

7. Дирин Д.А. Оценка пейзажно-эстетической привлекательности ландшафтов бассейна реки Маашей в Центральном Алтае // Географическое образование в Сибири. – Барнаул: Изд-во Алт. ун-та, 2011. – С. 40-43.

8. Караневский П.И. Комплексная методика оценки потенциала культурных и природных объектов туризма // Туризм и региональное развитие (V Междунар. науч.-практ. конф.). – М., 2000. – Вып. 5. – С. 77-84.

9. Лебедь Д.В. Туристско-рекреационное районирование Алтайского региона // Географическое образование в Сибири. – Барнаул: Изд-во Алт. ун-та, 2011. – С. 81-87.

#### References

1. Kundius V.A., Chermianina V.V., Kudinova M.G. i dr. Agroturizm: problemy i perspektivy razvitiya. – Barnaul: Azbuka, 2011. – 346 s.

2. Rassypnov V.A. Puti formirovaniya turistskoi privlekatel'nosti territorii Altaiskogo kraja // Problemy gumanitarnogo znaniya v nauke i obrazovanii: sb. nauchn. st. – Barnaul: AltGPA, 2010. – S. 20-26.

3. Rassypnov V.A., Maksimova N.B. Puti formirovaniya turistskoi privlekatel'nosti Altaiskogo regiona // Stranovedenie i regionovedenie v reshenii problem ustoychivogo razvitiya v sovremennom mire. – SPb: VVM, 2010. – S. 490-494.

4. Rassypnov V.A., Maksimova N.B. Ispol'zovanie rekreatsionnykh zemel' dlya organizatsii sel'skogo turizma na territorii Russkogo Altaya // Geografiya ta turizm. Vip. 10. – Kiev: izd-vo Kievskogo nats. univ. im. T.G. Shevchenko, 2010. – S. 37-41.

5. Rassypnov V.A., Maksimova N.B. Ekologicheskii i poznavatel'nyi turizm na zemlyakh osobo okhranyaemykh prirodnykh territorii Altaya // Geografiya ta turizm. Vip. 15. – Kiev: izd-vo Kievskogo nats. univ. im. T.G. Shevchenko, 2011. – S. 84-89

6. Rassypnov V.A., Boronina N.Yu. Zemel'nye resursy osobo okhranyaemykh prirodnykh territorii Altaiskogo kraja // Geograficheskoe obrazovanie v Sibiri: mater. Vserossiiskoi konf. – Barnaul: Izd-vo Alt. un-ta, 2011. – S. 130-132.

7. Dirin D.A. Otsenka peizazhno-esteticheskoi privlekatel'nosti landshaftov basseina reki Maashei v Tsentral'nom Altae // Geograficheskoe obrazovanie v Sibiri. – Barnaul: Izd-vo Al. un-ta, 2011. – S. 40-43.

8. Karanevskii P.I. Kompleksnaya metodika otsenki potentsiala kul'turnykh i prirodnykh ob"ektov turizma // Turizm i regional'noe razvitie, Vypusk 5 (V Mezhdunar. nauchn.-prakt. konf.). – M., 2000. – S. 77-84.

9. Lebed' D.V. Turistsko-rekreatsionnoe raionirovanie Altaiskogo regiona // Geograficheskoe obrazovanie v Sibiri. – Barnaul: Izd-vo Al. un-ta, 2011. – S. 81-87.



УДК 368(571.15)

**Н.А. Шевчук, А.В. Польгейм**  
N.A. Shevchuk, A.V. Polgeim

## СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ И ПРОБЛЕМЫ РАЗВИТИЯ РЫНКА АВТОСТРАХОВАНИЯ В АЛТАЙСКОМ КРАЕ

### CURRENT STATE AND ISSUES OF DEVELOPMENT OF AUTOMOBILE INSURANCE MARKET IN THE ALTAI REGION

**Ключевые слова:** страхование, страхование ответственности, автотранспортное страхование, обязательное страхование, добровольное стра-

хование, страховые тарифы, объем страховой ответственности, страховой случай, страховой ущерб, страховые выплаты.

Количество автомобилей на национальных дорогах увеличивается, а вместе с тем возрастает и вероятность нанесения ущерба или его получения. Современное гражданское законодательство признает автомобиль источником повышенной опасности. В соответствии с законом юридические лица и граждане, деятельность которых связана с источником повышенной опасности *обязаны возместить вред, причиненный источником повышенной опасности, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего.* В процессе эксплуатации транспортного средства всегда присутствует вероятность утраты и порчи собственного имущества и причинения вреда жизни, здоровью или имуществу третьих лиц. В целях защиты от реализации подобных рисков было создано страхование по договорам ОСАГО, ДСАГО и КАСКО. Цель исследования – изучение современного состояния рынка автострахования и выявление проблем, препятствующих его развитию в Алтайском крае. Задачи исследования: изучение сущности страховых отношений по договорам ОСАГО, ДСАГО, КАСКО; исследование барьеров развития автострахования в Алтайском крае; выявление возможных мер по их устранению. Авторами выявлена сущность основных видов автострахования, проведен мониторинг Алтайского рынка автострахования, выявлены и изучены основные проблемы данного рынка: несовершенство правовой базы; несоответствие страховых тарифов объему ответственности страховщиков; отсутствие единой методики оценки ущерба; мошенничество; слабость страхового надзора. Подобные проблемы страхования характерны для всего национального страхового рынка, однако в связи с особенностью уровня развитости регионов они выражены в различной степени. Пути возможных решений данных проблем требуют тщательного исследования, в особенности это справедливо при вмешательстве в нормативно правовую базу и адекватном усилении страхового надзора, сопровождающееся параллельной поддержкой страховщиков, помимо положительно влияния на устойчивость страхового рынка.

**Keywords:** *insurance, liability insurance, automobile insurance, compulsory insurance, voluntary insurance, insurance tariffs, insurance cover, insured event, insurance damage, payment of claims.*

The increasing number of motor vehicles increases the probability of endamagement or suffering damage. The current civil legislation considers a motor vehicle to be a source of increased danger. During a motor vehicle operation there always is a probability of loss and damage of own property and harm-doing to health or property of third parties. In order to protect against such risks, the insurance contracts as OSAGO (Compulsory Civil Liability Motor-Vehicle Insurance), DSAGO (Voluntary Third Party Liability), and KASKO (Motor Hull Insurance) were developed. The research goal involves studying the current state of automobile insurance market and revealing the problems of its development in the Altai Region. The research objectives include studying the insurance relations under the contracts of OSAGO, DSAGO, and KASKO; revealing the obstacles to automobile insurance development in the Altai Region; and proposing possible measures to remove those obstacles. The authors revealed the substance of the main automobile insurance types and monitored the automobile insurance market in the Region, and revealed the following problems: the legal framework imperfection; the discrepancy between insurance tariffs and insurers' liability; the lack of damage appraisal methodology; fraud and weak insurance supervision. Similar problems are typical for the whole national insurance market; however they are of different degrees due to different level of regions' development. To render positive effect on the insurance market, the possible solutions need careful research particularly when they involve the changes in legislation and adequate strengthening of insurance supervision.

**Шевчук Наталья Александровна**, к.э.н., доцент, Алтайский государственный аграрный университет. E-mail: basurman80@mail.ru.

**Польгейм Алексей Владимирович**, студент, Алтайский государственный аграрный университет. Тел. 902-997-80-55. E-mail: basurman80@mail.ru.

**Shevchuk Natalya Aleksandrovna**, Cand. Econ. Sci., Assoc. Prof., Altai State Agricultural University. E-mail: basurman80@mail.ru.

**Polgeim Aleksey Vladimirovich**, student, Altai State Agricultural University. Ph.: 902-997-80-55. E-mail: basurman80@mail.ru.

### Введение

Количество автомобилей на национальных дорогах увеличивается, а вместе с тем возрастает и вероятность нанесения ущерба или его получения. К сожалению, сколько бы внимательности и осторожности не проявляли владельцы транспортных средств, от данных обстоятельств невозможно уберечься наверняка, а безукоризненное соблюдение правил дорожного движения и многолетний водительский стаж лишь снизят риск.

Современное гражданское законодательство признает автомобиль источником повышенной опасности, причинение вреда посредством которого выделяется в специальный деликт, ввиду того, что как сам механизм причинения вреда, так и условия возникновения деликтного обязательства обладают существенными отличиями от общих. В соответствии с законом юридические лица и граждане, деятельность которых связана с источником повышенной опасности, *обязаны возместить вред, причиненный источником*

повышенной опасности, если не докажут, что вред возник вследствие непреодолимой силы или умысла потерпевшего (п. 1 ст. 1079 ГК РФ) [1].

Ответственность за вред, причиненный источником повышенной опасности, является более строгой по сравнению с обычной гражданско-правовой ответственностью, так как наступает независимо от вины лица, являющегося владельцем источника повышенной опасности. Помимо возмещения имущественного вреда, при причинении вреда жизни и здоровью гражданина подлежит компенсации и моральный вред, причем независимо от вины причинителя (ст. 1100 ГК РФ). В законе указано, что обязанность по возмещению вреда, причиненного источником повышенной опасности, возлагается на его владельца (п. 1 ст. 1079 ГК РФ). Под владельцем источника повышенной опасности следует понимать юридическое лицо или гражданина, который осуществляет эксплуатацию автомашины на праве собственности, по доверенности на управление транспортным средством, по договору аренды или иным основаниям. Важно отметить, что лицо, управляющее автомашиной в силу трудовых отношений, связывающих его с собственником этой машины (например, личный водитель), непосредственной ответственности перед потерпевшим не несет. Однако оно может быть привлечено к имущественной ответственности самим владельцем автотранспорта в регрессивном порядке с учетом тех договорных отношений, которые между ними существуют.

В процессе эксплуатации транспортного средства, всегда присутствует вероятность утраты и порчи собственного имущества и причинения вреда жизни, здоровью, или имуществу третьих лиц.

В целях защиты от реализации подобных рисков было создано страхование по договорам ОСАГО, ДСАГО и КАСКО.

**Цель исследования** – изучение современного состояния рынка автострахования и выявление проблем, препятствующих его развитию в Алтайском крае. **Задачи исследования:** изучение сущности страховых отношений по договорам ОСАГО, ДСАГО, КАСКО; исследование барьеров развития автострахования в Алтайском крае; выявление возможных мер по их устранению.

#### Исследовательская часть

ОСАГО – это аббревиатура, расшифровываемая как обязательное страхование автогражданской ответственности. Объектом ОСАГО выступают имущественные интересы, связанные с риском гражданской ответственности собственника автомобиля по тем обязательствам, которые могут образоваться из-

за причинения вреда жизни, здоровью или имуществу пострадавшим при использовании автомобиля. Страховым случаем при ОСАГО является причинение в результате ДТП владельцем автомобиля вреда жизни, здоровью или имуществу, пострадавшему в этом ДТП [4]. Для данного вида страхования характерна массовость, в связи с его обязательностью в силу закона. Полезность ОСАГО для страхователя заключается в том, что страховая компания перенимает на себя обязательства по возмещению ущерба третьим лицам в случае их возникновения, независимо от того, кто был виновником его причинения. Полис ОСАГО имеет лимит ответственности в случае, если расходы на ремонт транспортного средства, пострадавшего при ДТП, превысят его, то сверхлимитные обязательства по возмещению ущерба виновное в его причинении лицо будет покрывать самостоятельно.

Расширение лимита ответственности по ОСАГО возможно путем приобретения полиса ДСАГО.

Еще одним видом автострахования является КАСКО – это страхование транспортных средств от их угона (хищения) и от возможного нанесения ущерба таким средствам. КАСКО является вторым по массовости среди автовладельцев видом автострахования после ОСАГО.

Рынок автострахования Алтайского края достаточно сильно сконцентрирован. Сосредоточенность поступлений по договорам страхования КАСКО, ОСАГО, ДСАГО была обеспечена пятью страховыми компаниями [5]. В 2012 г. ими было аккумулировано 67,42% (рис. 1).

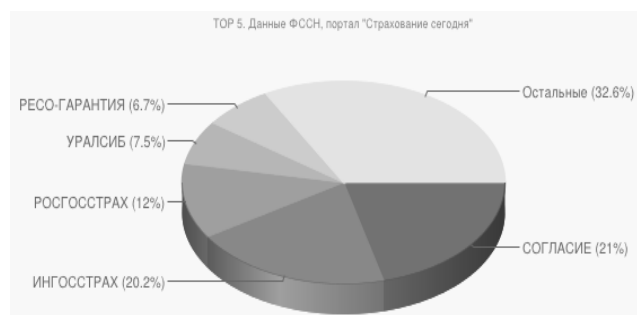


Рис. 1. Концентрация поступлений автострахования по договорам КАСКО в Алтайском крае

Подобное положение дел характерно и для пятерки лидеров по выплатам КАСКО. На долю пяти страховщиков приходится 65,83% от произведенного совокупного объема выплат (рис. 2).

Большая часть поступлений по договорам ОСАГО (76,78%) аналогично поступлениям по КАСКО была сосредоточена страховыми компаниями: РОСГОССТРАХ, УРАЛСИБ,

ИНГОССТРАХ, НСГ-РОСЭНЕРГО и страховой группой МСК. На долю остальных участников рынка пришлось 23,2% аккумулированных премий (рис. 3).

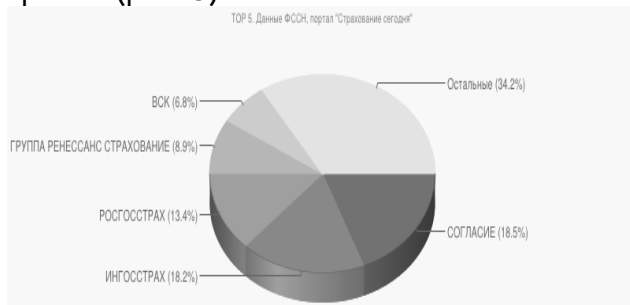


Рис. 2. Концентрация выплат по договорам КАСКО в Алтайском крае

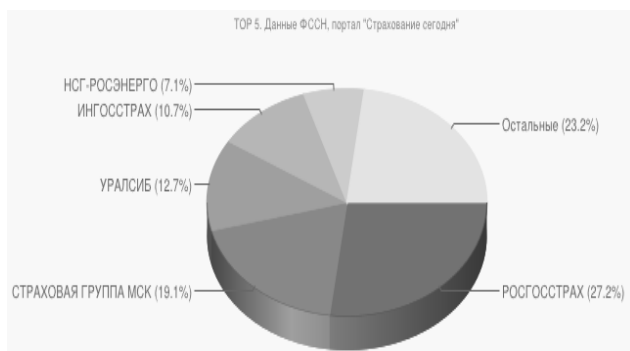


Рис. 3. Концентрация поступлений по договорам ОСАГО в Алтайском крае

Среди выплат, произведенных страховыми компаниями по договорам ОСАГО, 71,27% было осуществлено той же пятеркой страховщиков. На долю остальных страховых компаний пришлось 28,7% от совокупных объемов выплат (рис. 4).

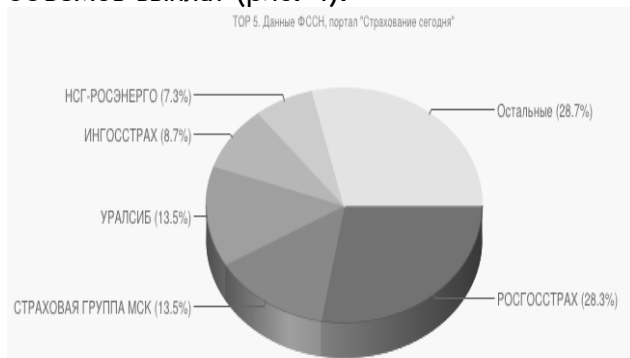


Рис. 4. Концентрация выплат по ОСАГО в Алтайском крае

Основная часть полученных по договорам ДСАГО премий 84,3% была мобилизована теми же страховыми компаниями, что и по договорам ОСАГО. Удельный вес премий, аккумулированных другими СК, 15,7% от объема поступлений, полученных по итогам 2012 г. (рис. 5).

Данными страховыми компаниями произведено 91,02% выплат от совокупных выплат по итогам 2012 г. Доля других компаний в

выплатах по договорам ДСАГО не значительна и составила 9% (рис. 6).

Большая часть поступлений по договорам КАСКО в первом полугодии 2013 г. (68,21%) была сосредоточена в страховых компаниях: РЕСО-ГАРАНТИЯ, ИНГОССТРАХ, СОГЛАСИЕ, УРАЛСИБ и РОСГОССТРАХ, на долю других страховых компаний пришлось 31,8% премий (рис. 7).

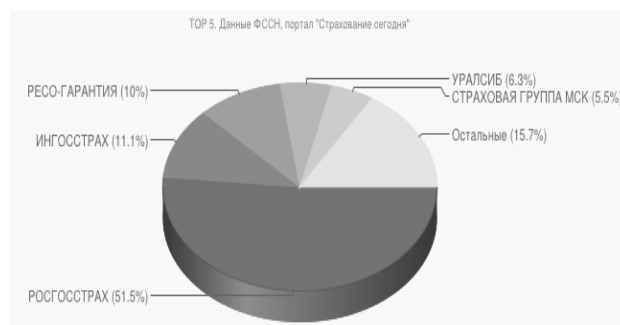


Рис. 5. Концентрация поступлений по договорам ДСАГО в Алтайском крае

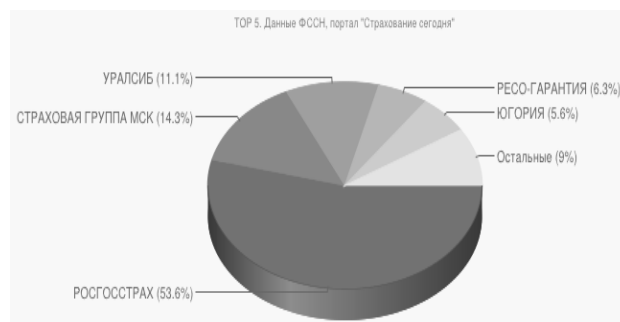


Рис. 6. Концентрация выплат по ДСАГО в Алтайском крае

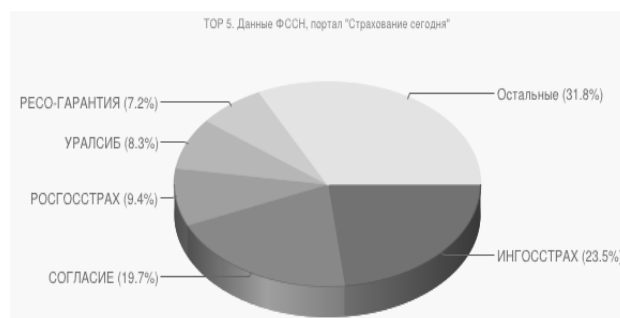


Рис. 7. Концентрация поступлений по КАСКО в Алтайском крае (первое полугодие 2013 г.)

По итогам первого полугодия 2013 г. тенденция к концентрации рынка автострахования сохранилась. Страховыми компаниями было произведено 63,77% от всего объема страховых выплат (рис. 8).

За период с 2004 г. произошли значительные изменения в динамике сборов и выплат по ОСАГО в Алтайском крае (табл. 1). Темпы роста поступлений по ОСАГО в Алтайском крае продолжают увеличиваться. За последние пять лет произошел наиболее значительный их рост. Темп роста страховых выплат, как и в предыдущие годы, был ниже

темпов роста совокупного объема страховых премий, несмотря на не снижающееся количество дорожно-транспортных происшествий (+10,1% в 2012 г.) и числа пострадавших в них. Процент выплат по ОСАГО снизился с 55,7% в 2009 г. до 44,6% в 2012 г. и остается одним из самых низких в Сибирском регионе. Большая часть выплат по прежнему приходится на возмещение вреда имуществу третьих лиц [14].

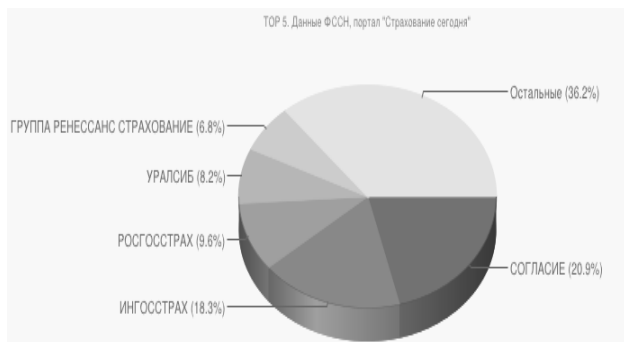


Рис. 8. Концентрация выплат по КАСКО в Алтайском крае (первое полугодие 2013 г.)

Всего за период реализации ОСАГО с 2003 по 2012 гг. страховщиками на территории края собрано более 8 млрд руб. премий, произведены выплаты в объеме 3,8 млрд руб. В отчетном году деятельность по ОСАГО на территории Алтайского края осуществляли более 30 страховых компаний.

Но при этом не следует забывать о том, что рост поступлений по ОСАГО во многом поддерживается ростом объемов автокредитования. В 2012 г. темп роста выплат по ОСАГО (25,19%) практически сравнялся с темпами роста поступлений (27,14%).

Темпы роста поступлений по договорам ДСАГО за 2012 г. значительно опережают темпы роста поступлений по договорам ОСАГО (табл. 2). За трехлетний период (2010-2012), объем поступлений по заключенным договорам ДСАГО показал положительную динамику. Относительно базового периода (2010 г.), прирост 309,3%. Относительно 2011 г. увеличение на 86,24%. Рост поступлений по данным договорам значительно опережает рост выплат. В 2012 г. относительно 2011 г. – 86,24% против 21,96%.

Низкий уровень, убыточность по данному виду страхования объясняются покрытием нанесенного ущерба, в большинстве случаев за счет договоров ОСАГО.

Значительно убыточным является страхование по КАСКО (табл. 3).

За период с 2010 по 2012 гг. произошли значительные изменения в темпах роста поступлений по КАСКО в Алтайском крае. Прирост относительно 2010 г. – 39%, темпы роста относительно 2011 г. – 15,9%. Однако в значительно большей степени изменился совокупный объем выплат по данным договорам в 2012 г. Темпы их роста относительно 2011 г. составили 34,23%, опередив прирост поступлений более чем вдвое (18,33%).

Развитие автострахования в Алтайском крае в настоящее время, как и ранее, по-прежнему сопряжено с рядом трудностей, попытки преодоления которых предпринимаются более или менее активно и с различной степенью успеха. Среди наиболее значимых проблем автострахования на сегодняшний день мы считаем необходимым выделить следующие.

Таблица 1

**Динамика сборов и выплат по ОСАГО в Алтайском крае**

Годы	Поступления		Выплаты		Процент выплат
	тыс. руб.	% от показателя предыдущего года	тыс. руб.	% от показателя предыдущего года	
2004	543246	0,00	160608	0,00	29,56
2005	509611	93,81	235452	146,60	46,20
2006	725393	142,34	299282	127,11	41,26
2007	803595	110,78	415393	138,80	51,69
2008	840395	104,58	451821	108,77	53,76
2009	947307	112,72	0	0,00	0,00
2010	1013697	107,01	587850	0,00	57,99
2011	1115580	110,05	505508	85,99	45,31
2012	1418381	127,14	632864	125,19	44,62

Таблица 2

**Динамика сборов и выплат по ДСАГО в Алтайском крае**

Годы	Поступления		Выплаты		Процент выплат
	тыс. руб.	% от показателя предыдущего года	тыс. руб.	% от показателя предыдущего года	
2010	2835	-	669	-	23,60
2011	4709	166,10	2 209	330,19	46,91
2012	8770	186,24	2 694	121,96	30,72

*Динамика выплат и сборов по КАСКО в Алтайском крае*

Годы	Поступления		Выплаты		Процент выплат
	тыс. руб.	% от показателя предыдущего года	тыс. руб.	% от показателя предыдущего года	
2010	460 214	-	299 015	-	64,97
2011	551 766	119,89	303 317	101,44	54,97
2012	639 599	115,92	407 139	134,23	63,66

Во-первых, недоработки в нормативных актах или фактическое отсутствие необходимых способствуют появлению ряда взаимосвязанных барьеров на пути развития рынка автострахования. Пленумом Верховного суда в 2012 г. было принято постановление, подводящее страховые отношения под действие Закона о защите прав потребителей. В результате чего судами стали чаще выноситься решения о получении морального вреда со страховщиков, штрафов и неустоек. Следствием этого стало появление за достаточно короткое время автоюристов, которые по относительно невысокой цене выкупают права и требования потерпевших в ДТП автовладельцев для последующего взыскания со страховых компаний через суды более значительных сумм. В то время как средняя выплата по ОСАГО составляет 26 тыс. руб., страховые посредники требуют выплатить по каждому случаю 100 тыс. руб. и более.

Проблемой является не столько распространение Закона о защите прав потребителей на страховые отношения, сколько то, что суды в подобных спорах все чаще вступают на сторону страхователей, игнорируя условия страховых договоров. Выплаты, связанные с применением Закона о защите прав потребителей и прочих судебных расходов, составляют 6,5-7%. Таким образом, судами были спровоцированы дополнительная убыточность ОСАГО и ее рост на 7% [11]. По данным страховых компаний убыточность в ОСАГО составляет 70% и приближается к критическим для этого вида страхования 77% [11]. Доля выплат в ОСАГО по судебным решениям возросла с 5 до 18% за период с 2010 г. по середину 2013 г.

Несмотря на убыточность ОСАГО и возможность отказа от проведения данного вида страхования, большая часть страховщиков продолжает продажу полисов. Подобное решение принимается ими в связи с ожиданием страховщиками позитивных перемен в действующем законодательстве, которые позволят скорректировать убыточность данного вида страхования [15].

Во-вторых, еще одной проблемой несовершенства правовой базы в автостраховании является решение вопроса об удержании 23% при прекращении договора. Законодательно возможность удержания данной суммы не закреплена, как не закреплена и не-

возможность ее удержания. Случаи удержания страховыми компаниями 23% при досрочном расторжении договора ОСАГО не редки. Отсутствие ясного и исчерпывающего ответа в нормативных актах оборачивается противостоянием между страхователями и страховщиками, в ходе которого каждые из его участников руководствуются разными документами.

Позиция страховщика построена на Постановлении Правительства РФ № 739 от 08.12.05 (Об утверждении тарифов ОСАГО) [3], где определена структура страхового тарифа ОСАГО:

- 77% – нетто-ставка (часть страхового тарифа, непосредственно предназначенную для выплат при наступлении страхового случая);
- 20% – непосредственно расходы страховых компаний на ведение дел (бланки полисов, печати и пр.);
- 2% – резерв текущих компенсационных выплат;
- 1% – резерв гарантий.

Два последних значения страховщики обязаны отчислять в Российский Союз Автостраховщиков. Таким образом, 23% являются операционными издержками, данные расходы страховщик несет независимо от того, произошло досрочное расторжение договора или нет. Поэтому страховая компания вправе не осуществлять их возврат.

Позиция страхователя основана на двух источниках:

- Гражданский Кодекс РФ [1], который в статье № 958 информирует: «При досрочном прекращении договора страхования... страховщик имеет право на часть страховой премии пропорционально времени, в течение которого действовало страхование»;
- Правила ОСАГО в действующей редакции, введенные в действие Постановлением Правительства РФ № 263 от 07.05.03. В п. 34 сказано так: «Страховщик возвращает страхователю часть страховой премии за неистекший срок действия договора обязательного страхования».

В обоих источниках о возможности удержания 23% ничего не сказано. Судебная практика по данному вопросу также не однозначна. Дела разрешаются как в пользу страховщиков, так и в пользу страхователей.

В третьих, давно назрела необходимость пересмотра тарифов по ОСАГО. Их фикса-

ция способствовала росту убыточности страховых отношений по данным договорам и увеличению числа претензий со стороны страхователей в связи с тем, что выплаты по ОСАГО довольно часто не покрывают нанесенного ими ущерба третьим лицам, что также повлияло на формирование у страхователей негативного образа о ОСАГО и страховании в целом. В начале 2014 г. ожидается корректировка базовых тарифов со стороны Службы Банка России по финансовым рынкам (СФР).

Одновременно с этим в Госдуме рассматривается законопроект, согласно которому существенно увеличатся лимиты выплат по ущербу: со 120 до 400 тыс. руб. для поврежденных автомобилей и со 150 до 500 тыс. руб. по вреду, причиненному жизни и здоровью.

В случае если рост тарифов по ОСАГО не произойдет или тарифы будут снижены, а лимиты выплат изменятся в пользу автовладельцев, произойдет скачек убыточности в этом сегменте рынка [15].

В четвертых, в настоящее время отсутствует единая методика оценки ущерба. Значительной частью проблем, связанных с нагрузкой на суды в связи с делами о выплатах по КАСКО и ОСАГО, можно было бы избежать при ее наличии [20].

На данный момент подготовку такого документа взял на себя российский союз автостраховщиков (РСА). Методика оценки ущерба разрабатывается комитетом союза. Формирование четкого представления об оценке стоимости восстановительного ремонта должно не допустить появления значительной части споров об увеличении выплат и устранил возможности для злоупотреблений при составлении оценки восстановительного ремонта транспортного средства [20].

В качестве пятой проблемы следует указать мошенничество в сфере страхования, наибольший удельный вес среди которого приходится именно на автострахование. В качестве мошенников выступают страхователи, представители страховщика. Часто эти две стороны вступают в сговор.

Наиболее частым вариантом мошенничества в Алтайском крае является мошенничество с выдачей карт техосмотра и полисов ОСАГО. В ноябре 2013 г. прокурором Алтайского края было утверждено обвинительное заключение в отношении технического эксперта и страхового агента, которые за вознаграждение в размере около 1,5 тыс. руб. с одного клиента выдавали диагностические карты технического состояния автотранспорта и заключали договоры ОСАГО.

Также допускались случаи заключения договора страхования автотранспорта без техосмотра. Некоторые автомобили на момент подписания бумаг были неисправны, ремон-

тировались или были разобраны. Допуск в эксплуатацию таких автомобилей создавал потенциальную угрозу для других участников дорожного движения.

Помимо этого мошенники прибегают также к вписыванию не застрахованных лиц в страховые полисы «задним числом»; к подмене водителей, находящихся в состоянии опьянения, на иных лиц, не пребывающих в данном состоянии; к покупке новых автомобилей, страхованию их по КАСКО, а затем имитации ДТП путем замены новых, не поврежденных деталей автомобиля на поврежденные [13].

Важную проблему автострахования составляет слабость страхового надзора. Локальное отношение к неустойчивым игрокам на поле ОСАГО приводит к усилению нагрузки на коллективный фонд Российского Союза Автостраховщиков в форме неисполненных обязательств перед страхователями.

Мы считаем, что усиление страхового надзора за страховщиками должно сопровождаться и мерами по их поддержке. Среди таких мер следует выделить:

- планы проверки СФР качества активов страховых компаний, их соответствия установленным законом требованиям;
- совершенствование института актуариев;
- планы по «очистке рынка» от недобросовестных игроков;
- повышение требований к политике андеррайтинга страховщиков;
- ранняя диагностика потери финансовой устойчивости компаний и ряд других мер.

При этом проведение каждой из мер должно происходить с опорой на страховое сообщество, с учетом мнения изнутри.

Все вышеперечисленные проблемы дополняются еще и негативным восприятием автострахования гражданами. По данным исследовательского холдинга «Ромир», порядка 23% россиян высказываются за увеличение суммы выплат в ОСАГО, 95% желали бы упрощения получения выплат, 91% повышения качества обслуживания, 76% хотели бы иметь возможность оформления полиса через Интернет. Из тех, кто обращался в суд для решения проблем, связанных с выплатами по ОСАГО, 10% получили положительное решение, 2% – отрицательное. Основными факторами, которые могли бы повлиять на смену страховой компании, респонденты назвали повышение страховых взносов (52%), неудовлетворительный уровень компенсационных выплат по страховому случаю (41%), низкий уровень обслуживания (34%) и плохие отзывы о страховой компании (30%) [21].

В целом же, основываясь на результатах проведенного исследования, можно сказать, что ОСАГО признается большинством автовладельцев как объективная необходимость.

### Заключение

В ходе исследования проблем Российского рынка автострахования и Алтайского края были выявлены наиболее значимые из них: несовершенство правовой базы; несоответствие страховых тарифов объему ответственности страховщиков; отсутствие единой методики оценки ущерба; мошенничество; слабость страхового надзора.

Подобные проблемы страхования характерны для всего национального страхового рынка, однако в связи с особенностью уровня развитости регионов они выражены в различной степени. Пути возможных решений данных проблем требуют тщательного исследования, в особенности это справедливо при вмешательстве в нормативно правовую базу.

На наш взгляд, совершенствование нормативно правовой базы позволило бы:

- одновременно уменьшить нагрузку на суды и, как минимум, снизить убыточность по договорам ОСАГО и КАСКО. Этому же способствовала бы единая методика оценки ущерба и сокращение количества выплат, связанных с мошенническими действиями;

- сократить взаимные претензии страховщиков и страхователей по поводу принадлежности 23% при досрочном расторжении договора ОСАГО;

- большему удовлетворению страховой защитой по договорам ОСАГО в связи с увеличением сумм максимальных выплат страховыми компаниями страхователям.

Адекватное усиление страхового надзора, сопровождающееся параллельной поддержкой страховщиков, помимо положительно влияния на устойчивость страхового рынка, посредством влияния на страховые компании способствовало бы и формированию положительного образа о всей страховой деятельности у страхователей, с которыми компании уже заключили договоры и потенциальными страхователями.

### Библиографический список

1. Гражданский кодекс Российской Федерации от 18 декабря 2006 г. – N 230-ФЗ. – Часть 4.
2. Закон РФ от 27 ноября 1992 г. N 4015 «Об организации страхового дела в Российской Федерации».
3. Постановление Правительства РФ от 8 декабря 2005 г. N 739 «Об утверждении страховых тарифов по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств, их структуры и порядка применения страховщиками при определении страховой премии».
4. Федеральный закон от 25 апреля 2002 г. N 40-ФЗ «Об обязательном страхова-

нии гражданской ответственности владельцев транспортных средств».

5. Динамика рынка: [Электронный ресурс] // страховой интернет-портал России «Страхование сегодня». URL: <http://www.insur-info.ru/statistics/analytcs/?order=un09&region=1&datatype=clean&currency=rub&unAction=a03> (Дата обращения: 1.12.2013).

6. Пресса о страховании, страховых компаниях и страховом рынке: [Электронный ресурс] // страховой интернет-портал России «Страхование сегодня». URL: <http://www.insur-info.ru/press/91616/>. (Дата обращения: 1.12.2013).

7. Пресса о страховании, страховых компаниях и страховом рынке: [Электронный ресурс] // страховой интернет-портал России «Страхование сегодня». URL: <http://www.insur-info.ru/press/91626/> (Дата обращения: 1.12.2013).

8. Пресса о страховании, страховых компаниях и страховом рынке: [Электронный ресурс] // страховой интернет-портал России «Страхование сегодня». URL: <http://www.insur-info.ru/press/91713/> (Дата обращения: 1.12.2013).

9. Пресса о страховании, страховых компаниях и страховом рынке: [Электронный ресурс] // страховой интернет-портал России «Страхование сегодня». URL: <http://www.insur-info.ru/press/91744/> (Дата обращения: 1.12.2013).

10. Страховые новости: [Электронный ресурс] // страховой интернет-портал России «Страхование сегодня». URL: <http://www.insur-info.ru/news/2984/>. (Дата обращения: 1.12.2013).

11. Страховые новости: [Электронный ресурс] // страховой интернет-портал России «Страхование сегодня». URL: <http://www.insur-info.ru/news/3201/> (Дата обращения: 1.12.2013).

12. How does Insurer Evaluate Vehicle Insurance Premium // Car Insurance Magazine. – 2013. – № 11. – P.35-37.

### References

1. Grazhdanskii kodeks Rossiiskoi Federatsii. Chast' 4. Ot 18 dekabrya 2006 g. N 230-FZ.
2. Zakon RF ot 27 noyabrya 1992 g. N 4015-I "Ob organizatsii strakhovogo dela v Rossiiskoi Federatsii".
3. Postanovlenie Pravitel'stva RF ot 8 dekabrya 2005 g. N 739 "Ob utverzhdenii strakhovykh tarifov po obyazatel'nomu strakhovaniyu grazhdanskoi otvetstvennosti vladel'tsev transportnykh sredstv, ikh struktury i poryadka primeneniya strakhovshchikami pri opredelenii strakhovoi premii".
4. Federal'nyi zakon ot 25 aprelya 2002 g. N 40-FZ "Ob obyazatel'nom strakhovanii



grazhdanskoi otvetstvennosti vladel'tsev transportnykh sredstv".

5. Dinamika rynka: [Elektronnyi resurs] // strakhovoi internet-portal Rossii «Strakhovanie segodnya». URL: <http://www.insur-info.ru/statistics/analytics/?order=un09&region=1&datatype=clean&currency=rub&unAction=a03> (Data obrashcheniya: 1.12.2013).

6. Pressa o strakhovanii, strakhovykh kompaniyakh i strakhovom rynke: [Elektronnyi resurs] // strakhovoi internet-portal Rossii «Strakhovanie segodnya». URL: <http://www.insur-info.ru/press/91616/>. (Data obrashcheniya: 1.12.2013).

7. Pressa o strakhovanii, strakhovykh kompaniyakh i strakhovom rynke: [Elektronnyi resurs] // strakhovoi internet-portal Rossii «Strakhovanie segodnya». URL: <http://www.insur-info.ru/press/91626/> (Data obrashcheniya: 1.12.2013).

8. Pressa o strakhovanii, strakhovykh kompaniyakh i strakhovom rynke: [Elektronnyi resurs] // strakhovoi internet-portal Rossii

«Strakhovanie segodnya». URL: <http://www.insur-info.ru/press/91713/> (Data obrashcheniya: 1.12.2013).

9. Pressa o strakhovanii, strakhovykh kompaniyakh i strakhovom rynke: [Elektronnyi resurs] // strakhovoi internet-portal Rossii «Strakhovanie segodnya». URL: <http://www.insur-info.ru/press/91744/> (Data obrashcheniya: 1.12.2013).

10. Strakhovye novosti: [Elektronnyi resurs] // strakhovoi internet-portal Rossii «Strakhovanie segodnya». URL: <http://www.insur-info.ru/news/2984/>. (Data obrashcheniya: 1.12.2013).

11. Strakhovye novosti: [Elektronnyi resurs] // strakhovoi internet-portal Rossii «Strakhovanie segodnya». URL: <http://www.insur-info.ru/news/3201/> (Data obrashcheniya: 1.12.2013).

12. How does Insurer Evaluates Vehicle Insurance Premium // Car Insurance Magazine. - 2013. - No. 11. - P. 35-37.



УДК 330.101

В.Д. Зализко  
V.D. Zalizko

## О ПРОБЛЕМЕ СОДЕРЖАТЕЛЬНО-ПОНЯТИЙНОГО ТОЛКОВАНИЯ ЭКОНОМИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ В КОНТЕКСТЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ НАЦИОНАЛЬНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

### CONTENT-RELATED AND CONCEPTUAL INTERPRETATION OF ECONOMIC SECURITY IN THE CONTEXT OF NATIONAL SECURITY

**Ключевые слова:** национальная безопасность, экономическая безопасность, функции экономической безопасности, экономическая безопасность сельских территорий.

Приведены основные этапы эволюции понятия «экономическая безопасность». Систематизированы существующие определения, функции, свойства и другие важные характеристики экономической безопасности. Установлены структура и место экономической безопасности в процессе обеспечения национальной безопасности, а также причины отсутствия единого теоретико-методологического подхода к изучению экономической безопасности и указаны возможные пути их устранения.

**Keywords:** national security, economic security, economic security functions, economic security of rural areas.

The main stages of the evolution of "economic security" concept are discussed. The existing definitions, functions, properties, and other important

characteristics of economic security are systemized. The structure and position of economic security in the process of national security provision are revealed. The lack of a single theoretical and methodological approach to the study of economic security is discussed. It is shown that the concept of "economic security" is one of the main components of national security. It is emphasized that the safety of individuals, society and the state in general affect each other, and they depend on many functional areas of security. Nowadays the emphasis has changed from military to economic security. Due to the increasing gap between rural and urban ways of life it is advisable to define "economic security" concept more in detail for rural and urban areas summarizing them separately in the concept of "regional economic security". Taking into consideration the interdisciplinary definition of rural areas, the economic security of rural (urban) areas will be understood as the existence of such conditions and factors, material or non-material, when sustainable social-economic development of those areas is possible, and the economic system is able to effectively avoid or solve all sorts of conflicts and counter possible internal or external threats.