

**РАЗВИТИЕ РЫНКА ОБЯЗАТЕЛЬНОГО СТРАХОВАНИЯ  
АВТОГРАЖДАНСКОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТИ В РОССИИ****Юлия Юрьевна ФИЛИЧКИНА<sup>а,\*</sup>, Ольга Григорьевна ЖУРАВЛЕВА<sup>б</sup>**

<sup>а</sup> кандидат экономических наук, доцент кафедры финансов и кредита,  
Мордовский государственный университет им. Н.П. Огарева, Саранск, Российская Федерация  
julfil70@yandex.ru

<sup>б</sup> студентка экономического факультета, Мордовский государственный университет им. Н.П. Огарева,  
Саранск, Российская Федерация  
olga.zhuravleva.92@mail.ru

\* Ответственный автор

**История статьи:**

Принята 25.05.2015

Одобрена 08.06.2015

УДК 368.212(470+571)

**Ключевые слова:** ОСАГО,  
тарифная ставка, уровень выплат,  
страховая премия, страховая  
выплата

**Аннотация**

**Тема.** В статье отмечается, что в связи с ускоренным ростом количества автомобилей на дорогах и увеличением числа дорожно-транспортных происшествий в настоящее время является весьма актуальным исследование рынка ОСАГО, так как именно страховые компании способны качественно и оперативно помочь своим клиентам получить средства на восстановление здоровья после аварии или на ремонт поврежденного автомобиля.

**Цели.** Изучить современное состояние российского рынка обязательного страхования автогражданской ответственности владельцев транспортных средств, выявить основные проблемы и рассмотреть возможные перспективы его развития.

**Методология.** С помощью аналитических методов проанализированы различные аспекты деятельности страховщиков на рынке обязательного страхования автогражданской ответственности в России и определены наиболее эффективные пути выхода из кризиса.

**Результаты.** В ходе исследования было определено, что за анализируемый период страховые премии по ОСАГО в России, увеличились на 65%, а выплаты — на 66%. Коэффициент выплат рос весь исследуемый период и к началу 2015 г. составил 59,8%. Компаниями, лидирующими по сумме собранных премий по ОСАГО, стали ООО «Росгосстрах», на долю которого в 2014 г. приходилось 35% всех поступлений, ОААО «Ресо-Гарантия» — 12% и СОАО «ВСК» — 6%.

**Выводы и значимость.** Сделан вывод о том, что в настоящее время рынок ОСАГО в России находится в кризисном состоянии, во многих регионах уровень убыточности превышает допустимое значение. Изменения в законодательстве автострахования позволят решить большинство проблем, тормозящих в данный момент развитие рынка ОСАГО.

© Издательский дом ФИНАНСЫ и КРЕДИТ, 2015

Самым распространенным видом страхования гражданской ответственности является обязательное страхование автогражданской ответственности владельцев транспортных средств (ОСАГО). Во всем мире в течение года в ДТП погибают более 1,2 млн чел., и 50 млн получают травмы. Общий ущерб, причиняемый нашей стране вследствие ДТП, составляет 2,5% ВВП, что соразмерно с вкладом в валовой продукт отдельных отраслей экономики. Значимость ОСАГО высока для государства, что доказывается принятием Федерального закона от 25.04.2002 № 40-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств» (далее — Закон об ОСАГО). Обязательное страхование гражданской ответственности владельцев автотранспортных

средств является важным сегментом страхового рынка России. Экономический смысл действия договора ОСАГО — гарантия для владельца автотранспортного средства, пострадавшего в аварии, в осуществлении выплаты компенсаций страховой компанией на возмещение убытков, лечение или возможные потери заработка. Таким образом, под действие полиса попадает не автомобиль страхователя, а транспортное средство третьего лица, которому первый нанес ущерб. Но, с другой стороны, страхователь тоже находится под защитой полиса ОСАГО, если третье лицо виновно в столкновении.

По состоянию на январь 2015 г. в государственном реестре субъектов страхового дела было зарегистрировано 393 страховых организаций,

Таблица 1

Размер страховых премий по ОСАГО в России за 2010–2014 гг., млн руб.

Показатель	2010	2011	2012	2013	2014
Страховые премии	91 654	103 298	121 438	134 248	150 918
Темп прироста, %	+7,96	+12,70	+17,56	+10,55	+12,42
Страховые выплаты	54 392	56 040	62 060	78 144	90 306
Темп прироста, %	+11,91	+3,03	+10,74	+25,92	+15,56

Источник: составлено по данным Банка России.

101 из которых имеет лицензию на осуществление обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств, что составляет 25,7% от общего количества страховых организаций. За период с 01.07.2003 по 31.12.2014 было заключено более 405 млн договоров ОСАГО, более 20 млн потерпевших получили возмещение причиненного им в результате ДТП вреда. Общая сумма страховых выплат потерпевшим составила более 533 млрд руб.

Данные по полученным страховщиками страховым премиям и выплаченным возмещениям за 2010–2014 гг. представлены в табл. 1.

В 2010–2014 гг. сумма собранных страховщиками страховых премий постоянно росла (см. табл. 1). Прирост за эти 5 лет составил 65%. В 2014 г. в России страховыми организациями было заключено 42,7 млн договоров и получено 150,9 млрд руб. страховых премий. В 2012 г. был зафиксирован наибольший рост по собранным премиям относительно предыдущего (2011) года — 18 140 млн руб. (+17,56%). За 2014 г. российские страховщики смогли увеличить объем собранных страховых премий на 12% — до 150,9 млрд руб. Однако размер выплат при этом увеличился на целых 16% и достиг 90,3 млрд руб.

Темп прироста страховых выплат за анализируемый период был неравномерным (рис. 1). Пик приходится на 2013 г., когда выплаты возросли относительно предыдущего года на 16 084 млн руб. (+26%). Наименьший рост страхового возмещения зафиксирован в 2011 г.: прирост составил всего

лишь 3,03%. Доля выплат в премиях увеличилась с 58 до 60%.

Темп роста поступлений за рассматриваемый период опережал прирост страховых выплат по ОСАГО только в 2011–2012 гг. В 2013 г. увеличение объема страховых выплат в 2,2 раза опережало рост премий.

За весь рассматриваемый период страховые выплаты в России увеличились в 1,7 раза. Но это не решает проблемы возмещения вреда потерпевшим, так как при общем увеличении объема выплат размер этих платежей все равно остается недостаточным. Не надо забывать, что необходимость полного возмещения причиненного вреда потерпевшему основывается на принципе «гарантированность возмещения вреда» и является базой экономической эффективности, на которой основывается вся система страхования.

Существенное влияние на состояние рынка обязательного страхования гражданской ответственности владельцев транспортных средств оказывает изменение таких показателей, как численность парка транспортных средств и число дорожно-транспортных происшествий.

За последние годы в Российской Федерации численность автопарка продолжала расти. В 2014 г. наблюдалось увеличение численности автопарка на 1,2% относительно 2010 г. при снижении количества пострадавших в ДТП на 5% (табл. 2).

В 2010–2014 гг. численность автопарка постоянно увеличивалась. В 2010 г. темп роста автопарка

Рисунок 1

Динамика страховой премии и выплат в Российской Федерации за 2010–2014 гг.

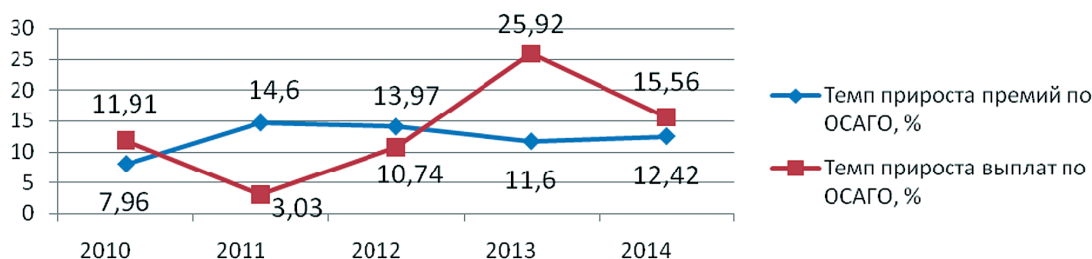


Таблица 2

Рост численности транспортного парка Российской Федерации в 2010–2014 гг.

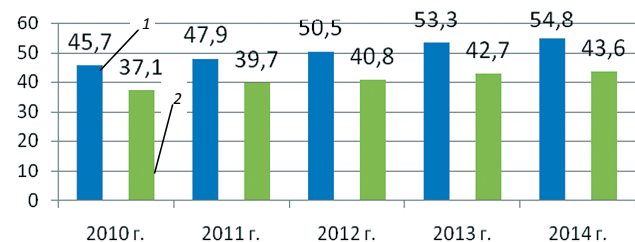
Показатель	2010	2011	2012	2013	2014
Численность транспортного парка, млн ед.	45,7	47,9	50,5	53,3	54,8
Численность транспортного парка, % от прошлого года	102,9	104,8	105,4	105,5	102,8
Количество заключенных договоров ОСАГО, млн ед.	37,1	39,7	40,8	42,7	43,6
Количество заключенных договоров ОСАГО, % от прошлого года	105,4	107,0	102,8	104,7	102,1
Число дорожно-транспортных происшествий, тыс. ед.	199,4	199,9	203,6	204,1	199,7
Число дорожно-транспортных происшествий, % от прошлого года	97,9	100,3	101,9	100,2	97,8

Источник: составлено по данным Банка России.

Рисунок 2

Соотношение числа договоров ОСАГО и числа транспортных средств в 2010–2014 гг.:

1 — численность транспортного парка, млн ед.;  
2 — количество заключенных договоров ОСАГО, млн ед.



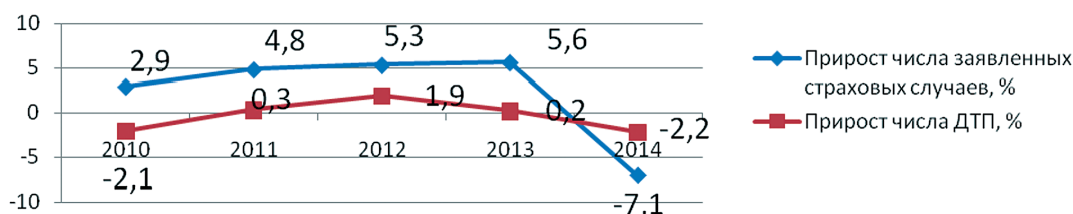
составлял 102,9%, а с 2011 г. наблюдалось повышение до 104,8%. В 2012–2013 гг. темп вырос до 105%. В абсолютных единицах за анализируемый период прирост составил 9,1 млн транспортных средств, т.е. произошло увеличение числа транспортных средств в 1,2 раза. Основным фактором роста численности автопарка является увеличение продаж автомобилей и программа обновления автопарка страны.

Соотношение динамики объема автопарка и числа договоров ОСАГО представлено на рис. 2.

Рост численности автопарка в период до 2014 г. сопровождался ростом договоров ОСАГО. В 2014 г. число заключенных договоров ОСАГО составило 43,6 млн, что на 2% больше, чем в 2013 г. За анализируемый период произошло увеличение количества заключенных договоров на 17,5%.

Рисунок 3

Соотношение прироста заявленных случаев ДТП и заключенных договоров ОСАГО в 2010–2014 гг.



К 2014 г., по данным ГИБДД, число ДТП снизилось относительно 2013 г. на 2,2% и достигло уровня 2010 г. — 199,4 тыс. (рис. 3).

В 2011–2013 гг. наблюдалась тенденция повышения аварийности на дорогах Российской Федерации, следовательно, росло и число нуждающихся в возмещении вреда по ОСАГО. При этом отметим, что с 2008 по 2010 г. число ДТП на дорогах Российской Федерации снизилось: в 2008 г. — на 6,6%, в 2009 г. — на 6,7%, в 2010 г. — на 2%.

Несмотря на незначительное увеличение числа ДТП, в которых был причинен вред жизни и здоровью физических лиц, количество заявленных страховых случаев по ОСАГО продолжает расти более высокими темпами. Данный факт свидетельствует, в первую очередь, о росте числа ДТП, в которых вред причинен только имуществу, а также о повышении активности лиц, пострадавших в ДТП, по обращению к страховщикам за возмещением вреда по ОСАГО.

Вместе с увеличением суммы страховых выплат в 2014 г. произошел рост количества страховых случаев. За этот год страховщиками было получено и урегулировано более 2,6 млн требований о возмещении вреда в результате страхового случая. Сумма страховых выплат составила 90,3 млрд руб., что на 16% больше, чем в 2013 г. Размер страховой суммы по ОСАГО и нежелание страховщиков осуществлять выплаты в полном объеме относятся к ключевым вопросам страхового рынка. Для экономии

Рисунок 4

Динамика уровня коэффициента выплат по ОСАГО в России за 2010–2014 гг.

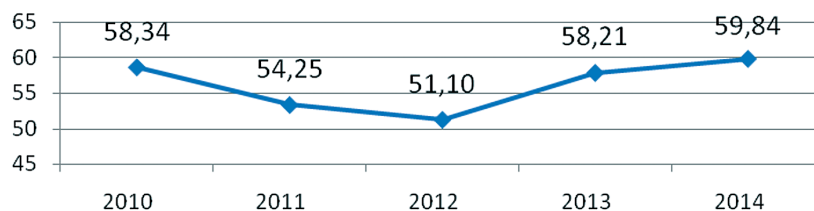
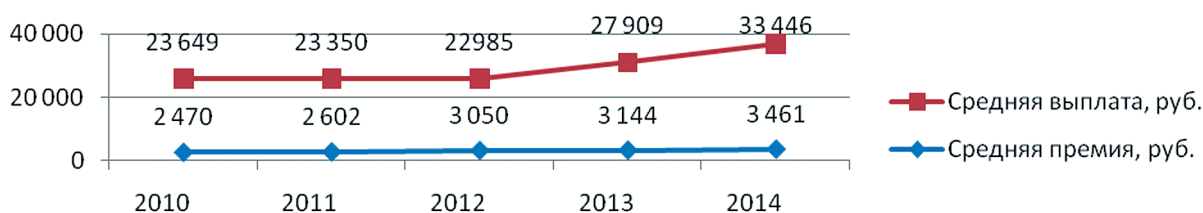


Рисунок 5

Динамика средней премии и средней выплаты по ОСАГО в 2010–2014 гг.



средств страховщики стараются снизить размер страховых выплат по ОСАГО.

Отношение страховых выплат к страховым премиям по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств в целом по России в 2014 г. составило 59,8%, что является его максимумом за исследуемый период времени (рис. 4). Коэффициент выплат находился в пределах 51,3–59,8% (2012 и 2014 гг. соответственно). В 2012 г. страховщикам удалось достигнуть минимального размера коэффициента выплат (51,1%) за последние пять лет.

В целом сложившийся уровень убыточности по ОСАГО за 2010–2014 гг. не столь критический: 50–60% убыточности является приемлемым для данного сегмента страхования ответственности. В 2013 г. началось повышение данного показателя, однако до этого — в 2012 г. он снизился относительно 2010 г. на 7,4 п.п. Таким образом, может сложиться впечатление, что страховые организации получают достаточно хороший результат от проведения ОСАГО. Однако неверное толкование статистических данных о сборах и выплатах по данному виду страхования может ввести в заблуждение.

Страховщики утверждают, что за последние годы значительно возросли издержки по ОСАГО, которые невозможно учитывать в возросших выплатах. Если учесть все расходы, которые страховщик несет по проведению данного вида страхования, то остается гораздо меньше, чем те 5% прибыли, которые были обозначены в Законе об ОСАГО. Анализ данных рис. 5 показывает, что, средняя выплата по ОСАГО

снижалась до 2012 г., но уже в 2013 г. выросла на 21%, а к 2014 г. общий прирост составил 41% (9,8 тыс. руб.).

Средняя стоимость полиса ОСАГО еще в 2014 г. составляла 3 461 руб. За пять рассматриваемых лет рост средней премии был практически аналогичен росту средней выплаты (40%), однако страховые компании несли убытки по полисам ОСАГО.

В 2014 г. в рамках прямого возмещения убытков страховыми организациями были осуществлены выплаты потерпевшим на сумму более 31 853 млн руб. Всего за период действия системы прямого возмещения убытков — с 01.03.2009 по 31.12.2013 потерпевшим было выплачено более 78 млрд руб. Прирост общего объема выплат по сравнению с 2012 г. составил 51,88%. При этом в 2013 г. наблюдался поквартальный рост значений объема выплат в рамках прямого возмещения убытков (табл. 3).

Среднегодовое значение выплаты потерпевшему к началу 2015 г. возросло по сравнению с 2010 г. (19,4 тыс. руб.) и составило 26,3 тыс. руб. Средняя сумма выплаты сократилась в 2011–2012 гг. на 14%, несмотря на общее увеличение числа потерпевших (количество обращений в рамках прямого возмещения убытков) и суммарных объемов выплат за эти годы на 46 и 51% соответственно, что говорит о снижении размера единичных выплат. В связи с этим решением президиума Российского союза автостраховщиков (РСА) от 24.10.2013 были внесены изменения в таблицу средних сумм страховых выплат, которые использовались при расчетах между членами РСА в рамках прямого

Таблица 3

Выплаты потерпевшим в рамках прямого возмещения убытков в 2010–2014 гг.

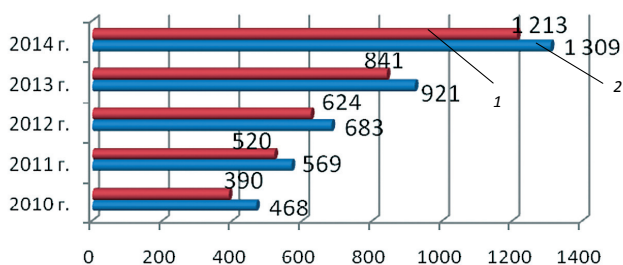
Показатель	2010	2011	2012	2013	2014
Количество обращений в рамках прямого возмещения убытков, тыс. ед.	468	569	683	921	1 309
Количество оплаченных требований потерпевших, тыс. ед.	390	520	624	841	1 213
Сумма выплаченного страхового возмещения в рамках прямого возмещения убытков, млн руб.	7 554	9 740	11 409	16 882	31 853
Средняя сумма выплаты, руб.	19 369	18 284	16 708	20 014	26 260

Источник: составлено по данным Банка России.

Рисунок 6

Соотношение количества заявленных и урегулированных случаев в рамках прямого возмещения убытков за 2010–2014 гг.:

1 — количество оплаченных требований потерпевших;  
2 — количество обращений потерпевших



возмещения убытков. Указанные изменения были предложены комитетом РСА по тарифам, статистике и резервам в октябре 2013 г. на основании расчета, в ходе которого были учтены данные о суммах выплат потерпевшим в порядке прямого возмещения убытков за период с IV квартала 2012 г. по III квартал 2013 г. По итогам данного перерасчета были изменены 25 из 30 значений средних сумм страховых выплат, установленных Соглашением о прямом возмещении убытков.

За весь период действия системы имеет место стабильный рост количества заявлений потерпевших, по которым было выплачено возмещение (рис. 6).

При этом доля отказов в выплате за рассматриваемый период сократилась: если в 2010 г. выполнялись только 83% требования, то в 2014 г. — уже 93% .

Представленные показатели операций по прямому возмещению убытков за весь период действия системы свидетельствуют о том, что количество отказов в акцепте заявок к количеству требований (т.е. урегулированных убытков) несколько ниже, чем в 2010 г., но в целом стоит отметить, что прирост количества отказов сопоставим с приростом числа заявок. За весь период действия системы наблюдается стабильный рост количества урегулированных требований потерпевших, по которым страховщиком

потерпевшего были выставлены требования страховщику причинителя вреда. В 2014 г. количественный прирост требований, направленных страховщиками в рамках взаимодействия при осуществлении прямого возмещения убытков, составил 42% по отношению к показателю 2013 г.

Как уже было отмечено, в РФ 101 страховая компания имеет лицензию на осуществление обязательного страхования автогражданской ответственности владельцев транспортных средств. Десять крупнейших российских страховщиков ОСАГО за 2013 г. собрали 75,4% всех премий рынка (табл. 4).

По собранным страховым премиям ОСАГО лидером в течение всего исследуемого периода является ООО «Росгосстрах», которое занимает 35% рынка. Компания после снижения своей доли на рынке ОСАГО в 2013 г. на 6,5 п.п. в 2014 г. увеличила размер собранных премий на 58%.

На втором месте расположилось ОСАО «Ресо-Гарантия», собрав 17,3 млрд руб. в 2014 г. (11,5%). Данная компания за 5 лет смогла удвоить свои поступления по ОСАГО. На третьем месте оказалось СОАО «ВСК» (5,5%), которое в 2014 г. собрало в 2,3 раза больше премий, чем в 2010 г. До 2014 г. третья строчка рейтинга всегда была за ОСАО «Ингосстрах», сборы которого составили 7,7 млрд руб. в 2014 г., что на 6,7% меньше, чем у СОАО «ВСК». За весь рассматриваемый период у большинства страховщиков произошло сокращение поступлений по обязательному страхованию автогражданской ответственности в 2013 г. Исключения составили только ОСАО «Ресо-Гарантия», ЗАО «Страховая группа «УралСиб» и ОАО «СОГАЗ». Данный факт отечественные страховщики объясняют неприбыльностью ОСАГО, а точнее говоря, — убыточностью данного вида страхования.

Средняя выплата по ОСАГО в наибольшей степени начала расти с III квартала 2012 г., после постановления Верховного Суда Российской

Таблица 4

Объем сборов в ОСАГО в разрезе крупнейших страховщиков в 2010–2014 гг., млн руб.

Компания	Объем сборов и доля рынка				
	2010	2011	2012	2013	2014
ООО «Росгосстрах»	28 476 (31,1)	32 930 (31,8)	39 196 (32,3)	34 619 (25,8)	52 594 (34,9)
ОСАО «Ресо-Гарантия»	8 560 (9,3)	9 679 (9,4)	12 160 (10,0)	12 406 (9,2)	17 321 (11,5)
Страховое открытое АО «ВСК»	3 649 (4,0)	5 503 (5,3)	7 044 (5,8)	8 312 (6,2)	8 253 (5,5)
Открытое страховое АО «Ингосстрах»	6 179 (6,7)	7 811 (7,6)	10 324 (8,5)	9 680 (7,2)	7 738 (5,1)
ООО «Страховая компания «Согласие»	2 258 (2,5)	3 651 (3,5)	5 143 (4,2)	7 322 (5,5)	6 425 (4,3)
ОАО «АльфаСтрахование»	2 623 (2,9)	3 415 (3,3)	5 142 (4,2)	7 166 (5,3)	5 524 (3,7)
ЗАО «Страховая группа «УралСиб»	2 628 (2,9)	2 775 (2,7)	3 104 (2,6)	4 700 (3,5)	4 887 (3,2)
ОАО «СОГАЗ»	1 009 (1,1)	1 151 (1,1)	1 441 (1,2)	2 517 (1,9)	4 349 (2,9)
ООО «МАКС»	1 876 (2,1)	1 973 (1,9)	2 373 (2,0)	3 855 (2,9)	3 704 (2,5)
ООО «Группа Ренессанс Страхование»	1 399 (1,5)	1 647 (1,6)	2 373 (2,0)	3 127 (2,3)	2 747 (1,8)

Примечание. В скобках указана доля рынка, %.

Источник: составлено по данным Банка России.

Федерации о распространении законодательства о защите прав потребителей на договора страхования. Данный скачок можно объяснить и тем, что информация о возможности взыскания со страховщика потребительского штрафа стала широко известной среди страхователей, которые воспользовались этим нововведением. Хотя, как показывает судебная практика, решения судов по данному вопросу в разных регионах страны различаются.

Крупнейшие страховщики ОСАГО по-разному отреагировали на изменение ситуации с выплатами. Некоторые сильно сократили свою долю на рынке обязательного страхования автогражданской ответственности, другие, напротив, увеличивают ее. Доля крупных страховщиков уменьшается после подсчета убытков по ОСАГО: они уходят из наиболее убыточных регионов.

Проблемы рынка ОСАГО практически одинаковы во всех субъектах РФ. Особенности проявляются, в частности, в дифференциации степени убыточности. Рассмотрим текущие проблемы отечественного рынка обязательного автострахования.

1. **Отказ в продаже полисов ОСАГО.** При этом агентства ссылаются на их отсутствие, или даже закрытие офисов продаж в данном регионе. Такого рода «мошенничеством» занимаются наиболее крупные компании. В связи с этим страхователи вынуждены обращаться в менее известные страховые организации, которые занимают нижние позиции в рейтингах. Оформление полиса там не вызывает сложности, но трудности начинаются при наступлении страхового события, когда эти страховщики, не набрав достаточной суммы премий, не в состоянии произвести страховое возмещение.

Ссылаясь на данные РСА, 50% страховщиков, получивших лицензию на ОСАГО (т.е. 100 из 200), ушли с рынка. Ведь даже за 2014 г. темп роста страховых выплат (13,6%) опережает темп роста поступлений по ОСАГО (11,2%): получив 150,3 млрд руб., страховщики вынуждены были 88,8 млрд руб. направить на возмещение ущерба.

2. **Продажа страхового полиса только совместно с дополнительным страховым продуктом.** Например, предлагается застраховать свою жизнь, квартиру или дом. Это увеличивает стоимость ОСАГО.

3. **Несоблюдение страховыми компаниями сроков выплат, установленных Законом об ОСАГО.** К сожалению, подобные случаи в нашей стране участились. Страховая организация стала выплачивать не более 30% от всей суммы ущерба.

4. **Увеличение расходов на ведение дела,** включая расходы на аквизицию, урегулирование, административные расходы, что также тормозит нормальный темп функционирования системы ОСАГО и увеличивает убыточность страховых операций. Во многом расходы страховщиков росли за счет увеличения количества судебных разбирательств, которые совсем не дешево обходились компаниям и в то же время помогали обогатиться автоюристам.

5. **Распространение мошенничества в сфере ОСАГО.** Хищение бланков полисов и их дальнейшая продажа, сговор работника страховой компании и клиента, в результате чего производится заведомо искаженный расчет ОСАГО в сторону уменьшения суммы взноса.

Распространенными способами мошенничества уже без участия представителей страховщиков

являются фальсификация обстоятельств дорожно-транспортного происшествия, завышение стоимости убытков и инсценировка самого ДТП.

Анализируя перечисленные проблемы, можно прийти к выводу, что большинство нарушений страховщиков при проведении операций по ОСАГО и являются основой, формирующей убыточность страховых операций. Одной из причин такой ситуации можно назвать возникшее противоречие между жестким регулированием обязательного страхования автогражданской ответственности со стороны государства (путем разработки условий и правил проведения ОСАГО, выдачи лицензий, установление тарифов и лимитов ответственности) и коммерциализацией работы страховщиков по ОСАГО, т.е. преследование цели получения максимальной прибыли.

Экономические явления редко развиваются индивидуально. Обычно они образуют целые комплексы, где одно самостоятельное явление влияет на другие или само подчиняется влиянию других явлений.

Для достоверного отображения существующих социально-экономических явлений необходимо выявить имеющиеся взаимосвязи и дать им количественную оценку. Поэтому одна из задач статистического исследования состоит в изучении связей между наблюдаемыми явлениями и процессами, что позволяет определить факторы (признаки), оказывающие основное влияние на вариацию изучаемых явлений и процессов. Такая задача чаще всего решается методами корреляционно-регрессионного анализа, который включает в себя измерение тесноты, направления связи и установление аналитического выражения (формы) связи. Для этого строятся регрессионные модели влияния факторов на исследуемый процесс или явление.

Таблица 4

Исходные данные для корреляционно-регрессионного анализа

Год	Y	X <sub>1</sub>	X <sub>2</sub>	X <sub>3</sub>	X <sub>4</sub>	X <sub>5</sub>	X <sub>6</sub>	X <sub>7</sub>
2004	39,00	49 229	19 200	26,3	35,8	208,6	145	1 025
2005	51,27	53 725	27 547	28,8	36,9	223,3	163	1 205
2006	52,12	63 869	33 290	31,3	38,0	229,1	175	1 483
2007	56,96	70 391	40 095	34,3	40,8	233,9	181	1 742
2008	59,54	79 953	47 606	36,7	43,5	218,3	169	1 979
2009	58,14	85 736	49 848	35,2	44,4	203,6	140	2 072
2010	60,59	91 657	55 532	37,1	45,7	199,4	123	2 358
2011	54,3	103 432	56 257	39	47	199,9	113	2 445
2012	52,7	121 211	63 922	40	50	203,6	97	2 606
2013	57,6	134 248	77 375	42	53	204,1	98	2 750
2014	59,6	150 918	90 306	43	54	199,7	99	2 625

Корреляционно-регрессионный анализ в рамках данной работы имеет своей целью выявление основных факторов, оказавших влияние на величину коэффициента выплат по страховым случаям. Данный показатель выбран в качестве зависимой переменной как самый информативный и наиболее полно отражающий уровень доходности рынка страхования ОСАГО в регионе.

Введем следующие обозначения:

Y — величина коэффициента выплат, %;

X<sub>1</sub> — общий объем поступлений страховых премий, тыс. руб.;

X<sub>2</sub> — общий объем страховых выплат, тыс. руб.;

X<sub>3</sub> — количество заключенных договоров, ед.;

X<sub>4</sub> — численность автопарка, ед.;

X<sub>5</sub> — общее число дорожно-транспортных происшествий, тыс. ед.;

X<sub>6</sub> — количество страховых компаний, ед.;

X<sub>7</sub> — количество страховых случаев, тыс. ед.

Матрица исходных данных представлена в табл. 4.

Анализ матрицы парных коэффициентов корреляции указывает на наличие мультиколлинеарности между факторами X<sub>2</sub> и X<sub>6</sub>, поэтому следует исключить один из них. Так как наибольшее влияние на результативный признак оказывает X<sub>2</sub>, принято решение оставить именно этот факторный признак, а X<sub>6</sub> удалить из дальнейшего анализа.

Из шести оставшихся факторных признаков наибольшее влияние на величину коэффициента выплат Y оказывают:

— общий объем страховых выплат X<sub>2</sub>, характер влияния — прямое, значение коэффициента корреляции 0,9467;

— общее число дорожно-транспортных происшествий  $X_5$ , характер влияния — прямое, значение коэффициента корреляции — 0,5767;

— количество страховых случаев  $X_7$ , характер влияния — прямое, значение коэффициента корреляции 0,7099.

С использованием пакета прикладных программ STATISTICA методом последовательного исключения для показателя величины коэффициента выплат было получено уравнение регрессии, которое имеет следующий вид:

$$Y = 0,9931 - 0,9001 \cdot X_1 + 0,90627 \cdot X_2$$

где  $Y$  — оценочное значение результативного показателя.

Коэффициент уравнения регрессии показывает абсолютный размер влияния на уровень результативного показателя. Согласно полученным данным, при повышении общего объема поступлений страховых премий на 1% величина коэффициента выплат уменьшится на 0,9001%, а при росте общего объема страховых выплат на 1% величина коэффициента выплат увеличится на 0,9063%.

Используя функции прогноза программы EXCEL, а также учитывая рост в 2015 г. средней премии в 1,57 раза и средней выплаты в 2,84 раза (согласно данным РСА), спрогнозируем тенденцию изменения страховых премий, выплат, на основе чего можно рассчитать коэффициент выплат по обязательному страхованию автогражданской ответственности в России на 2015–2017 гг. (табл. 5.).

Исходя из авторских расчетов, страховые премии в 2015 г. вырастут на 71,8% в год, страховые выплаты — на 25,8%, а убыточность по ОСАГО возрастет на 89,6%. В 2016–2017 гг. темп роста рассчитываемых показателей относительно аналогичных данных 2015 г. будет не таким значительным. К примеру, темп роста поступлений в этот период составит 8,3–9%, выплат — 11,3–12,7%, а коэффициент выплат будет расти на 2,8–3,4% в год. Таким образом, несмотря на увеличение базовых тарифов

по ОСАГО, рост размера страховых выплат повлечет за собой резкий рост коэффициента выплат. Сильное прямо пропорциональное влияние размера выплат на убыточность страховых операций по обязательному страхованию автогражданской ответственности доказывается проведенным авторами корреляционно-регрессионным анализом.

Совершенствование сферы обязательного страхования автогражданской ответственности должно быть нацелено на улучшение качества обслуживания, привлечение лояльных клиентов, доверяющих компании. Это в конечном итоге позволит минимизировать проблемы, являющиеся препятствием на пути развития рынка ОСАГО. В связи с этим можно предложить следующие меры:

— повышение безопасности дорожного движения за счет более слаженной и гибкой работы органов ГИБДД, ведущей к уменьшению возможных столкновений автотранспорта на дорогах и снижению возможных объемов страховых выплат для страховщиков;

— введение контроля за компетентностью и профессионализмом деятельности автошкол по подготовке будущих водителей, проведение периодической аттестации данных фирм, регулирование процесса сдачи экзаменов по вождению;

— применение более жесткого наказания и повышение размера штрафа за повторные нарушения правил дорожного движения для недобросовестных водителей;

— организация интеграционной системы связи между номерами водительского удостоверения, системой управления дорожного движения, автоматическим уведомлением экстренных служб, защитой кражи автомобиля и использованием электронных записей при урегулировании ДТП;

— использование страховщиками в процессе урегулирования страховых случаев и определения размера убытка (помимо бумажной документации)

Таблица 5

Прогнозный расчет основных показателей по ОСАГО в 2015–2017 гг.

Год	Поступление		Выплата		Коэффициент выплат	
	млн руб.	% к прошлому году	млн руб.	% к прошлому году	%	% к прошлому году
2015	259 311	171,8	294 181	325,8	113,45	189,6
2016	282 631	109,0	331 647	112,7	117,34	103,4
2017	305 951	108,3	369 112	111,3	120,64	102,8



данных, предоставленных техническими системами;

— применение для автотранспорта, а особенно для обладающих повышенным риском грузовиков и автобусов, средств спутниковой навигации (телематики);

— использование данных телематической системы в процессе разбирательств дел по ДТП и страховым возмещениям судом, способствующее экономии времени на рассмотрение дела и предупреждение случаев мошенничества;

— введение электронного полиса, который упрощает и делает удобным процесс оформления данного документа для страхователя, а также позволяет сэкономить страховщику на посредниках, так как полис можно будет получить по Интернету;

— передача части прибыли в региональные бюджеты, что позволит аккумулировать дополнительные денежные средства в региональном филиале и их дальнейшее использование в интересах развития компании на данном страховом рынке;

— мотивирование водителей к соблюдению правил дорожного движения за счет раскрытия преимуществ использования франшизы, уменьшающей стоимость полиса для страхователя и размер возможных выплат для страховой компании.

Реализация предложенных мер принесет положительный социально-экономический эффект для государства, страховщиков и страхователей в виде повышения безопасности дорожного движения за счет снижения числа дорожных происшествий, уменьшения стоимости страхования, упрощения процесса урегулирования убытков и повышения доходности для страховщиков.

### Список литературы

1. *Акжитова Л.Н.* Проблемы автострахования в России // Закон и право. 2014. № 6. С. 66–69.
2. *Бушев К.* Изобретая автострахование заново // Современные страховые технологии. 2014. № 6. С. 83–89.
3. *Вавилова И.А.* Об изменениях в законодательстве об ОСАГО // Страховое дело. 2014. № 10. С. 61–65.
4. *Вавилова И.А.* ОСАГО: новые возможности // Экономика и предпринимательство. 2015. № 1. С. 648–651.
5. *Верзилин В.А., Бычков В.П., Заложных В.М.* Развитие рынка обязательного страхования на автомобильном транспорте // Автотранспортное предприятие. 2015. № 1. С. 35–37.
6. *Гостев А.В.* Справиться с вызовами времени // Финансовый вестник: финансы, налоги, страхование, бухгалтерский учет. 2014. № 1. С. 43–49.
7. *Гребенчиков Э.С.* Электронный страховой полис на долгом пути к автогражданке // Финансовый вестник: финансы, налоги, страхование, бухгалтерский учет. 2014. № 3. С. 50–52.
8. *Дрошнев В.В., Дрошнева М.Д., Косьмин И.Ф.* Комплексная оценка развития страхового рынка России // Страховое дело. 2014. № 5. С. 3–7.
9. *Зубрицкий С., Красавин П.* ОСАГО по-новому // Современные страховые технологии. 2015. № 2. С. 63–68.
10. *Кривовяз Н.* Обоснование изменения тарифов по обязательному страхованию автогражданской ответственности // Риск: ресурсы, информация, снабжение, конкуренция. 2014. № 3. С. 228–234.
11. *Майборода О.В., Дронсейко В.В.* Анализ коэффициентов убыточности и обоснованности назначения региональных повышающих коэффициентов при обязательном автостраховании гражданской ответственности // Автотранспортное предприятие. 2015. № 4. С. 20–23.
12. *Мишулин Г.М., Кольвах А.А.* Проблемы и пути развития обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств // Экономика и предпринимательство. 2015. № 4. С. 82–89.
13. *Немчинов М.А.* Убытки в ОСАГО // Юридический мир. 2014. № 1. С. 61–63.
14. *Плехова Ю.* На Юге России и в Поволжье зафиксированы большие партии подделанных полисов ОСАГО // Грузовое и пассажирское автохозяйство. 2014. № 6. С. 58–59.

15. *Смарагдов И.А., Румянцева И.А., Гайдукова О.Л.* Структура российского рынка автострахования и конкуренция на нем // *Страховое дело*. 2015. № 5. С. 38–41.
16. *Соколов В.* Кто защитит пешеходов? // *Грузовое и пассажирское автохозяйство*. 2014. № 3. С. 58–59.
17. *Сурков А.* Мошенничество в автостраховании: причины, способы минимизации рисков // *Современные тенденции развития науки и технологий*. 2015. № 1. С. 149–151.
18. *Терехина Е.А.* Перспективы развития рынка автострахования и внедрение новых страховых продуктов // *Страховое дело*. 2012. № 2. С. 42–44.
19. *Трегубова А.А., Скрипкина Н.В.* Оценка рисков в автостраховании: возможности применения поправочных коэффициентов // *Учет и статистика*. 2015. № 1. С. 101–109.
20. *Трунцевский Ю.В., Глинка В.И., Ручкин О.Ю.* Проблема мошенничества в сфере обязательного страхования ответственности владельцев транспортных средств // *Современный юрист*. 2014. № 4. С. 88–97.
21. *Ханжин М.* ОСАГО не для всех // *Современные страховые технологии*. 2014. № 5. С. 82–84.
22. *Шавалеева Ч.М.* Перспективы развития рынка ОСАГО в России // *Вестник экономики, права и социологии*. 2014. № 3. С. 106–109.

## DEVELOPING THE COMPULSORY MOTOR INSURANCE MARKET IN RUSSIA

Yuliya Yu. FILICHKINA<sup>a,\*</sup>, Olga G. ZHURAVLEVA<sup>b</sup><sup>a</sup> Ogarev Mordovia State University, Saransk, Republic of Mordovia, Russian Federation  
julfil70@yandex.ru<sup>b</sup> Ogarev Mordovia State University, Saransk, Republic of Mordovia, Russian Federation  
olga.zhuravleva.92@mail.ru

\* Corresponding author

**Article history:**

Received 25 May 2015

Accepted 8 June 2015

**Keywords:** compulsory motor insurance, tariff rate, payment level, insurance premium, insurance payment**Abstract****Importance** Swift growth in car ownership and increasing number of traffic accidents enhance the significance of the compulsory motor insurance (CMI) market, as insurance companies can reliably and quickly help their customers obtain funds to rehabilitate after car accident or to repair the damaged vehicle.**Objectives** Our objectives are to study the current state of the Russian compulsory motor insurance market, identify major problems, and consider possible prospects of the market development.**Methods** We applied analytical methods to review various aspects of insurers' activity in the Russian compulsory motor insurance market and to identify the most effective ways out of the crisis.**Results** We found that during the period under analysis, CMI premiums in Russia increased by 65%, and insurance payments — by 66%. The payment ratio was growing throughout the entire period of the study, and by early 2015, it made 59.8%. The market leaders in terms of collected CMI premiums are Rosgosstrakh (35% of all revenues in 2014), RESO-Garantiya (12%), and VSK (6%).**Conclusions and Relevance** Now the CMI market in Russia falls, in many regions the loss ratio exceeds the allowable value. Changes in car insurance laws will solve many problems hindering the development of the CMI market.

© Publishing house FINANCE and CREDIT, 2015

**References**

1. Akzhitova L.N. Problemy avtostrakhovaniya v Rossii [Car insurance problems in Russia]. *Zakon i pravo = Legislation and Law*, 2014, no. 6, pp. 66–69.
2. Bushev K. Izobretaya avtostrakhovanie zanovo [Reinventing the car insurance]. *Sovremennye strakhovye tekhnologii = Modern Insurance Technologies*, 2014, no. 6, pp. 83–89.
3. Vavilova I.A. Ob izmeneniyakh v zakonodatel'stve ob OSAGO [On amendments to the laws on compulsory car insurance]. *Strakhovoe delo = Insurance Business*, 2014, no. 10, pp. 61–65.
4. Vavilova I.A. OSAGO: novye vozmozhnosti [Compulsory car insurance: new opportunities]. *Ekonomika i predprinimatel'stvo = Economy and Entrepreneurship*, 2015, no. 1, pp. 648–651.
5. Verzhilin V.A., Bychkov V.P., Zalozhnykh V.M. Razvitie rynka obyazatel'nogo strakhovaniya na avtomobil'nom transporte [Developing the compulsory motor insurance market]. *Avtotransportnoe predpriyatie = Motor Transportation Enterprise*, 2015, no. 1, pp. 35–37.
6. Gostev A.V. Spravit'sya s vyzovami vremeni [To cope with current challenges]. *Finansovyi vestnik: finansy, nalogi, strakhovanie, bukhgalterskii uchet = Financial Bulletin: Finance, Taxes, Insurance, Accounting*, 2014, no. 1, pp. 43–49.
7. Grebenshchikov E.S. Elektronnyi strakhovoi polis na dolgom puti k avtograzhdanke [Electronic insurance policy on its long way to the mandatory third party liability insurance coverage]. *Finansovyi vestnik: finansy, nalogi, strakhovanie, bukhgalterskii uchet = Financial Bulletin: Finance, Taxes, Insurance, Accounting*, 2014, no. 3, pp. 50–52.

8. Droshnev V.V., Droshneva M.D., Kos'min I.F. Kompleksnaya otsenka razvitiya strakhovogo rynka Rossii [Complex assessment of the Russian insurance market development]. *Strakhovoe delo = Insurance Business*, 2014, no. 5, pp. 3–7.
9. Zubris'kii S., Krasavin P. OSAGO po-novomu [Compulsory car insurance from a new angle]. *Sovremennye strakhovye tekhnologii = Modern Insurance Technologies*, 2015, no. 2, pp. 63–68.
10. Krivoviyaz N. Obosnovanie izmeneniya tarifov po obyazatel'nomu strakhovaniyu avtograzhdanskoj otvetstvennosti [Underpinning the compulsory car insurance tariff change]. *RISK: Resursy, Informatsiya, Snabzhenie, Konkurentsia = RISC: Resources, Information, Supply, Competition*, 2014, no. 3, pp. 228–234.
11. Maiboroda O.V., Dronseiko V.V. Analiz koeffitsientov ubytochnosti i obosnovannosti naznacheniya regional'nykh povyshayushchikh koeffitsientov pri obyazatel'nom avtostrakhovanii grazhdanskoj otvetstvennosti [Analysis of loss ratios and reasonability of mark-up factors in mandatory motor insurance]. *Avtotransportnoe predpriyatie = Motor Transportation Enterprise*, 2015, no. 4, pp. 20–23.
12. Mishulin G.M., Kol'vakh A.A. Problemy i puti razvitiya obyazatel'nogo strakhovaniya otvetstvennosti vladel'tsev transportnykh sredstv [Problems and development trends in auto liability insurance]. *Ekonomika i predprinimatel'stvo = Economy and Entrepreneurship*, 2015, no. 4, pp. 82–89.
13. Nemchinov M.A. Ubytki v OSAGO [Losses in CMI]. *Yuridicheskii mir = Juridical World*, 2014, no. 1, pp. 61–63.
14. Plekhova Yu. Na Yuge Rossii i v Povolzh'e zafiksirovany bol'shie partii poddelannykh polisov OSAGO [Large numbers of false CMI policies are found in the South of Russia and the Volga region]. *Gruzovoe i passazhirskoe avtokhozyaistvo = Cargo and Passenger Motor Transport Service*, 2014, no. 6, pp. 58–59.
15. Smaragdov I.A., Rumyantseva I.A., Gaidukova O.L. Struktura rossiiskogo rynka avtostrakhovaniya i konkurentsia na nem [The structure of the Russian market of car insurance and competition therein]. *Strakhovoe delo = Insurance Business*, 2015, no. 5, pp. 38–41.
16. Sokolov V. Kto zashchitit peshekhodov? [Who will protect pedestrians?]. *Gruzovoe i passazhirskoe avtokhozyaistvo = Cargo and Passenger Motor Transport Service*, 2014, no. 3, pp. 58–59.
17. Surkov A. Moshennichestvo v avtostrakhovanii: prichiny, sposoby minimizatsii riskov [Fraud in car insurance: reasons, ways of risk minimization]. *Sovremennye tendentsii razvitiya nauki i tekhnologii = Current Trends in Science and Technology Development*, 2015, no. 1, pp. 149–151.
18. Terekhina E.A. Perspektivy razvitiya rynka avtostrakhovaniya i vnedrenie novykh strakhovykh produktov [Development prospects of the car insurance market and new insurance product introduction]. *Strakhovoe delo = Insurance Business*, 2012, no. 2, pp. 42–44.
19. Tregubova A.A., Skripkina N.V. Otsenka riskov v avtostrakhovanii: vozmozhnosti primeneniya popravochnykh koeffitsientov [Assessing the risks in car insurance: possibilities to apply corrective ratios]. *Uchet i statistika = Accounting and Statistics*, 2015, no. 1, pp. 101–109.
20. Truntsevskii Yu.V., Glinka V.I., Ruchkin O.Yu. Problema moshennichestva v sfere obyazatel'nogo strakhovaniya otvetstvennosti vladel'tsev transportnykh sredstv [The problem of fraud in mandatory auto liability insurance]. *Sovremenniy yurist = Modern Lawyer*, 2014, no. 4, pp. 88–97.
21. Khanzhin M. OSAGO ne dlya vseh [Mandatory Third Party Liability is not for everybody]. *Sovremennye strakhovye tekhnologii = Modern Insurance Technologies*, 2014, no. 5, pp. 82–84.
22. Shavaleeva Ch.M. Perspektivy razvitiya rynka OSAGO v Rossii [Prospects for the CMI market development in Russia]. *Vestnik ekonomiki, prava i sotsiologii = The Review of Economy, the Law and Sociology*, 2014, no. 3, pp. 106–109.