись) (подпись) (фамилия, имя, отчество)

« » _____ 20 г.
 (дата выдачи полиса)

Талон, ИТ, Москва, 2013, «В»

Наименование страховщика

СТРАХОВОЙ ПОЛИС

серия ССС № 0000000000

ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ

Срок действия договора с ч. мин. 20 г.
по 23 ч. 59 мин. 59 сек. 20 г.

Страхование распространяется на страховые случаи, произошедшие в период использования транспортного средства в течение срока действия договора

с 20 г. по 20 г., с 20 г. по 20 г.,
с 20 г. по 20 г.

1. Страхователь (полное наименование юридического лица или фамилия, имя, отчество* гражданина)

Собственник транспортного средства (полное наименование юридического лица или фамилия, имя, отчество гражданина)

2. Транспортное средство

Марка, модель транспортного средства	Идентификационный номер транспортного средства	Государственный регистрационный знак транспортного средства
	<input type="text"/>	<input type="text"/>

Паспорт транспортного средства, свидетельство о регистрации транспортного средства, технический паспорт, технический талон (либо аналогичный документ)

Вид документа _____ серия _____ номер _____

3. Договор заключен в отношении:
 неограниченного количества лиц, допущенных к управлению транспортным средством
 лиц, допущенных к управлению транспортным средством

№ п/п	Лица, допущенные к управлению транспортным средством (фамилия, имя, отчество*)	Водительское удостоверение (серия, номер)

4. Страховая сумма, в пределах которой страховщик при наступлении каждого страхового случая (независимо от количества страховых случаев в течение срока действия договора обязательного страхования) обязуется возместить потерпевшим причиненный вред, составляет:
 в части возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью каждого потерпевшего, – не более 160 тыс. рублей;
 в части возмещения вреда, причиненного имуществу нескольких потерпевших, – не более 160 тыс. рублей;
 в части возмещения вреда, причиненного имуществу одного потерпевшего, – не более 120 тыс. рублей.

5. Страховой случай – наступление гражданской ответственности владельца транспортного средства за причинение вреда жизни, здоровью или имуществу потерпевших при использовании транспортного средства, влекущее за собой в соответствии с договором обязательного страхования обязанность страховщика осуществить страховую выплату.

6. Страховой полис действует на территории Российской Федерации.

7. Страховая премия _____ рублей.

8. Особые отметки

ОБРАЗЕЦ

Дата заключения договора « _____ » _____ 20 _____ г.

Страхователю выданы Правила обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, перечень представителей страховщика в субъектах Российской Федерации согласно приложению и 2 бланка извещения о дорожно-транспортном происшествии.

Страхователь: _____ **Страховщик/представитель страховщика:** _____
 (подпись) (подпись) (фамилия, имя, отчество)

« _____ » _____ 20 _____ г.
(дата выдачи полиса)

Тюлькин, МТ, Москва, 2013, «В»

Извещение о ДТП

Извещение о дорожно-транспортном происшествии
Составляется водителями ТС. Содержит данные об обстоятельствах ДТП, его участниках.

Приложение к Приказу МВД России от 23.05.2008 № 449 (в редакции Приказа МВД РФ от 15.08.2008 № 720)

1 Место ДТП КЕМЕРОВСКАЯ ОБЛ., г. БЕЛОВО, ул. ОКТЯБРЬСКАЯ 7.
республика, край, область, район, населенный пункт, улица, дом

2 Дата ДТП 08.07.2011 16:15
день, месяц, год часы, минуты

3 Количество поврежденных ТС 2
число

4 Количество: раненых (лиц, получивших телесные повреждения) 0 погибших 0
число число

5 Проводилось ли освидетельствование участников ДТП на состояние опьянения Да Нет
нужно отметить

6 Материальный ущерб, нанесенный другим транспортным средствам (кроме "А" и "В"): Да Нет
нужно отметить

6 другому имуществу Да Нет
нужно отметить

7 Свидетели ДТП: _____
фамилия, имя, отчество, адрес места жительства

8 Проводилось ли оформление сотрудником ГИБДД Да Нет
нужно отметить

Транспортное средство "А" (*)	"А" 16 Обстоятельства ДТП нужно отметить "В"	Транспортное средство "В" (**)
9 Марка, модель ТС <u>BA3-21102</u>	<input checked="" type="checkbox"/> 1 На стоянке	9 Марка, модель ТС <u>BA3-21065</u>
Идентификационный номер (VIN) ТС <u>XTA21102034765356</u>	<input type="checkbox"/> 2 Выехал со стоянки	Идентификационный номер (VIN) ТС <u>XTA21065043517856</u>
Госуд. регистр. знак ТС <u>M654TA42</u>	<input type="checkbox"/> 3 Завезжал на стоянку	Госуд. регистр. знак ТС <u>X156TA42</u>
Свид. о регистрации ТС <u>42T0234817</u>	<input type="checkbox"/> 4 Выехал с места парковки, остановки, со двора, грунтовой (проселочной) дороги	Свид. о регистрации ТС <u>42M0154318</u>
10 Собственник ТС <u>Иванов Иван Иванович</u>	<input type="checkbox"/> 5 Парковался, заезжал во двор, на грунтовую (проселочную) дорогу	10 Собственник ТС <u>Петров Петр Петрович</u>
Адрес <u>г. Белово, ул. Урожайная 8</u>	<input type="checkbox"/> 6 Завезжал на перекресток с круговым движением	Адрес <u>г. Белово, ул. Советская 15-44</u>
11 Водитель ТС <u>Иванов Петр Иванович</u>	<input type="checkbox"/> 7 Двигался по перекрестку с круговым движением	11 Водитель ТС <u>Петров Петр Петрович</u>
Дата рождения <u>06.07.1982</u>	<input type="checkbox"/> 8 Столкнулся с ТС, двигавшимся в том же направлении по той же полосе	Дата рождения <u>24.08.1955</u>
Адрес <u>г. Белово, 3 микр-н 36-71</u>	<input type="checkbox"/> 9 Столкнулся с ТС, двигавшимся в том же направлении по другой полосе (в другом ряду)	Адрес <u>г. Белово, ул. Советская 15-44</u>
Телефон <u>8-954-953-71-40</u>	<input type="checkbox"/> 10 Менял полосу (перестраивался в другой ряд)	Телефон <u>8-955-151-81-21</u>
Вод. удостоверение <u>42BK453121</u>	<input type="checkbox"/> 11 Обгонял	Вод. удостоверение <u>42BK151754</u>
Категория <u>BC 07.08.2002</u>	<input type="checkbox"/> 12 Поворачивал направо	Категория <u>BCD 03.02.2005</u>
Документ на право владения, пользования, распоряжения ТС <u>собственность</u>	<input type="checkbox"/> 13 Поворачивал налево	Документ на право владения, пользования, распоряжения ТС <u>ПТС</u>
12 Страховщик <u>ОАО СК "БАСК"</u>	<input checked="" type="checkbox"/> 14 Двигался задним ходом	12 Страховщик <u>ООО "Росгосстрах"</u>
Страхов. полис <u>BBB 0547537182</u>	<input type="checkbox"/> 15 Выехал на сторону дороги, предназначенную для встречного движения	Страхов. полис <u>BBB 0527510176</u>
Действителен до <u>10.10.2012</u>	<input type="checkbox"/> 16 Находился справа от второго ТС	Действителен до <u>27.10.2011</u>
ТС застраховано от ущерба <input checked="" type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Да	<input type="checkbox"/> 17 Не выполнил требование знака приоритета	ТС застраховано от ущерба <input checked="" type="checkbox"/> Нет <input type="checkbox"/> Да
13 Место первоначального удара <u>2</u> Указать стрелкой (→)	<input type="checkbox"/> 18 Совершил наезд (на препятствие, пешехода и т.п.)	13 Место первоначального удара <u>1</u> Указать стрелкой (→)
	<input type="checkbox"/> 19 Остановился (стоял) на запрещающий сигнал светофора	
	<input type="checkbox"/> 20 Указатель количества отмеченных клеток	
	17 Схема ДТП	

14 Характер и перечень видимых поврежденных деталей и элементов Задний сайлер, задний правый фонарь.

1. План (схема) дороги - с указанием названий улиц. 2. Направление движения ТС "А" и "В". 3. Расположение ТС "А" и "В" в момент столкновения. 4. Конечное положение ТС "А" и "В". 5. Дорожные знаки, указатели, светофоры, дорожная разметка.

14 Характер и перечень видимых поврежденных деталей и элементов левая передняя дверь.

15 Замечания

16 Подпись водителей, удостоверяющих отсутствие разногласий по п. 14, 15, 16, 17

Подпись водителя ТС "А" Иванов Подпись водителя ТС "В" Петров

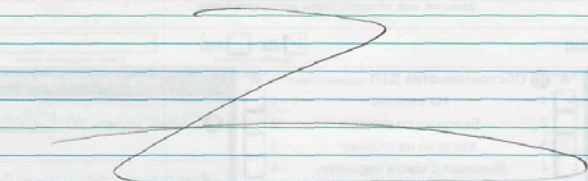
15 Замечания

Ничего не изменять после подписания обоими водителями и разъединения бланков. Смотри на обороте

Заполняется каждым участником ДТП

1 Транспортное средство "А" "В"
нужное отметить

2 Обстоятельства ДТП Я, Петров Петр Петрович, подъехал в аптеку по ул. Октябрьская 7, водитель ам ВАЗ-21102 21H М654ТА при движении задним ходом повредил мой автомобиль.

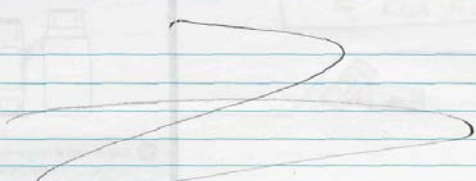



3 ТС находилось под управлением: собственника ТС
 иного лица, допущенного к управлению ТС

4 В случае, если в ДТП участвовало более 2-х ТС указать сведения об этих ТС
(марка, модель ТС, государственный регистрационный знак, наименование страховой компании, серия, номер страхового полиса)

5 Повреждения иного имущества, чем ТС
Наименование _____ наименование поврежденного имущества _____
Кому принадлежит _____ заполняется при наличии сведений _____

6 Может ли ТС передвигаться своим ходом? Да Нет
если "Нет", то где сейчас находится ТС _____

7 Примечание:


08 07 2011 г.  Петров П.П.
дата заполнения подпись фамилия, инициалы

С приложением

*** 1. ДТП без участия сотрудников ГИБДД может оформляться в случае одновременно следующих обстоятельств:
- в результате дорожно-транспортного происшествия вред причинен только имуществу;
- дорожно-транспортное происшествие произошло с участием двух транспортных средств, гражданская ответственность владельцев которых застрахована в соответствии с законодательством;
- обстоятельства причинения вреда в связи с повреждением имущества в результате ДТП, характер и перечень видимых повреждений транспортных средств не вызывают разногласий участников ДТП и зафиксированы в извещениях о ДТП, бланки которых заполнены водителями причастных к ДТП транспортных средств в соответствии с правилами обязательного страхования.
2. В случае оформления ДТП без участия сотрудников ГИБДД размер страховой выплаты, причитающейся потерпевшему в счет возмещения вреда, причиненного его имуществу, не может превышать 25 тысяч рублей.
3. Если вред причинен только имуществу и в ДТП участвовали только ТС "А" и "В", требование о возмещении вреда может быть передано страховщику, который застраховал гражданскую ответственность потерпевшего.

Заполняется и передается в течение 15 рабочих дней страховщику.

Приложение 3 а

Инструкция по использованию и заполнению извещения о ДТП

Внимание: *заполнение и подписание Извещения о ДТП не является актом, признающим Вашу виновность или виновность другого участника ДТП.*

Общие указания по заполнению

Извещение о ДТП (далее – Извещение) необходимо заполнять при любом дорожно-транспортном происшествии, если причинен вред:

- транспортному средству и/или имуществу других лиц;
- жизни или здоровью других лиц, включая пассажиров Вашего транспортного средства;

Особенно важно полностью и правильно заполнить Извещение, если Вы хотите воспользоваться своим правом на урегулирование страхового случая в упрощенном порядке, т.е. при наличии только двух участников ДТП, гражданская ответственность которых застрахована, и причинении вреда только имуществу, оформив ДТП без участия уполномоченных на то сотрудников полиции.

Извещение состоит из лицевой (самокопирующейся) части и обратной стороны.

Лицевая часть Извещения содержит поля и графы, в которых указываются место, дата, время ДТП, сведения об участниках дорожно-транспортного происшествия, о страховщиках, о характере и перечне видимых поврежденных деталях и элементах, обстоятельствах ДТП и другая необходимая информация.

Обратная сторона Извещения содержит поля и графы, в которых указываются необходимые, по мнению участников ДТП, дополнительные сведения о ДТП и транспортных средствах.

И лицевая, и обратная стороны Извещения должны быть заполнены.

Чтобы исключить последующие споры участников ДТП относительно обстоятельств причинения вреда, характера и перечня видимых повреждений ТС, Вы должны заполнить лицевую часть Извещения вместе с другим водителем-участником ДТП на месте происшествия.

В ближайшее удобное для Вас время заполните обратную сторону Извещения. В случае если на обратной стороне Извещения Вам не хватает места, чтобы изложить всю информацию, сделайте необходимые дополнения на чистом листе бумаги, приложив его к основному бланку. При этом на основном бланке Извещения следует сделать отметку «с приложением», а также не забыть указать, к чему это приложение и кем оно составлено, поставить свою подпись (для юридических лиц – заверить печатью).

Если Вы намерены обратиться с заявлением о страховой выплате, то приложите к заявлению Ваш экземпляр Извещения, у которого заполнены лицевая и обратная стороны. Если Вы считаете, что оснований для возмещения нанесенного Вам вреда не имеется, то просто отправьте заполненное Извещение (с дополнениями, если они есть) своему страховщику ОСАГО.

Вы использовали свои бланки Извещений при оформлении ДТП? Возьмите два комплекта чистых бланков у своего страховщика и храните их в своей машине

Рекомендации по оформлению

Добросовестно и внимательно заполняйте все позиции на бланке Извещения, учитывайте всю информацию о данном ДТП, о его участниках и свидетелях. Правильно заполненное Извещение ускоряет работу страховщиков, и Вы сможете быстрее получить страховое возмещение.

Учтите, что если один из водителей (участников ДТП) забыл, например, написать название и адрес страховой компании или он не поставил крестик там, где это нужно, или номер страхового договора указан не полностью, или второй лист Извещения

плохо читается, в таком случае страховщик вынужден искать недостающие сведения. Это потерянное время для него и для владельца поврежденного транспортного средства или иного имущества.

Используйте только один комплект бланков при 2-х участвовавших в ДТП транспортных средствах. Не важно, кто из участников ДТП предоставит комплект бланков или выберет колонку А или В. Используйте шариковую авторучку и пишете с нажимом, чтобы можно было прочесть копию, – тогда страховщики обоих водителей получат читаемый экземпляр одного и того же Извещения.

Для того чтобы правильно заполнить Извещение, необходимо его заполнять вдвоем. Извещение должно быть подписано (предпочтительно шариковой ручкой) обоими водителями (участниками ДТП): проследите за тем, чтобы каждый подписал не только тот лист, который остается у него.

Если второй водитель отказывается подписывать Извещение или совместно его заполнить, заполните Извещение самостоятельно, при этом обязательно укажите марку (модель), номер, цвет транспортного средства другого участника ДТП, попытайтесь найти свидетелей (очевидцев) и указать сведения о них в Извещении.

При отсутствии свидетелей нужно написать в п. 7 Извещения «нет свидетелей». Если свидетели есть, то впишите их фамилии, имена и отчества, адреса и номера телефонов. Если это пассажиры вашего или другого транспортного средства (участвовавшего в ДТП), подчеркните фамилии для того, чтобы это уточнить.

В п. 13 Извещения четко укажите место первоначального удара, а не детали, которые повреждены.

При заполнении п. 14 Извещения постарайтесь максимально точно и кратко описать характер повреждений деталей и элементов. При характеристике повреждений элементов автомобиля в зависимости от степени повреждения выберите одно из: *царапина, вмятина (деформация), разрыв (трещина)*.

Будьте внимательны: при отсутствии описания видимых повреждений той или иной детали (элемента) страховая компания, рассматривая Ваше заявление о выплате, вправе сделать вывод о том, что эта деталь (элемент) была повреждена не в результате данного ДТП, а при иных обстоятельствах, что может привести к отказу в возмещении стоимости ремонта (замены) данной детали. Невидимые (скрытые) повреждения будут выявлены и описаны при осмотре Вашего транспортного средства (имущества) экспертами.

При указании обстоятельств ДТП (п. 16 Извещения) необходимо правильно отразить маневры Вашего транспортного средства. Учитывайте, что:

- стоянка – это не остановка. Если Ваш автомобиль остановился, например, на красный цвет, не отмечайте поз. 1 «ТС находилось на стоянке, парковке, обочине и т.п. в неподвижном состоянии». Отмечается поз. 22 «Остановился (стоял) на запрещающий сигнал светофора»;

- если одно транспортное средство обгоняло другое, с выездом на полосу (сторону проезжей части), предназначенную для встречного движения, и последующим возвращением на ранее занимаемую полосу (сторону проезжей части) нужно отметить поз. 13 «Обгонял»;

- если транспортное средство совершало выезд из занимаемой полосы или занимаемого ряда без выезда на полосу (сторону проезжей части), предназначенную для встречного движения, с сохранением первоначального направления движения нужно отметить поз. 12 «Менял полосу (перестраивался в другой ряд)»;

- не забывайте заполнить последнюю позицию «Указать количество отмеченных клеток». Это важно во избежание недоразумений при оценке обстоятельств ДТП.

Тщательно нарисуйте схему ДТП (п.17 Извещения). Укажите название улиц, направление движения транспортных средств, положение транспортных средств во время столкновения и их конечное положение, расположение светофоров, дорожные знаки и их расположение, линии дорожной разметки (разделительные полосы, белую линию, запрещенное движение и т.п.), а по возможности – расположение и конфигурацию осепей грязи, осколков, отломков, следов торможения, следов заноса и т.п. Старайтесь избегать противоречий между сведениями, указанными в позициях п.16 Извещения, и схемой ДТП. При наличии таких противоречий приоритет имеют сведения, указанные в п.16 Извещения.

В п.15 «Замечания» Вы можете дополнительно привести сведения о том, что не указано в п. 16 «Обстоятельства ДТП». Кроме того, если второй участник ДТП указывает в Извещении обстоятельства, которые вам кажутся неточными, или отказывается подписать со своей стороны Извещение, то информацию об этом Вы можете привести в этом же пункте.

Обратите внимание, что лицевая сторона Извещения подписывается каждым водителем дважды: после того, как каждый из водителей указал сведения по своему ТС, и в п. 18 в подтверждение отсутствия разногласий участников ДТП в оценке обстоятельств причинения вреда в результате ДТП, а также характера и перечня видимых повреждений ТС.

В случае столкновения нескольких транспортных средств:

Заполните Извещение с водителем (участником ДТП), который был перед Вами, и еще одно с водителем (участником ДТП), который был за вами.

Если Ваше транспортное средство было «подтолкнуто» на транспортное средство, находящееся перед Вами, укажите это в п. 15 Извещения; уточните в каждом из заполненных Извещений, кто именно Вас толкнул.

Не забудьте заполнить обратную сторону Извещения. В п.4 следует изложить всю необходимую информацию (марку, модель ТС; государственный регистрационный номер ТС; Ф.И.О. или наименование юридического лица–собственника ТС, его адрес и телефон; Ф.И.О. водителя ТС, его адрес и телефон, наименование страховой компании, застраховавшей ответственность, серию, номер страхового полиса и иную информацию, аналогичную п.п. 1-18 лицевой стороны Извещения).

После подписания и разъединения бланков не допускается никаких изменений, исправлений или дополнений

Приложение 4

Образец заявления на добровольное страхование транспортного средства

ЗАЯВЛЕНИЕ НА СТРАХОВАНИЕ ТРАНСПОРТНОГО СРЕДСТВА от _____ 20__ г.

Прошу заключить договор страхования на условиях Правил страхования транспортных средств на срок с _____ 20__ г. по _____ 20__ г.

СТРАХОВАТЕЛЬ

ФИО / Дата рождения /
Адрес регистрации / Паспорт (или наименование,
ИНН и адрес юридического лица.)

ВЫГОДОПРИБРЕТАТЕЛЬ

ФИО / Дата рождения /
Адрес регистрации / Паспорт
(или наименование,
ИНН и адрес юридического лица.)

СОБСТВЕННИК ТС

ФИО / Дата рождения /
Адрес регистрации / Паспорт
(или наименование,
ИНН и адрес юридического лица.)

Транспортное средство

Марка, модель		Год выпуска	Рег. знак
VIN		Пробег (км)	Цвет
№ кузова	№ двигателя	№ ПТС	№ свидетельства о регистрации
Действительная стоимость ТС (указать сумму и валюту)	Количество ключей от ТС в наличии	Количество обивки салона	Коробка передач <input type="checkbox"/> Автомат <input type="checkbox"/> Механика/ман

Охранно-противоугонное оснащение

ТС оборудовано следующими охранно-противоугольными устройствами:

Электронные (марка/модель)	Количество брелоков (пульта управления)	Механические стационарные (марка/модель)	Количество ключей

Лица, допущенные к управлению ТС

Только следующие водители <input type="checkbox"/> / Без ограничений <input type="checkbox"/>	Стаж (полных лет)	Возраст (полных лет)

Перечень дополнительного оборудования, зафиксированного на страховании

Вид	Марка/модель	Действительная стоимость (указать сумму и валюту)

Условия страхования от несчастного случая

По системе салона
По системе мест Количество и расположение мест _____

Действующий договор ОСАГО

Серия	Номер	Страховая компания

Предыдущее страхование

Номер договора	Страховая компания	Кол-во страховых случаев за год

Прочая информация

К договору прилагаю: Копию гражданского паспорта Копию свидетельства о регистрации ТС ПТС

Копию Водительского удостоверения: _____ шт. Иное _____

Заявление на страхование ТС является неотъемлемой частью договора страхования. _____ Не _____

Все сведения, изложенные в настоящем заявлении, являются достоверными и имеют существенное значение для определения вероятности наступления страхового случая и возможности убытков. В течение всего срока действия страхования обязуюсь известить Страховщика о любых изменениях в данных сведениях.

Страхователь _____

Образец страхового полиса добровольного страхования транспортного средства

Экземпляр Страхователя

СОГЛАСИЕ СТРАХОВАЯ КОМПАНИЯ **Полис страхования транспортного средства**

Серия _____ № _____ / _____ год - код продукта _____ от _____

Настоящий Договор страхования заключен между ООО «СОГЛАСИЕ» и Страхователем на основании устного заявления Страхователя и в соответствии с Правилами страхования транспортных средств от 21.09.2012

8 (800) 200 0101
8 (495) 739 0101

Полис _____ первичный _____ пролонгированный (предыдущий полис: Серия _____ № _____ Тип _____)

Страхователь

Юридическое лицо (ЮЛ) _____ Индивидуальный предприниматель (ИП) _____ Физическое лицо (ФЛ) _____ Дата рождения: _____

ФИО ФЛ, ИП/Наименование ЮЛ: _____

Документ, удостоверяющий личность ФЛ: _____ Паспорт _____ Иное _____ Серия и № _____

ИНН ИП, ЮЛ: _____ ОГРН: _____ ОКВЭД: _____

Адрес ЮЛ/ИП/ФЛ: _____

Телефон мобильный: +7 _____ Телефон дополнительный: +7 _____

Эл. почта (e-mail): _____

Контактное лицо Страхователя: _____ Сам страхователь _____ Иное лицо _____

Выгодоприобретатель: _____ Страхователь _____ Иное — ФИО/Наименование: _____

Наличие страхового интереса: _____ право собственности _____ иное - указать _____

Транспортное средство (ТС)

Марка, модель: _____ Год выпуска: _____

ПТС/Св-во о регистрации: _____ Серия _____ № _____ VIN/№ кузова: _____

Гос. номер: _____ Мощность, л.с./Грузоподъемность, т: _____ Цвет: _____

Противоугонная система: _____

ТС не используется: _____ в режиме такси _____ в качестве ТС сдаваемого в прокат _____ в режиме «тест-драйв» _____ ТС является предметом залога: _____ да _____ нет

На момент страхования ТС: _____ не имеет повреждений _____ имеет повреждения — перечень повреждений указан в Акте осмотра

Условия страхования

Срок страхования: с _____ по 23:59 _____

Страховые риски	Страховая сумма	Страховая премия	Валюта договора:
Автотаско (Ущерб и Хищение)			рубль экв. долл. США экв. евро
Ущерб			безаргетная аргетная по рискам Автотаско, Ущерб, Гражданская ответственность
Дополнительное оборудование			Страхование от риска «Несчастный случай» по:
Гражданская ответственность			платежной системе системе страхования мест: _____ мест
Несчастный случай			за страховую сумму _____ на каждом водителе пассажиры: _____ на переднем сидении _____ на заднем сидении
ИТОГО:			Сервисная программа: _____ No сервисной карты: _____

Страховая премия по Договору (прописью) _____

Франшиза _____ в размере: _____ безусловная _____ условная по рискам: _____

Размер ущерба определяется на основании: _____ калькуляции Страховщика (уполномоченной им независимой экспертизы) _____ счетов за фактически выполненный ремонт на СТОА (по направлению Страховщика) _____ счетов за фактически выполненный ремонт на СТОА (по выбору Страхователя)

Водители ТС

№	Фамилия Имя Отчество (без сокращений)	Дата рождения	Стаж с
1.	_____	_____	_____
2.	_____	_____	_____
3.	_____	_____	_____
4.	_____	_____	_____

Неограниченное число водителей с минимальным возрастом _____ лет и стажем _____ лет (при страховании ФЛ/ИП)

Лица, состоящие в трудовых / гражданско-правовых отношениях с _____ (при страховании ЮЛ)

Порядок и сроки оплаты страховой премии

1-й платеж: _____ в срок до: _____ 2-й платеж: _____ в срок до: _____

3-й платеж: _____ в срок до: _____ 4-й платеж: _____ в срок до: _____

Особые условия

Акт осмотра ТС, в случае его оформления, является неотъемлемой частью Договора страхования. По всем вопросам, не урегулированным настоящим Договором, руководствуются Правилами страхования транспортных средств от 19.09.2011 г., которые прилагаются к Полису и являются неотъемлемой частью Договора страхования. Страхователь несет ответственность за сохранность транспортного средства от 19.09.2011 в му разном и врученны.

Страхователь _____ Представитель Страховщика _____

ФИО _____ ИП _____ ФИО _____

Директор _____

ИКП: _____ код прогона 1 _____ код прогона 2 _____

Код офиса продаж: _____

ООО «СХ» «Согласие», Лицензия С №130777

«Страховая Компания «Согласие»

ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
ИНН 77-07-0000000
МОСКВА

«Страхование» Договор страхования **АТ-14 / 0005124** Дата **29.03.11**

Предыдущий договор страхования **АТ- / / / / / / / /**

Город **СПб**

Настоящий Договор страхования (далее – Договор) составлен в двух экземплярах, заключен на основании устного заявления Страхователя и удостоверяет факт заключения Договора со Страховщиком на условиях, содержащихся в тексте настоящего Договора и его Приложениях, а также в Правилах добровольного комбинированного страхования транспортных средств, утвержденных Приказом Генерального директора ООО «Страхование» № 01 от «11» января 2011 г. (далее – Правила)

Страховщик: ООО «Страхование», 111111, Москва, Мира, дом 8, тел. 8-800-000-000, Лицензия № 0000110 от 01.01.1990 г.

Страхователь: физическое лицо индивидуальный предприниматель (ИП) юридическое лицо

Иванов Иван Абрамович; паспорт РФ, 40 04 000212, выдан ГУВД СПб и ЛО
14.03.2000 г.

Плат. рождения **09.01.1964**
Тел: **+7 81 222 300 01**

адрес регистрации (юридический адрес)
197000. Санкт-Петербург, пр. Науки, д. 339. кв. 1

адрес почтовый (фактический адрес), если отличен от адреса регистрации

E-mail:

Страхователь состоит в браке? да нет

Собственник: Страхователь иное лицо:

Выгодоприобретатель: Страхователь Собственник указан в «Особых условиях» иное лицо:

для физ. лиц и ИП: ФИ.О., дата рождения; для юр. лиц: наименование организации, ИНН

Транспортное средство (ТС): Страхователь подтверждает, что ТС используется только в личных целях, не сдается в аренду или прокат.

Марка: **ВАЗ** Модель: **2110** Год вып.: **2009** правый руль

VIN: **ХТА 05 45 35 ВТ 00 0 0 12** ПТС: **78ВХ** № **000 725** Гос. рег. знак: **Х 556 ОР 98** RUS

Мощность (л.с.): **73** Объем двиг. (см³): **1500** МКПП АКПП Пробег: **40000-** Кол-во ключей: **2** Двигатель: бензин дизель гибрид

Тип кузова: **СЕДАН** Противоугонная система: **Шер Хан 5, Замок канота DF** к договору приложено описание дополнительного оборудования

требуется предстраховой осмотр новое транспортное средство²

¹ – не является страховым случаем угона/хищение ТС в период до установки указанной противоугонной системы или когда она была неактивна (неисправна) по вине Страхователя.
² – Страхователь подтверждает, что на момент заключения Договора ТС является новым, ранее не эксплуатировалось и находится в салоне дилера. При наступлении страхового случая Страховщик вправе запросить предоставления подтверждающего это документа (ПТС, Акт приема-передачи, Договор купли-продажи, сервисная книжка и пр.)

Лица, допущенные к управлению ТС на законных основаниях:

сотрудники Страхователя и юридических лиц, указанных в «Особых условиях» любые лица **32** минимальный возраст **11** минимальный стаж

Условия страхования.

1. Возмещение ущерба (кроме рисков «Угон/хищение» и «Ущерб» на условиях «Полная гибель» ТС):

ремонт на СТОА: по направлению Страховщика (кроме дилеров) дилеров по направлению Страховщика по выбору Страхователя (в т.ч. при повреждении «стеклянных элементов») без учета износа частей, агрегатов с учетом износа частей, агрегатов текущий износ, %

выплата деньгами³:

по «стеклянным элементам»: ремонт на СТОА дилера по направлению Страховщика

Если не указано иное, то возмещение по «стеклянным элементам» производится путем ремонта на СТОА по направлению Страховщика.

2. Выплата без справок: по «стеклянным элементам» один раз в год до 3% от страховой суммы один раз в год по «стеклянным элементам» без ограничений до 5% от страховой суммы два раза в год

3. «Дополнительные расходы» (в т.ч. аварийный комиссар – АК): эвакуация вызов такси выезд АК на любое событие выезд АК на ДТП с пострадавшими или двумя и более участниками техническая помощь аренда автомобиля выезд АК на любое ДТП выезд АК на любое ДТП + к любому выбранному варианту выезда АК – сбор справок по ДТП

Риски, страховые суммы, страховые премии, франшизы, валюта договора:

RUR эквивалент USD эквивалент EUR

страховой риск	страховая сумма	страховая премия	франшизы (безусловные по риску «Ущерб»):
<input checked="" type="checkbox"/> «Ущерб» <input type="checkbox"/> «Ущерб» на условиях «Полная гибель»	150000-	8235--	<input type="checkbox"/> «стандартная» <input type="checkbox"/> «со второго события» <input type="checkbox"/> «персональная»
<input checked="" type="checkbox"/> «Угон/Хищение»	150000--	5880--	<input type="checkbox"/> «стандартная» <input type="checkbox"/> «со второго события» <input type="checkbox"/> «персональная»
<input type="checkbox"/> «Дополнительное оборудование»	-- -- -- --	-- -- -- --	<input type="checkbox"/> «стандартная» <input type="checkbox"/> «со второго события» <input type="checkbox"/> «персональная»
<input type="checkbox"/> «Дополнительные расходы»	-- -- -- --	-- -- -- --	<input type="checkbox"/> «стандартная» <input type="checkbox"/> «со второго события» <input type="checkbox"/> «персональная»
<input checked="" type="checkbox"/> «Гражданская ответственность»	500000--	500--	<input type="checkbox"/> «стандартная» <input type="checkbox"/> «со второго события» <input type="checkbox"/> «персональная»
<input type="checkbox"/> «Несчастный случай» (на весь салон)	-- -- -- --	-- -- -- --	<input type="checkbox"/> «стандартная» <input type="checkbox"/> «со второго события» <input type="checkbox"/> «персональная»

Срок действия договора: часов **00** минут **00** с **00 00 31 03 11** по **23 59 30 03 12**

Общая страховая премия: **14615--**

Порядок и сроки оплаты общей страховой премии: единовременно в рассрочку

Размер страхового взноса: **14615-**

Срок оплаты: до **29.03.11** до **-- -- -- --** до **-- -- -- --** до **-- -- -- --** до **-- -- -- --**

Особые условия: **нет**

Страхователь Правила получил, ознакомлен и согласен с их условиями, а также условиями настоящего Договора и всех его Приложений в полном объеме. Страхователь подтверждает, что все сведения, содержащиеся в настоящем Договоре и в его Приложениях являются полными и достоверными. Стороны пришли к соглашению, что любые документы в рамках настоящего Договора могут быть подписаны факсимиле подписи уполномоченного представителя Страховщика, либо его электронно-цифровой подписи. В случае разночтений между условиями настоящего Договора и условиями настоящего Договора.

От Страхователя: **Иванов Иван Абрамович**

От Страховщика: **Петров Алексей Сергеевич** дов. № 853442

Транспортные средства «группы риска»

№	МАРКА	МОДЕЛЬ	Варианты необходимого охранно-противоугонного оснащения ТС
1.	AUDI	A6 (S6)	1. Комплексы BLACK BUG Super BT-84P, BT-85W GSM, BT-85W GPS -GSM 2. Спутниковые системы поиска-Autolocator Satellite .Autoconnex, Cesar Satellite, Lojack Horizon, Arkan-Reef, Space Guard тариф Gold
2.	BMW	5-серия	
		X5	
3.	MERSEDES BENZ	S класс	
4.	LEXUS	RX 300, 330, 350, 400h	
		LX 470	
		GX 470	
5	TOYOTA	Camry	3. Для ТС стоимостью до 40000 USD (кроме Honda Accord 2003-2007 годов выпуска) допускается установка систем радиопоиска Lojack Plus, Lojack Defence, Autolocator системы блокировки тормозов Техноблок (активный), системы MED 2000 или MED 3000, либо иммобилайзера BLACK BUG BT-71 (BT-81), WoodooW800, Bio-Code Auto 100 в сочетании с дополнительным замком на капот
		Avensis	
		Corolla	
		Land Cruiser VX100 / Prado	
		RAV4	
6.	VOLKSWAGEN	Passat	
		Golf	
7.	PORSCHE	Cayenne	
8.	HONDA	Accord	
		C-RV	
9.	BAZ	2108...15, Шевроле-Нива	Space Guard тариф Авангард, электронная сигнализация в сочетании с замком на капот
		2104...07	Электронная сигнализация

Для ТС, отнесённых к «группе риска», наличие указанного охранно-противоугонного оснащения является **ОБЯЗАТЕЛЬНЫМ** условием страхования по риску «Автокаско». При этом понижающие коэффициенты не применяются.

Научное издание

Миненко Екатерина Юрьевна

**СТРАХОВАНИЕ РИСКА
НА АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ**

Монография

В авторской редакции
Верстка Н.А. Сазонова

Подписано в печать 20.01.15. Формат 60×84/16.
Бумага офисная «Снегурочка». Печать на ризографе.
Усл.печ.л. 7,44. Уч.-изд.л. 8,0. Тираж 500 экз. 1-й завод 100 экз.
Заказ №71.

Издательство ПГУАС.
440028, г. Пенза, ул. Германа Титова, 28.