

자동차보험 해외사업 경영성과 분석과 시사점

2016. 4

전용식 · 송윤아 · 채원영

머 리 말

국내 대형 보험회사들은 2000년 이후 중국 등 동남아시아 국가에 현지법인을 설립 하며 해외사업을 본격화하고 있다. 그러나 국내 시장에서는 시장 선도자들인 대형 보험회사들의 해외사업 경영성과는 지금도 미미한 수준이며 해외사업이 신성장동력으로서 역할을 하지 못하고 있다. 손해보험의 경우 현지에 진출한 국내 기업을 대상으로 한 기업성 보험을 중심으로 사업을 하고 있어 국내 대형 손해보험회사들이 해외에서 경쟁할 수 있는 경쟁력이 없는 것 아닌가 하는 의구심마저 갖게 한다. 우리나라 대형 손해보험회사들보다 자산이나 경과보험료 등 규모가 적은 영국과 캐나다, 독일의 중소형 손해보험회사들도 해외사업을 활발하게 추진하고 있어 이러한 의구심은 더욱 커지고 있다. 경쟁력이 부족하다면 경쟁력을 제고해야 하며 해외사업 전략의 문제 라면 이를 바로잡아야 한다.

이에 우리원에서는 미국 캘리포니아 지역에서 자동차보험 사업을 하고 있는 우리나라와 일본, 영국, 캐나다, 호주, 독일 손해보험회사의 경영성과를 비교·분석한 「자동차보험 해외사업 경영성과 분석과 시사점」을 발간하게 되었다. 이 보고서가 국내 보험회사들의 해외사업 경쟁력 제고와 전략 수립, 그리고 감독당국의 정책마련에 시사점을 줄 수 있을 것이다. 물론 보고서에서 비교·분석한 주요국 손해보험회사들의 현지화 수준이 다를 수 있기 때문에 분석 결과를 해석하고 받아들이는 데는 주의를 기울여야 한다. 그러나 본 보고서가 적어도 국내 손해보험회사들의 진출국가 선정과 진출방법, 그리고 현지 사업전략 수립에 유용할 것으로 기대한다.

마지막으로 본 보고서의 내용은 연구자 개인의 의견이며 우리원의 공식적인 의견이 아님을 밝혀둔다.

2016년 4월
보 험 연 구 원
원장 한 기 정

■ 목차

요약 / 1

I. 서론 / 12

1. 연구의 배경과 목적 / 12
2. 선행연구와 분석방법 / 13

II. 국내 손해보험회사의 해외사업 현황 / 18

1. 아시아 지역 / 19
2. 미국 / 20

III. 자동차보험 해외사업 경영성과 분석 / 24

1. 국내 손해보험회사의 현지 경영성과 / 24
2. 일본 손해보험회사와의 경영성과 비교 / 47

IV. 결론 및 시사점 / 56

| 참고문헌 | / 62

| 부록 | / 64

부록 I: 미국 캘리포니아주 자동차보험 현황 / 64

부록 II: 한국, 일본 보험회사의 미국 사업 연혁 / 75

■ 표 차례

- 〈표 I -1〉 분석대상 손해보험회사의 2014년 기준 총자산 / 17
- 〈표 II -1〉 2014년 6월 기준 국내 생명·손해보험회사의 해외점포
총자산 현황 / 18
- 〈표 II -2〉 국내 손해보험회사의 아시아 지역 해외사업 현황 / 19
- 〈표 II -3〉 2014년 말 기준 국내 손해보험회사의 미국 지점 사업 현황 / 21
- 〈표 II -4〉 국내 손해보험회사 미국 지점의 2014년 주요 원수보험료 현황 / 23
- 〈표 III -1〉 세전보험영업이익과 비용 산출 방식 / 26
- 〈표 III -2〉 분석대상 손해보험회사의 캘리포니아 지역 자동차보험 경영성과 / 28
- 〈표 III -3〉 분석대상 손해보험회사 그룹별 자동차보험 경영성과 / 30
- 〈표 III -4〉 분석대상 손해보험회사의 캘리포니아 지역 개인용 자동차보험
경영성과 / 31
- 〈표 III -5〉 분석대상 개인용 자동차보험 그룹별 경영성과 / 32
- 〈표 III -6〉 분석대상 개인용 자동차보험 그룹별 사업비율 / 35
- 〈표 III -7〉 주요 보험회사의 개인용 자동차보험 손해율과 손해사정비율 / 38
- 〈표 III -8〉 분석대상 손해보험회사의 캘리포니아 지역 상업용 자동차보험
경영성과 / 41
- 〈표 III -9〉 분석대상 상업용 자동차보험 그룹별 경영성과 / 42
- 〈표 III -10〉 분석대상 상업용 자동차보험 그룹별 사업비율 / 44
- 〈표 III -11〉 캘리포니아 개인용 자동차와 상업용 자동차보험시장 비교 / 49
- 〈표 III -12〉 일본과 우리나라 보험회사의 2014년 자동차 재보험 출재 현황 / 50
- 〈표 III -13〉 2014년 기준 일본과 우리나라 보험회사의 자본규모 / 51
- 〈표 III -14〉 미국의 2012년 원수보험료 기준 자동차보험 판매채널 비중 / 52
- 〈표 III -15〉 일본과 우리나라 보험회사의 미국 현지 인프라 비교 / 54
- 〈표 III -16〉 일본계 회사와 국내 회사의 미국 전역 2014년 자동차보험 성과 / 55
- 〈표 III -17〉 동부화재와 일본 현지법인의 사업전략 비교 / 55
- 〈표 IV -1〉 보험회사 해외진출 단계별 고려사항과 비용·편익 비교와
실제 사례 / 60

■ 표 차례

- 〈부록 표 I -1〉 2013년 캘리포니아주의 자동차보험 담보와 현황 / 65
- 〈부록 표 I -2〉 미국의 화물 및 여객 운송사업 유형별 최소 배상책임한도 / 67
- 〈부록 표 I -3〉 2012년 캘리포니아주 자동차보험 성장성, 수익성, 상위 4개사 점유율 / 68
- 〈부록 표 I -4〉 2013년 캘리포니아주 주요 자동차보험 회사 현황 / 68
- 〈부록 표 I -5〉 2014년 미국 대형 상업용 자동차보험 시장점유율과 수익성 / 69
- 〈부록 표 I -6〉 2013년 캘리포니아주 자동차보험 수익성 현황 / 71
- 〈부록 표 I -7〉 미국 상업용자동차보험 시장 주요지표 / 73
- 〈부록 표 I -8〉 2012년 캘리포니아주 자동차보험 성장성과 수익성 / 74
- 〈부록 표 II -1〉 일본계 회사와 우리나라 회사의 미국 진출 연혁 요약 / 77

■ 그림 차례

- 〈그림 Ⅲ-1〉 캘리포니아 개인용 자동차보험 경과보험료와 손해율 추이 / 34
- 〈그림 Ⅲ-2〉 캘리포니아 개인용 자동차보험 경과보험료와 사업비율 추이 / 36
- 〈그림 Ⅲ-3〉 캘리포니아 개인용 자동차보험 경과보험료와
손해사정비율 추이 / 37
- 〈그림 Ⅲ-4〉 캘리포니아 개인용 자동차보험 경과보험료와 판매비율 추이 / 38
- 〈그림 Ⅲ-5〉 캘리포니아 주요 개인용 자동차보험회사들의 비용 항목별 비교 / 39
- 〈그림 Ⅲ-6〉 캘리포니아 상업용 자동차보험 경과보험료와 손해율 추이 / 43
- 〈그림 Ⅲ-7〉 캘리포니아 상업용 자동차보험 경과보험료와
손해사정비율 추이 / 45
- 〈그림 Ⅲ-8〉 캘리포니아 상업용 자동차보험 경과보험료와 사업비율 / 46
- 〈그림 Ⅲ-9〉 캘리포니아 상업용 자동차보험 경과보험료와 판매비율 / 46
- 〈그림 Ⅲ-10〉 캘리포니아 주요 상업용 자동차보험회사들의 비용 항목별 비교 / 47
- 〈부록 그림 I-1〉 캘리포니아 개인용 자동차보험 손해율 추이 / 72
- 〈부록 그림 I-2〉 캘리포니아 상업용 자동차보험 손해율 추이 / 72
- 〈부록 그림 I-3〉 미국의 담보별 상업용 보험료 변화율 추이 / 73
- 〈부록 그림 I-4〉 상업용 자동차보험료 증가율 추이 / 73

Korea Non-Life Insurer's Overseas Business Performance: California Auto Insurance Market Case

Korea big non-life insurers have been doing overseas business for more than sixteen years. However, their overseas business performance for the last decades is so tiny that some questions as to their competitiveness and/or competitive advantage might be raised upon. In this paper, we analyze 20 auto insurance companies' business performances in California, U.S. Those twenty non-life insurers include Korea, Japan, UK, Spain, Germany, UK, Australian companies. We find that one Korean non-life insurance company has been quickly penetrating in California auto insurance market with a small size of before tax insurance business profit for last four to five years and this achievement could be attributed to niche marketing and the outsourcing of insurance business activity such as marketing, underwriting, and claim management and settlement.

However quick positioning in California auto insurance market is not sufficient to evaluate the korean company does have competitiveness due to the lack of insurance infrastructure and organizational efficiency compared to Japan non-life insurance companies competing in US market. Japan non-life insurers have been built infrastructure and enhancing organizational efficient through acquisition(Tokio Marine's acquisition of Philadelphia Insurance in 2008), and cooperating holding companies in U.S.(Sompo Japan and Mitsui Sumitomo) while korean companies have been operating branches. Organizational structure is essential for a company to enhance insurance business efficiency in risk management, marketing, underwriting and claim management.

Based on the analysis result, korea non-life insurer's overseas business performance would be better when insurers have their own infrastructure overseas market in addition to niche marketing and outsourcing in local market. Merger and acquisition

of local insurance company could be a best strategy for infrastructure even though probability of success in M&A is about a half. At least korea non-life insurers doing overseas business have to aggressively invest for infrastructure of their own. Government should come up with some policy measures to support and encourage insurance companies to invest in their overseas business.

요 약

I. 서론

- 국내 손해보험시장의 성장성과 수익성 둔화에 대한 대응전략으로 대형 손해보험 회사들은 해외사업을 확대하고 있으나 경영성과는 미미함.
 - 해외사업을 추진하고 있는 국내 손해보험회사들은 시장 선도기업들이나 해외 시장에서는 현지 중소형 보험회사에 불과함.
- 본 보고서의 목적은 국내 손해보험회사들의 해외사업 경영성과가 미미한 원인을 분석하고 전략적 시사점을 제시하는 것임.
 - 국내 손해보험회사들의 자산, 혹은 경과보험료 규모가 작기 때문에 해외사업 경영성과가 미미하다고 볼 수 있으나 국내 손해보험회사들보다 규모가 적은 영국, 캐나다 손해보험회사들의 해외사업이 더 활발함.
 - 2013년 수입보험료 규모가 142억 달러인 RSA의 지역별 수입보험료 분포를 보면 자국 시장 33.7%, 해외시장 66.3%인 반면 수입보험료 규모가 126억 5천만 달러인 삼성화재의 경우 국내 사업 비중이 97.9%이고 해외사업 비중은 2.1%에 불과함.
 - 캐나다 FairFax의 자산 총계는 363억 달러로 삼성화재의 470억 달러에 비해 적지만 수입보험료 대비 해외 재보험 비중은 36.1%임.
 - 미국 캘리포니아 자동차보험시장에서 경쟁하는 우리나라, 일본 등 20개 손해보험회사들의 경영성과와 사업 활동, 그리고 사업 활동에서 발생하는 비용과 조직구조를 분석함.
 - 국내 손해보험회사들이 진출하고 있는 다양한 시장에서의 경영성과와 비용구조 등 사업 활동을 종합적으로 평가하기에는 자료의 가용성, 문화적·제도적 차이 등으로 어려움.

- 캘리포니아 자동차보험 시장은 경쟁도가 높아 진출 보험회사들이 차별적인 사업전략을 추진할 수 있고 보험사업 인프라 구축이 상대적으로 용이하기 때문에 보험회사들의 해외사업 전략과 경쟁력을 객관적으로 평가할 수 있음.
- 특히 일본 보험회사들의 미국 사업 경영성과와 현지 사업조직, 비용구조 분석은 국내 보험회사의 해외사업 전략 수립에 도움이 될 것임.
- 왜냐하면 일본 손해보험회사들의 미국 사업은 2000년 이후 현지법인 설립, 현지 보험회사 인수·합병 등으로 본격화하고 있지만 우리나라 손해보험 회사들은 지점 영업으로 국한하고 있음.

〈요약 표 1〉 분석대상 손해보험회사의 2014년 기준 총자산

(단위: 백만 달러)

회사명	국적	총자산	설립연도	회사명	국적	총자산	설립연도
Allstate	미국	43,950	1931	Mitsui Sumitomo	일본	905	2001
Federal	미국	33,216	1901	NA Specialty	스위스	558	1974
Zurich	스위스	30,898	1998	American Alt	독일	527	1923
Ace	스위스	7,470	1819	Allied World	독일	329	1992
Philadelphia	일본	7,216	1927	삼성화재	한국	232	1990
Hanover	미국	6,179	1852	동부화재	한국	216	2005
Arch	미국	3,278	1971	Corepointe	미국	206	1964
QBE	호주	2,205	1980	Commerce	스페인	163	2008
Sompo Japan	일본	1,249	1962	Catline	영국	106	1928
Hudson	캐나다	1,094	1918	Generali	이탈리아	69	1952

자료: NAIC.

II. 국내 손해보험회사의 해외사업 현황

- 중국, 베트남, 인도네시아에서 삼성화재, 동부화재, 현대해상, KB손해보험, 메리츠 화재가 사업을 하고 있으나 진출 시기에 비해 시장점유율은 미미함.

〈요약 표 2〉 국내 손해보험회사의 아시아 지역 해외사업 현황

구분	삼성화재	동부화재	현대해상	KB손해보험	메리츠
중국	0.10%	—	0.02%	0.02%	—
	독립법인	지분투자 ²⁾	독립법인	독립법인	—
	2005. 4	2014. 6	2007년	2008년	—
베트남	3.75%	—	—	—	—
	독립법인	—	—	—	—
	2003년	—	—	—	—
인도네시아 ³⁾	0.47%	—	—	0.32%	0.14%
	합작법인	—	—	합작법인	합작법인
	1997년	—	—	1997. 12	1998년

주: 1) 첫 번째는 시장점유율, 두 번째는 진출방식, 세 번째는 진출시기임.

2) 동부화재는 중국의 안청순보 지분 15%를 최근 인수함.

3) 인도네시아 시장의 시장점유율은 인도네시아 손해보험 원수보험료 대비 각사의 원수보험료 비중임.

자료: 금융감독원.

■ 미국에서는 삼성화재, 동부화재, KB손해보험이 사업을 하고 있음.

○ KB손해보험의 2014년 미국 지점 총자산은 2억 7,570만 달러, 경과보험료는 7,071만 달러를 기록하였으며 기업종합보험(Commercial Multiple Peril) 중심의 사업을 하고 있음.

○ 삼성화재는 1990년부터 재물 및 상해보험, 해상보험, 제조물배상책임보험, 근재보험 등을 뉴욕, 캘리포니아, 뉴저지에서 인수하고 있으며 2014년 총자산은 2억 1,363만 달러, 경과보험료는 7,675만 달러를 기록함.

— 캘리포니아주에서는 상업용 자동차보험 사업을 하고 있는데 2013년 원수보험료 355만 달러, 경과보험료 222만 달러, 손해율 56.05%, 시장점유율 0.18%를 기록하고 있음.

○ 동부화재는 2005년 8월 하와이주 지점 설립 이후 2011년부터 캘리포니아에서 개인용 자동차와 화재, 주택보험(Homeowner's Insurance)을 인수하기 시작했고 2012년부터 상업용 자동차보험을 시작하였음.

— 과거 한국자동차보험 시절부터 운영하던 괌 지점의 우수한 실적이 미국 사업 확대의 원동력이었고 하와이주에서는 파산한 현지 보험회사를 인수하면서 초기 투자비용을 회수함.

- 2014년 미국 지점의 자산규모는 2억 677만 달러, 경과보험료는 2014년 9,653만 달러임.

〈요약 표 3〉 2014년 말 기준 국내 손해보험회사의 미국 지점 사업 현황

구분	삼성화재	동부화재	KB손해보험
지점 설립 시기	1990	2005	2002
지점 설립 지역	뉴욕	하와이	뉴욕
총자산	2억 1,363만 달러	2억 677만 달러	2억 7,570만 달러
경과보험료 ¹⁾	7,675만 달러	9,653만 달러	7,071만 달러
보험영업이익	839만 달러 적자	1,339만 달러적자	7,634만 달러 적자
투자영업이익	205만 달러	198만 달러	535만 달러
순이익	454만 달러 적자	112만 달러 적자	7,071만 달러 적자

주: 1) 경과보험료는 재보험 출제를 제외한 수치임.

자료: NAIC, 캘리포니아 보험감독국.

Ⅲ. 자동차보험 해외사업 경영성과 분석

- 개인용 자동차보험 시장에서는 현지 대형 보험회사들의 경영성과가 국내 손해보험회사 등 외국 보험회사들에 비해 월등함.
 - 9개의 개인용 자동차보험회사들 가운데 Allstate, Federal 등 미국 현지 대형 보험회사의 경과보험료 규모가 크고 세전보험영업이익이 흑자를 기록함.
 - 경과보험료 규모에 따라 분석대상 보험회사를 다섯 개의 그룹으로 구분하여 규모가 경영성과에 미치는 영향을 통제함.
 - 대형 보험회사들의 경우 손해율이 낮은 반면 보험회사의 경과보험료 규모가 작아질수록 손해율이 높아지는 경향이 있음.
 - 대형 보험회사들이 인지도와 브랜드 파워, 언더라이팅 역량을 바탕으로 중산층 이상의 고객을 대상으로 한 프리미엄 전략(High Premium)을 채택하고 있기 때문인 것으로 보임.

- 브랜드 파워가 낮은 보험회사들에 비해 위험도가 낮은 소비자의 계약을 인수할 수 있음.
- 규모와 손해율의 관계는 165개 회사를 대상으로 한 분석에서도 나타남.

〈요약 표 4〉 분석대상 손해보험회사의 캘리포니아 지역 개인용 자동차보험 경영성과

(단위: 백만 달러)

그룹	회사명	보험그룹	보험그룹 국적	경과 보험료	자동차 M/S	세전 보험영업 이익
5	Allstate	Allstate	미국	244.85	0.88	85.48
4	Commerce	MAPFRE	스페인	83.59	0.31	-12.46
4	Federal	Chubb	미국	26.97	0.15	3.26
2	QBE Ins	QBE	호주	16.13	0.02	-5.73
2	Philadelphia	Tokio Marine	일본	4.92	0.02	-0.37
2	Hudson	Farifax	캐나다	4.18	0.01	-0.99
2	동부화재	—	한국	2.33	0.00	-1.08
1	Hanover	Hanover	미국	0.02	0.00	-0.03
1	Generali	—	이탈리아	0.01	0.00	0.01

주: 경과보험료와 세전보험영업이익은 자동차보험 전체이며 2012년과 2014년 평균임.
 자료: NAIC.

〈요약 표 5〉 분석대상 개인용 자동차보험 그룹별 사업비율

(단위: %)

회사명	손해율	손해사정비율	합계
Allstate	33.9	7.9	41.8
Federal	49.4	10.6	60.0
Hudson	68.1	28.5	96.6
Commerce	72.4	14.1	86.5
Philadelphia	74.0	9.8	83.8
QBE	81.6	16.5	98.1
동부화재	84.5	25.3	109.8

주: 손해율 = 발생손해액/경과보험료
 자료: NAIC.

- 개인용 자동차보험시장에서는 규모가 커질수록 손해사정비율, 일반관리비율, 판매비율이 감소하는 규모의 경제가 나타남.

- 비용 효율화는 조직구조의 차이에서 발생하는 것으로 판단됨.
- 현지 대형 보험회사들 가운데 규모가 가장 큰 Allstate의 경우 상품개발, 언더라이팅, 보상, 판매채널도 모두 내부화(Internalize)하고 있는 반면 대부분의 중소형 회사들은 판매와 보상 등을 외부업체에 위탁하고 있음.

〈요약 표 6〉 주요 보험회사의 개인용 자동차보험 손해율과 손해사정비용

(단위: 백만 달러, %)

구분	표본 수	경과보험료	사업비율	손해사정비용	일반관리비용	판매비용
1그룹	2	0.016	127.3	11.2	8.7	107.4
2그룹	4	6.89	47.1	20.0	1.5	23.0
동부화재(2그룹)	—	2.33	45.3	25.3	2.7	17.4
4그룹	2	55.28	40.5	12.3	4.5	23.6
5그룹	1	244.85	31.2	7.9	5.7	17.5
전체	9	19.18	56.4	8.8	2.1	60.5

주: 1) 사업비=손해사정비+만관리비+판매비로 정의되고 경과보험료는 백만 달러, 나머지는 %임.

2) 사업비율 항목들은 NAIC의 기준에 따라 추정된 것으로 분석대상 자동차보험회사에 국한됨.

자료: NAIC.

■ 반면 상업용 자동차보험 시장에서는 규모가 적지만 세전보험영업이익 흑자를 기록한 외국 보험회사들이 다수임.

- 평균 경과보험료 규모가 가장 큰 회사는 스위스의 Zurich이고 일본 동경해상이 인수한 Philadelphia(4,964만 달러), 호주의 QBE(4,155만 달러), 미국의 Allstate(3,482만 달러) 순임.
- 개인용 자동차보험의 경우와는 다르게 다수의 외국 보험회사들이 세전보험영업이익 흑자를 기록하였음.
 - 호주의 QBE, 미국의 Arch, 한국의 동부화재, 일본의 Sompo Japan과 미쓰이 스미토모, 경과보험료 규모가 적은 Hanover, ACE, NA Specialty, Catlin, Generali 지점 등이 세전보험영업이익 흑자를 기록함.
- 상업용 자동차보험 시장은 개인용 자동차보험 시장에 비해 인지도, 브랜드 파워의 영향이 상대적으로 적고 보험료 경쟁이 더 심하기 때문에 인지도가 낮은 외국 보험회사의 경영성과가 좋을 수 있음.

〈요약 표 7〉 분석대상 손해보험회사의 캘리포니아 지역 상업용 자동차보험 경영성과

(단위: 백만 달러)

그룹	회사명	보험그룹	보험그룹 국적	경과 보험료	자동차 M/S	세전 보험영업 이익
5	Zurich America	Zurich	스위스	66.01	2.62	-0.48
5	Philadelphia	동경해상	일본	49.64	2.03	-10.16
5	QBE Ins	QBE	호주	41.55	2.47	1.69
5	Allstate	Allstate	미국	34.82	1.67	-1.96
5	Federal	Chubb	미국	24.85	0.90	-0.18
5	Arch Ins	Arch	미국	24.69	1.08	0.11
5	Hudson	Farifax	캐나다	19.21	0.91	-3.15
5	동부화재	—	한국	10.82	0.72	1.13
4	American Alt.	Munich Re	독일	10.14	0.47	-1.62
4	Commerce	MAPFRE	스페인	6.70	0.22	0.40
4	Sompo Japan of America	NKSJ	일본	4.75	0.19	0.18
4	Corepointe	AmTrust	미국	4.00	0.40	0.06
4	삼성화재	—	한국	3.00	0.25	-1.18
3	미쓰이 스미토모 미국	MS & Ad	일본	3.12	0.13	0.06
2	Hanover	Hanover	미국	1.15	0.04	0.78
2	Allied	Allied	독일	0.85	0.07	-0.02
2	ACE P&C	ACE	스위스	0.79	0.07	0.32
1	NA Specialty	Swiss Re	스위스	0.18	0.01	0.05
1	Catlin	Catlin	영국	0.08	0.01	0.05
1	Generali Branch	—	이탈리아	0.01	0.00	0.02

주: 경과보험료와 세전보험영업이익은 자동차보험 전체이며 2012년과 2014년 평균임.

자료: NAIC.

■ 경과보험료 규모가 커질수록 손해율이 작아지는 효과와, 규모와 사업비율, 손해 사정비율, 판매비율 간에 나타나는 규모의 경제 효과는 개인용 자동차보험시장에 비해 미약한 것으로 보임.

○ 상업용 자동차보험의 경우 손해율 수준은 개인용에 비해 낮지만 손해율 변동성이 높은 시장의 특성 때문에 경과보험료 규모와 손해율 간의 관계가 미약함.

— 상업용 자동차보험의 보험금 한도가 개인용에 비해서 매우 크기 때문에 규모가 큰 회사들일수록 지급 보험금 규모가 커서 손해율이 높아짐.

〈요약 표 8〉 분석대상 상업용 자동차보험 그룹별 사업비율

(단위: %)

구분	표본 수	손해율	사업비율	손해사정 비율	일반관리 비율	판매비율
1그룹	3	9.2	15.2	-8.0	2.3	20.9
2그룹	3	29.8	34.9	10.0	6.7	18.2
3그룹	1	58.3	39.7	14.7	9.1	15.9
삼성화재(4그룹)	—	93.8	45.5	13.0	16.0	16.4
4그룹	5	65.3	43.4	16.4	8.7	18.4
동부화재(5그룹)	—	45.1	44.4	14.5	2.5	27.4
5그룹	8	60.9	38.7	14.6	5.3	18.8
전체	20	46.5	35.8	11.0	6.1	18.8

주: 사업비는 손해사정비, 일반관리비, 판매비의 합으로 정의됨.

자료: NAIC.

■ 국내 손해보험회사들은 미국 손해보험사업을 지점 운영으로 수행하고 있으나 일본 손해보험회사들은 지주회사 중심의 현지법인을 운영하고 있음.

○ 일본 보험회사들의 미국 현지법인 자본규모는 국내 보험회사에 비해 6배 이상 크고 언더라이팅 등 보험영업활동은 관계회사 중심으로 추진됨.

〈요약 표 9〉 일본과 우리나라 보험회사의 미국 현지 인프라 비교

회사명	모회사	영업형태	언더라이팅	판매	손해사정
Philadelphia	Tokio Marine & Nichido Fire Insurance	현지법인	Tokio Marine Specialty	Maguire Insurance Agency, Inc.	TM Claims Service, Inc. 외
Sompo Japan	Sompo Japan Nipponkoa Holdings.	현지법인	SJA Insurance Agency, LLC	SJA Insurance Agency, LLC	SOMPO JAPAN CLAIMS SERVICES (AMERICA), INC.
MitsuiSumitomo	MS & AD.	현지법인	Mitsui Sumitomo Marine Management	Seven Hills Insurance Agency LLC	Mitsui Sumitomo Marine Management
삼성화재 미국 지점	삼성화재	지점	삼성화재 관리회사	삼성화재 관리회사	삼성화재 관리회사
동부화재 미국 지점	동부화재	지점	외부위탁	외부위탁	외부위탁

자료: 각 사 감사리포트.

- 상업용 자동차보험시장의 손해를 변동성이 높기 때문에 재보험 출재가 보편적이며 일본 보험회사들의 경우 관계회사 출재 비중이 높음.

〈요약 표 10〉 일본과 우리나라 보험회사의 2014년 자동차 재보험 출재 현황

(단위: 백만 달러)

회사명	자본 ¹⁾	원수보험료		재보험 출재		재보험 수재
		합계	자동차	비관계회사	관계회사	
Philadelphia	2,017.2	2,337.2	429.8	6.6	21.5	6.0
Sompo Japan	494.2	306.9	22.7	2.0	3.5	4.6
미쓰이 스미토모	298.2	177.9	9.5	0.72	3.2	11.3
삼성	65.4	158.7	18.4	6.0	0.0	-0.18
동부	73.8	146.2	33.2	12.7	0.0	0.0

주: 1) 자본은 자산에서 부채를 차감한 계약자 잉여금(Surplus as regards to policyholders)이며 일본 보험회사들은 현지법인이기 때문에 보통주 납입자본금이 포함되어 있음.

자료: 각 사 연차보고서.

- 보험영업 인프라가 더 잘 갖춰진 일본 보험회사들의 미국 전역 자동차보험 영업 활동이 더 효율적인 것으로 보임.

〈요약 표 11〉 일본과 국내 보험회사의 미국 전역 2014년 자동차보험 성과

(단위: 1,000 USD, %)

회사명	경과 보험료	발생 손해액	손해 사정비	일반 관리비	판매비	비고
Philadelphia	501,062	346,557 (69.2)	53,287 (10.6)	24,960 (5.0)	101,568 (20.3)	상업용 (89.8%)
Sompo Japan	22,868	16,829 (73.6)	6,524 (28.5)	1,597 (7.0)	5,504 (24.1)	상업용 (100%)
Mitsui Sumitomo	11,478	7,398 (64.5)	2,521 (22.0)	641 (5.6)	2,035 (17.7)	상업용 (100%)
삼성화재	15,235	13,183 (86.5)	2,077 (13.6)	2,400 (15.8)	3,118 (20.5)	상업용 (100%)
동부화재	30,348	12,624 (41.6)	5,091 (16.8)	743 (2.4)	8,071 (26.6)	2012년 개인용 철수

주: 괄호 안은 경과보험료 대비 비율임.

자료: NAIC.

- 위험관리 역량이라고 할 수 있는 손해사정비용을 발생손해액 한 단위 비용으로 전환하여 비교한 결과 Philadelphia는 손해액 1달러당 0.15달러를 지출한 반면 동부화재는 손해액 1달러당 0.40달러, Sompo Japan 0.39달러, 미쓰이 스미토모 미국법인 0.34달러보다 높은 것으로 나타남.

IV. 결론 및 시사점

- 국내 손해보험회사의 미국 캘리포니아 자동차보험 경영성과를 분석한 결과 시장 포지션은 확보한 것으로 보이나 보험영업활동을 효율화할 수 있는 인프라 구축 수준은 미흡한 것으로 나타남.
 - 350개 자동차보험회사들 가운데 동부화재는 경과보험료 기준으로 상위 140위권이며 삼성화재는 하위권에 속하는 것으로 분석됨.
 - 캘리포니아 상업용 자동차보험 시장에서 경과보험료 기준으로 동부화재와 삼성화재는 상위권에 속해 있음.
 - 반면 자본금 규모가 작고 현지 보험인프라 구축이 미약하다는 점은 장기적으로 시장에서 생존하고 경쟁할 수 있는 경쟁력 확보에 부정적임.
 - 미국의 경우 보험 인프라가 발달되어 있어 해외사업 인프라를 직접 구축할 경우 발생하는 비용을 절감할 수 있어 단기적으로는 현지 경영성과 창출에 긍정적일 수 있으나 장기적 성장 측면에서는 부정적임.
- 해외사업이 안정적인 수익원이 되기 위해서는 비용 및 조직 효율화 측면에서 경쟁우위를 확보해야 하고 이를 위해서는 현지 보험회사를 인수·합병하는 전략(Inorganic Growth Strategy)이 효과적인 것으로 판단됨.
 - 동경해상의 경우 미국에 진출한 시기는 Sompo Japan, 미쓰이 스미토모에 비해 늦었지만 미국 현지 보험회사인 Philadelphia를 인수한 이후 2015년 해외사업 비중이 영업이익 기준으로 38%에 이름.

- 인수·합병의 경우 비용, 합병 후 조직 통합 등 인수·합병 관련 리스크가 있지만 현지 인지도, 보험사업 인프라를 신속하게 확보할 수 있는 장점이 있음.

- 현지 회사를 인수·합병하는 것이 단기적으로 어렵다면 현지법인 설립과 인프라 구축, 조직 효율화를 추진하면서 인수·합병 기회를 모색해야 함.
 - 현지법인 설립과 인수·합병을 병행하여 해외사업을 추진하고 있는 스페인의 MAPFRE는 2008년 미국의 Commerce를 인수하면서 미국 사업 기반을 확고히 한 것으로 평가됨.
 - Sompo Japan, 미쓰이 스미토모 등은 현지법인 중심으로 미국 사업을 확대하고 있는데 국내 손해보험회사와는 다르게 자본금 규모가 크고 미국 현지 법인을 지주회사 시스템으로 운영하며 현지 보험영업활동의 효율성을 높이고 있음.

- 해외진출 대상국가 선정에서도 진출국가의 성장성보다는 경쟁도가 높고 보험 인프라 발달 수준이 높은 선진국을 고려할 필요가 있음.
 - 현지 보험영업 효율화 방안을 모색해야 하는데 이를 위해서는 자본금 증자 등 적극적인 투자가 필요함.
 - 현지 경영전략은 틈새시장을 공략해야 하는데 진출 초기에는 상품 다변화보다는 소수의 상품에 집중하여 경영관리 비용을 관리해야 함.

- 정책적인 측면에서는 국내 보험회사의 적극적인 해외사업을 유도하기 위한 지역 다각화를 통한 위험분산을 요구자본에 반영하는 방안과 해외사업을 위한 보험회사의 외부자금 조달이 허용되어야 함.

I. 서론

1. 연구의 배경과 목적

국내 손해보험회사의 수익성과 성장성이 둔화되고 있다. 자동차보험의 경우 자동차 등록대수 증가세가 둔화되고 있고 장기보험의 경우 위험손해율이 높아지면서 지속가능성에 대한 우려가 제기되고 있다. 국내 손해보험시장의 성장성과 수익성 둔화에 대한 대응전략으로 대형 손해보험회사들은 해외사업을 확대하고 있으나 경영성과는 미미하다.¹⁾ 자동차보험의 경우 삼성화재는 베트남에 2003년 진출하였고 중국에 2005년 4월 진출하였다. 동부화재는 미국령인 괌, 하와이, 캘리포니아 지역에서 자동차보험 사업을 하고 있다. 국내 자동차보험 시장점유율 28.1%를 차지하고 있는 대형 보험회사인 삼성화재의 베트남 자동차보험 시장점유율은 0.06%에 불과하다. 반면 베트남 자동차보험 시장에 2006년 진출한 미국 리버티 뮤추얼의 2013년 시장점유율은 4.6%로 삼성화재에 비해 높다. 국내 손해보험회사들의 자동차보험 해외사업 경영성과가 미미한 이유는 무엇일까? 현지 시장의 경쟁도, 인프라 접근성, 규제, 문화적 장벽 등 보이지 않는 진입장벽 때문인가 그렇지 않으면 현지 사업 규모 또는 진출 방법상의 문제인가? 아직까지 해외사업을 적극적으로 추진하지 않기 때문인가 그렇지 않으면 근본적으로 이익을 지속적으로 창출해서 시장에서 생존할 수 있는 본원적인 경쟁력이 없기 때문인가? 본 연구에서는 국내 손해보험회사의 자동차보험 해외사업 경영성과를 외국 손해보험회사의 해외사업 경영성과와 비교를 통해 살펴보고 그 이유를 분석하여 국내 손해보험회사의 자동차보험 해외사업에 대한 전략적 시사점을 제시하고자 한다.

1) 전용식·조영현·채원영(2014), 「국내 보험회사의 해외사업 평가와 제언」, 조사보고서 2014-11, 보험연구원.

2. 선행연구와 분석방법

국내 손해보험회사들의 해외사업 성과가 미미한 이유가 회사의 규모 또는 진출방법 측면에서의 문제라고 생각할 수 있다(Berry-Stölzle, Thomas R., Robert E Hoyt, Sabine Wende 2010). 회사의 규모는 경쟁력의 원천일 수 있는 인적·물적 자원의 총량이기 때문에 규모와 경쟁력 간에 유의한 관계가 있을 수 있기 때문이다. 그러나 영국의 RSA, 캐나다의 FairFax Financial 등은 우리나라 대형 손해보험회사보다 수입보험료 규모는 작지만 해외사업을 활발히 수행하고 있다. 2013년 수입보험료 규모가 142억 달러인 RSA의 지역별 수입보험료 분포를 보면 자국 시장 33.7%, 해외시장 66.3%이다. 반면 수입보험료 규모가 126억 5천만 달러인 삼성화재의 경우 국내 사업 비중이 97.9%이고 해외사업 비중은 2.1%에 불과하다. 자산 규모에서도 FairFax의 자산 총계는 363억 달러로 삼성화재의 470억 달러에 비해 적지만 수입보험료 대비 해외재보험 비중이 36.1%이다. 따라서 손해보험의 경우 보험회사의 규모와 해외사업 경영성과 간에는 뚜렷한 인과관계가 있다고 보기 어렵다.

경쟁력이란 용어의 기원은 명확하지 않지만 Stigler(1987)는 개인, 그룹, 혹은 국가들 간의 경쟁관계(Rivalry)에서 정의된다고 보고 있으며 경쟁 관계에 있는 주체들이 모두 획득할 수 없는 무엇인가를 얻기 위해 노력과 열정을 헌신할 때 경쟁력이 관측된다고 본다. Porter(1980, 1985)는 기업은 시장에서의 포지션을 파악(Positioning)하고 경쟁우위(Competitive Advantage)를 확보하기 위해 보유하고 있는 자원을 효과적으로 활용해야 한다고 주장하였다. 반면 Kim and Mauborne(1997)는 시장이 한정된 상태에서 경쟁우위론에서 주장하는 저비용, 차별화, 집중화 전략만을 가지고는 경쟁우위를 확보할 수 없고 새로운 블루오션을 확보하는 것이 경쟁력이라고 판단하고 있다. 이상에서와 같이 경쟁력, 혹은 경쟁우위에 대한 다양한 정의가 존재하지만 기업 관점에서 경쟁력(Competitiveness)이란 기업이 지속적으로 소비자의 욕구를 충족시키기 위해 이익을 창출하는 역량이라고 생각할 수 있다.

국내 보험산업의 경쟁력 평가와 제고 방안에 대한 연구로는 정세창(2008), 정세창·이한덕(2006), 정중영·강중철(2005), 정중영·김형도(2003)의 연구가 있다. 이

들의 연구는 경쟁력을 기업의 경영 성과, 효율성, 수익성 등으로 해석하고 기업 성과를 제고하기 위한 방안을 사업 활동별, 조직구조 측면에서 모색하고 있다.²⁾ 정세창(2008)은 국내 생명보험회사의 경쟁력을 강화할 수 있는 요인을 보험영업과 투자영업으로 구분하고 각 부문의 비용과 이익 중심으로 살펴보았다. 정중영·강중철(2005)은 자동차보험 시장의 경쟁력 강화방안을 상품, 채널, 요율, 보상 측면에서 제시하였는데, 요율자유화를 통해 보험회사의 경쟁력을 제고해야 한다고 주장하고 있다. 요율자유화가 이루어져야 보험회사의 본원적 역량인 위험평가와 상품개발, 요율 산정 역량이 제고될 수 있다고 판단한 것으로 보인다. 정세창·이한덕(2006)은 손해보험회사의 수익성, 재무건전성, 비용효율성에 영향을 주는 기업 특성 변수를 분석하여 경쟁력 제고를 위한 전략적 시사점을 도출하였다. 비용효율성 제고는 손해보험회사의 경쟁력 향상을 위한 한 단면일 뿐 전체가 아니고 손해율 개선, 영업 효율성 제고가 경쟁력 향상에 필수적이라는 결론을 제시하고 있다. 정중영·김형도(2003)의 연구는 중소형 손해보험회사의 경쟁력 제고를 위해 사업구조 개선과 가치사슬(Value Chain) 각 분야에서 실질적인 경쟁우위를 확보해야 한다고 주장하고 있다. 경쟁우위를 확보하기 위해서 보험회사는 수익성 위주의 경영전략, 사업부문별 책임과 권한 재정립 등 조직구조를 개편해야 한다는 것이다. 자동차보험사업의 경쟁력도 선행연구에서 제시하는 바와 같이 자동차보험 경영성과와 상품개발, 언더라이팅, 손해사정 및 보상, 판매 등 사업 활동, 그리고 사업 활동의 효율성에 영향을 미치는 조직구조 측면에서 분석되어야 한다.

본 연구는 미국 캘리포니아 자동차보험 시장에서 경쟁하는 20개 회사의 경영성과와 사업 활동, 그리고 사업 활동에서 발생하는 비용과 조직구조를 분석한다. 경쟁력은 경쟁관계에서 정의되기 때문에 캘리포니아에서 사업을 하고 있는 일본, 유럽, 미국 보험회사들을 비교한다. 국내 손해보험회사의 경쟁력을 진출하고 있는 다양한 시

2) 정세창·이한덕(2006)은 기업의 성과가 보다 포괄적인 경쟁력이라고 판단하고 있음. 또한 경쟁력은 과정 중심이나 경영성과는 결과 중심으로 기업의 경쟁력 정도는 조직 및 정보기술 능력, 상품개발 능력, 마케팅 능력 등 가치사슬의 여러 과정에 의해 결정되는 특성이 있으나 성과의 높고 낮음은 이러한 여러 과정을 통해 나타난 결과물이기 때문에 결과 중심의 성과는 측정이 상대적으로 용이하다고 평가함.

장에서의 경영성과와 비용구조 등 사업 활동을 종합적으로 평가하는 것이 경쟁력 평가방법일 수 있으나 해외사업 경영성과는 지역별 문화적·제도적 차이 등 측정할 수 없는 경쟁력 외적인 요인들에 의해서 차이가 발생할 수 있다.³⁾ 또한 중국, 베트남, 인도네시아 등에서도 국내 손해보험회사들이 자동차보험 사업을 하고 있으나 낮은 경쟁도와 자료수집의 어려움 등으로 분석이 어렵다는 문제도 있다. 그리고 중국 등 동남아시아국가의 손해보험시장은 자동차보험 인프라 발전단계가 낮고 외국 보험회사의 인프라 접근 가능성이 낮기 때문에 판매채널, 언더라이팅과 손해사정, 보상 등 사업활동과 관련된 경쟁력을 평가하기가 어렵다. 반면 캘리포니아 자동차보험 시장은 경쟁도가 높아 진출 보험회사들이 차별적인 사업전략을 추진할 수 있고 보험 인프라 구축이 다른 시장에 비해서 용이하다.⁴⁾ 따라서 외국 보험회사의 해외사업 전략과 역량에 기반한 경쟁력을 발휘하는 데 제한이 상대적으로 적어 경쟁력을 객관적으로 평가할 수 있을 것으로 판단된다. 본 연구의 목적은 미국 캘리포니아 시장에서 경쟁하는 외국 보험회사들의 경영성과 비교이기 때문에 캘리포니아에서 사업하고 있는 외국 보험회사가 주된 분석대상이다. 그러나 미국 보험회사를 분석에 포함한 이유는 외국 보험회사와 규모가 유사하지만 경영성과를 비교하기 위한 대조그룹(Control Group)으로서 역할을 하기 위함이다. 특히 일본 보험회사들과 우리나라 보험회사의 해외사업 경영성과를 비교하는 것은 국내 보험회사의 해외사업에 대한 시사점을 효과적으로 제시할 것으로 생각된다. 왜냐하면 일본 손해보험회사들의 해외사업은 국내 손해보험회사와 유사하게 2000년 이전까지는 사무소, 지점 등의 진출방식으로 추진되었으나 2000년 이후 현지법인 설립, 현지 보험회사 인수·합병 등으로 현지 보험영업을 본격화하고 있기 때문이다. 아직까지 지점으로 미국 사업을 하고 있는 국내 손해보험회사들보다 적극적으로 해외사업을 추진하고 있어 국내 손해보험회사들이 일본 보

3) Hymer(1976), Zaheer(1995) 등은 이를 외국 기업이기 때문에 현지에서 지불하는 비용인 Liability of Foreignness로 정의하고 있음.

4) 2012년 기준 캘리포니아 자동차보험시장의 원수보험료 상위 4개사의 시장점유율은 상업용 자동차보험 35%, 개인용 자동차보험 45.5%임. 상업용 자동차보험시장에서는 257개사가 경쟁하고 있고 개인용 자동차보험시장에서는 166개 회사가 경쟁하고 있음. 2007년부터 2012년간 개인용 자동차보험 시장에 진입한 회사들은 13개, 퇴출한 회사는 17개임. 캘리포니아 자동차보험시장에 대한 자세한 내용은 〈부록 I〉을 참조하기 바람.

험회사의 사례를 유용하게 활용할 수 있을 것으로 기대된다. 따라서 본 연구에서는 일본 동경해상이 인수한 Philadelphia, 동부화재, Sompo Japan, 미쓰이 스미토모, 삼성화재가 분석의 중심이다. 그리고 이들 보험회사들과 경영성과를 비교하기 위해 미국, 스페인, 호주, 스위스, 영국, 독일, 캐나다 보험회사를 선택하였다. 먼저 Philadelphia와 캘리포니아 자동차보험 경과보험료 규모가 유사한 QBE, Zurich America와 미국의 Federal을 선택하였다. 그리고 Philadelphia보다 경과보험료 규모가 큰 Commerce를 포함하였고 현지 경쟁력이 월등한 것으로 판단되는 미국의 Allstate를 포함하여 미국 대형 손해보험회사와 외국 손해보험회사들을 비교한다. State Farm, Nationwide 등 Allstate보다 규모가 더 큰 보험회사와 비교할 경우 경쟁력의 차이가 규모의 차이에서 발생하는 것으로 생각할 수 있기 때문에 Allstate보다 규모가 큰 보험회사들은 분석에서 제외하였다.

국내 손해보험회사인 동부화재(캘리포니아 경과보험료 1,310만 달러)와 경과보험료가 유사한 독일 Munich Re 그룹의 American Alt(캘리포니아 경과보험료 1,010만 달러)를 선택했고 Sompo Japan(470만 달러)과 규모가 유사한 미국의 Corepointe(400만 달러)를 선택하였다. 이탈리아의 Generali Branch는 규모가 작지만 동부화재와 삼성화재 경우와 같이 현지법인이 아닌 지점으로 영업하기 때문에 선택하였으며 삼성화재와 Generali Branch의 경과보험료 규모 사이의 경과보험료 규모를 갖고 있는 미국의 Hanover, 독일의 Allied, 스위스의 ACE, 영국의 Catlin 등을 선택하였다.⁵⁾

이러한 기준으로 선택된 20개 보험회사의 2012년과 2014년 자동차보험 경영성과 자료를 수집하여 분석한다. 캘리포니아 자동차보험시장의 추세적 요인을 반영하기 위해서 2012년과 2014년 경영성과의 평균치를 사용하였고 20개 회사의 캘리포니아 주 경영성과 지표를 NAIC 기준에 따라 추정하였다. 분석 지표로는 선행연구에서 제시하는 경영성과와 사업활동을 반영하는 지표들을 선택하였다. 시장점유율, 원수 및

5) 본 연구의 최초 의도는 미국 캘리포니아 지역에서 사업하는 모든 보험회사의 자동차보험 경영성과 자료를 분석하고 그 가운데서 국내 보험회사의 경쟁력을 평가하는 것이었음. 그러나 자료를 수집하는데 소요되는 비용으로 20개 보험회사로 분석대상을 축소하였고 전략적 시사점 도출을 위해 일본 보험회사와의 비교로 국한하였음. 따라서 본 연구의 표본조사 목적은 모집단을 추론하는 것이 아님을 밝혀둠.

경과보험료, 발생손해액과 손해율 등 NAIC가 발표하는 자료와 더불어 세전보험영업 이익, 사업비, 손해사정비, 일반관리비, 판매비 등을 추정하였다. 또한 분석하는 20개 회사의 규모가 상이한 점을 통제하기 위해 경과보험료 규모에 따라 5개 그룹으로 구분하여 경영성과를 비교하였다. 또한 미국 캘리포니아주 자동차보험 시장상황이 경영성과에 영향을 미칠 수 있기 때문에 캘리포니아 자동차보험 시장 분석도 <부록>에 제시하였다.

〈표 1-1〉 분석대상 손해보험회사의 2014년 기준 총자산

(단위: 백만 달러)

회사명	국적	총자산	설립연도	회사명	국적	총자산	설립연도
Allstate	미국	43,950	1931	Mitsui Sumitomo	일본	905	2001
Federal	미국	33,216	1901	NA Specialty	스위스	558	1974
Zurich	스위스	30,898	1998	American Alt	독일	527	1923
Ace	스위스	7,470	1819	Allied World	독일	329	1992
Philadelphia	일본	7,216	1927	삼성화재	한국	232	1990
Hanover	미국	6,179	1852	동부화재	한국	216	2005
Arch	미국	3,278	1971	Corepointe	미국	206	1964
QBE	호주	2,205	1980	Commerce	스페인	163	2008
Sompo Japan	일본	1,249	1962	Catline	영국	106	1928
Hudson	캐나다	1,094	1918	Generali	이탈리아	69	1952

자료: NAIC.

본 보고서의 구성은 다음과 같다. II 장에서는 국내 손해보험회사의 해외사업 경영 성과를 자동차보험을 중심으로 살펴보고 III 장에서는 미국 캘리포니아주에서 사업을 하고 있는 20개 회사의 자동차보험 경영성과를 개인용과 상업용 시장으로 구분하여 분석한다. 특히 진출방식의 차이, 손해액과 손해사정비, 판매비 등 비용을 판매채널, 손해사정 자회사 보유 여부 등 조직구조와 관련시켜 조직구조와 경쟁력과의 관계를 살펴본다. IV 장에서는 분석결과를 요약하고 국내 보험회사의 해외사업에 대한 전략적 시사점을 도출한다.

Ⅱ. 국내 손해보험회사의 해외사업 현황

국내 보험회사의 해외사업은 2010년 이후 확대되고 있다. 국내 손해보험회사들은 2015년 6월 말 기준으로 해외 현지법인 17개, 사무소 29개, 지점 8개를 운영하며 해외 사업을 하고 있는데 2008년 9월 말 현지법인 9개에 비하면 현지법인 설립이 크게 증가하였다. 국내 손해보험회사들의 해외점포 총자산은 2014년 6월 기준 29억 5,960만 달러로 2013년 6월에 비해 10억 3,230만 달러 증가하였다. 진출 국가들은 중국, 미국, 아시아 국가들인데 본 장에서는 국내 손해보험회사의 해외보험영업 현황을 아시아 지역과 미국으로 구분하여 살펴본다.⁶⁾

〈표 Ⅱ-1〉 2014년 6월 기준 국내 생명·손해보험회사의 해외점포 총자산 현황

(단위: 백만 달러)

회사명		2013년 6월	2014년 6월	증감
생명 보험	삼성	946.1	1,283.8	337.7
	한화	184.5	213.1	28.6
	교보	0.3	0.3	-0.04
	합계	1,134.0	1,497.2	366.2
손해 보험	동부	201.8	256.5	54.7
	메리츠	8.7	11.4	2.7
	삼성	775.3	1,093.6	318.3
	LIG	386.9	470.0	83.1
	코리안리	223.0	410.9	187.9
	현대해상	331.6	717.2	385.6
	합계	1,927.3	2,959.6	1,032.3
합계		3,061.3	4,459.9	1,398.5

자료: 금융감독원(2014. 10. 19).

6) 아시아지역 해외사업 현황은 전용식·조영현·채원영(2014)의 내용을 발췌함.

1. 아시아 지역

〈표 Ⅱ-2〉에 나타난 바와 같이 국내 대형 손해보험회사들은 중국, 베트남, 인도네시아 지역에서 사업을 하고 있다. 중국의 경우 삼성화재가 2005년에 진출하였고 2014년 6월 동부화재가 중국 안청손해보험에 지분투자를 하면서 진출하였다. 삼성화재의 2013년 중국 원수보험료는 6억 1,170만 위안으로 현지 시장점유율은 0.1%에 불과하다. 자동차보험 사업은 심천, 소주, 청도 등에 지점 개설과 온라인 채널을 통해 확장하고 있으나 자동차보험 원수보험료는 중국 현지법인 원수보험료의 14.5% 수준에 불과하다. 현대해상은 북경에서 일반보험과 자동차보험사업을 하고 있다. 원수보험료는 9,840만 위안이며 중국 손해보험시장 점유율은 0.02%에 불과하다. 반면 KB손해보험은 강소성에서 한국 기업을 대상으로 일반손해보험 중심의 사업을 하고 있다.

〈표 Ⅱ-2〉 국내 손해보험회사의 아시아 지역 해외사업 현황

구분	삼성화재	동부화재	현대해상	KB손해보험	메리츠
중국	0.10%	—	0.02%	0.02%	—
	독립법인	지분투자 ²⁾	독립법인	독립법인	—
	2005. 4	2014. 6	2007년	2008년	—
베트남	3.75%	—	—	—	—
	독립법인	—	—	—	—
	2003년	—	—	—	—
인도네시아 ³⁾	0.47%	—	—	0.32%	0.14%
	합작법인	—	—	합작법인	합작법인
	1997년	—	—	1997. 12	1998년

주: 1) 첫 번째는 시장점유율, 두 번째는 진출방식, 세 번째는 진출시기임.

2) 동부화재는 중국의 안청손보 지분 15%를 최근 인수함.

3) 인도네시아 시장의 시장점유율은 인도네시아 손해보험 원수보험료 대비 각사의 원수보험료 비중임.
자료: 금융감독원.

베트남 시장에는 삼성화재가 사업을 하고 있다. 2013년 시장점유율은 3.75%이며 현지 19개 회사 중 6위, 외자계 손해보험회사 가운데 1위를 차지하고 있다. 상품별 시장점유율은 적하보험(Cargo Insurance)의 경우 25%이나 자동차보험 시장점유율은

0.06%에 불과하다. 베트남 자동차보험 시장의 경우 현지 손해보험회사들의 시장점유율이 60% 이상으로 집중도가 높아 경쟁도는 낮다. 인도네시아 시장에는 삼성화재, KB손해보험, 메리츠 화재가 진출하여 사업을 하고 있으나 자동차보험 시장점유율에 대한 정보는 찾기가 어려웠다.

2. 미국

가. 개요

삼성, 동부, KB손해보험이 지점을 설립하여 미국 사업을 하고 있다. KB손해보험의 경우 2002년 미국 사업을 시작하였다. 2006년에는 사업 지역을 뉴욕, 뉴저지, 캘리포니아로 확대하였고 화재, 해상 등 기업성보험 중심으로 사업을 하고 있다. 원수보험료는 2002년 1,051만 달러에서 2006년에는 1,900만 달러로 증가하였는데 원수보험료의 절반 이상이 뉴욕주에서 발생하고 있다. 2006년 총자산은 480만 달러를 기록했으며 보험영업이익은 2001년에서 2006년 기간 동안 635만 달러 증가하였다.⁷⁾ 2014년 뉴욕지점이 RBC 기준을 충족하지 못해 국내 보험회사의 외국 지점 중 처음으로 영업정지를 당했으나 보험감독국에 제출한 2014년 연차보고서에 따르면, 2015년 3월 3,500만 달러의 자본금 지원을 받아 RBC비율이 216%로 상승하였다. 2014년 총자산은 2억 7,570만 달러, 경과보험료 7,071만 달러를 기록하였다. 주요 판매 상품은 기업종합보험(Commercial Multiple Peril)이며 그 비중은 93%이다.

삼성화재의 경우 1990년 뉴욕주에 지점을 개설하여 재물 및 상해보험, 해상보험, 제조물배상책임보험, 근재보험 등을 뉴욕, 캘리포니아, 뉴저지에서 인수하고 있다. 2014년 총자산은 2억 1,363만 달러로 2013년 1억 8,060만 달러에 비해 18% 증가하였다. 경과보험료는 2014년 7,675만 달러로 2013년 5,876만 달러에 비해 30% 증가하였다.

7) Financial Examination Report, New York State Department of Insurance, 2006.

캘리포니아주에서 상업용 자동차보험 사업을 하고 있는데 2013년 원수보험료 355만 달러, 경과보험료 222만 달러, 손해율 56.05%, 시장점유율 0.18%를 기록하고 있다.

동부화재는 2005년 8월 하와이주 지점 설립, 2008년 캘리포니아 지점, 2010년 뉴욕 지점을 설립하며 미국 사업을 확대하였다. 캘리포니아에서는 2009년 12월 사업허가를 받아 2011년부터 개인용 자동차와 화재, 주택보험(Homeowner's Insurance)을 인수하기 시작했고 2012년부터 상업용 자동차보험을 시작하였다. 과거 한국자동차보험 시절부터 운영하던 괌 지점의 우수한 실적이 미국 사업 확대의 원동력이었고 하와이주에서는 파산한 현지 보험회사를 인수하면서 초기 투자비용을 회수하였다. 2014년 미국 지점의 자산규모는 2억 677만 달러로 2013년 1억 5,852만 달러에 비해 30% 증가하였고 경과보험료는 2014년 9,653만 달러로 2013년 7,991만 달러에 비해 20.7%증가하였다.

〈표 II-3〉 2014년 말 기준 국내 손해보험회사의 미국 지점 사업 현황

구분	삼성화재	동부화재	KB손해보험
지점설립 시기	1990	2005	2002
지점 설립 지역	뉴욕	하와이	뉴욕
총자산	2억 1,363만 달러	2억 677만 달러	2억 7,570만 달러
경과보험료 ¹⁾	7,675만 달러	9,653만 달러	7,071만 달러
보험영업이익	839만 달러 적자	1,339만 달러적자	7,634만 달러 적자
투자영업이익	205만 달러	198만 달러	535만 달러
순이익	454만 달러 적자	112만 달러 적자	7,071만 달러 적자

주: 1) 경과보험료는 재보험 출재를 제외한 수치임.

자료: NAIC; 캘리포니아 보험감독국.

국내 대형 손해보험회사 3사의 미국 지점 사업 규모는 총자산, 경과보험료 등에서 유사하고 보험영업이익과 순이익 적자를 기록하고 있다.

나. 자동차보험 사업 현황

국내 대형 손해보험회사 3사의 미국 사업 가운데 자동차보험 비중이 큰 회사는 동부화재와 삼성화재이다. 전체 원수보험료 대비 자동차보험 비중은 삼성화재 11.5%, 동부화재 22.8%이다. 삼성화재와 동부화재 모두 현지 계열기업의 위험을 인수하고 있는 것으로 보이는데 삼성화재의 경우 2014년 원수보험료⁸⁾ 1억 5,870만 달러에서 기업종합보험(Commercial Multiple Peril)이 4,720만 달러로 가장 규모가 크고 그 다음이 근재보험(Worker's Compensation) 3,530만 달러, 제조물 배상책임보험 2,160만 달러, 해상보험(Ocean Marine) 2,076만 달러이다. 자동차보험의 경우 상업용 책임보험 1,520만 달러이며 개인용 자동차보험은 인수하지 않는다. 미국의 경우 책임보험은 인적손해에 국한된 담보이며 대물보험(Auto Physical Damage) 담보는 기후변화, 자동차 사고 등으로 인해 발생하는 자동차에 대한 피해를 보상한다.⁹⁾ 동부화재의 경우 2014년 원수보험료 규모는 1억 4,620만 달러인데 기업종합보험 8,370만 달러, 개인용 자동차 책임보험 310만 달러, 상업용 자동차 책임보험 2,220만 달러 규모이다. 삼성화재와는 다르게 주택소유자종합보험(1,670만 달러)을 인수하고 있다.

지역별로는 동부화재의 경우 캘리포니아와 하와이, 그리고 뉴욕에서 손해보험사업을 하고 있으며 뉴욕을 제외한 캘리포니아와 하와이 지역에서 자동차보험을 인수하고 있다. 삼성화재는 캘리포니아, 뉴욕, 뉴저지 등을 중심으로 자동차보험사업을 하고 있다.

8) Direct Premium Written, Exhibit of Premium and Losses, NAIC 2014.

9) 이외에도 노폴트(No Fault) 담보인 개인신체상해보장(Personal Injury Protection) 상품은 운전자의 과실여부와 관계 없이 자동차보험회사가 운전자의 신체상해 손해를 보장하는 상품임.

〈표 II -4〉 국내 손해보험회사 미국 지점의 2014년 주요 원수보험료 현황

(단위: 백만 달러)

구분	삼성화재	동부화재
원수보험료	158.7	146.2
화재보험	0.56	6.4
주택소유자종합보험	—	16.7
기업종합보험(Commercial Multiple Peril)	47.2	83.7
근재보험(Worker's Compensation)	35.3	4.3
해상보험(Ocean Marine)	20.7	—
기타 배상책임보험	13.5	1.9
제조물배상책임보험	21.6	—
자동차보험 합계	18.3	33.2
—	(11.5%)	(22.8%)
개인용 책임보험	—	3.1
상업용 책임보험	15.2	22.2
자동차 대물보험(Physical Damage)	3.1	7.9

주: 괄호 안은 원수보험료 대비 비중임.

자료: 각사 연차보고서.

재보험의 경우 두 회사 모두 외부 재보험회사에게 출재하는 규모가 상당한데 삼성화재는 2014년 8,562만 달러를 출재했고 동부화재는 5,281만 달러를 출재했다. 자동차보험의 경우 동부화재는 3,320만 달러 중 1,270만 달러를 출재했고 삼성화재는 원수보험료 1,830만 달러 가운데 600만 달러를 외부 재보험회사에 출재했다. 삼성화재의 경우 외부로부터 재보험을 수재하기도 하는데 기업종합보험에서 366만 달러 등 704만 달러를 수재하였다.

Ⅲ. 자동차보험 해외사업 경영성과 분석

본 장에서는 미국 캘리포니아주에서 사업을 하고 있는 국내 손해보험회사 등 20개 회사의 경영성과와 비용을 비교하고 국내 보험회사와 일본 보험회사의 미국 사업 조직구조, 자본금 규모 등을 비교한다. 해외 시장에서의 경영성과 분석이 보험회사의 본원적 경쟁력을 반영하기에는 제한적인 측면이 있지만 국내 손해보험회사의 자동차보험 경쟁력을 가늠할 수 있을 것으로 생각한다. 특히 미국 캘리포니아 자동차보험 시장의 경우 경쟁도가 높기 때문에 각 보험회사들은 자신들이 보유하고 있는 자원을 충분히 활용하여 이익을 추구할 유인이 존재한다. 그러나 현지 사업기간이 짧기 때문에 나타날 수 있는 인지도, 관련 인프라 부재 등 현지화 비용(Liabilities of Foreignness)으로 경영성과가 미미할 수도 있다.

1. 국내 손해보험회사의 현지 경영성과

가. 분석대상 보험회사와 경영성과 지표

2010년 이후 시장상황을 반영하기 위해 2012년과 2014년 경영지표를 사용하고 있으며 경영성과 지표로는 손해율과 세전보험영업이익을 비교한다. 비용지표로는 손해사정비, 일반관리비(General Expense), 판매비(Selling Expense)를 비교한다. 손해사정비는 손해액 관리를 위해 지출하는 비용으로 보험회사의 위험관리 역량을 반영하고 있어 손해율과 손해사정비용을 별도로 분석한다. 경영성과와 비용지표는 전미 보험감독자협의회(National Association of Insurance Commissioner, 이하 'NAIC')가

수집하는 각 보험회사들의 연차보고서 원자료와 NAIC의 기준을 이용하여 추정한다. 연차보고서에는 미국 전역에서의 1월 1일부터 12월 31일간(Calendar-Year)의 경영성과를 공시하는 보험영업비용도(Insurance Expense Exhibits, 이하 'IEE')와 각 사업 지역(주)에서의 재보험 출재 이전의 원수거래(Direct transactions) 결과를 공시하는 Statutory Page 14이 포함되어 있다. 두 자료에는 지역별, 보험상품(Line)별로 원수보험료(Direct Premium Written)와 경과보험료(Direct Premium Earned), 발생손해액(Direct Loss Incurred), 손해사정비와 일반관리비, 판매비 관련 자료가 있어 보험회사의 보험상품별, 주별(by State) 영업이익을 NAIC의 방식으로 추정할 수 있다. 추정일 수 밖에 없는 이유는 NAIC가 사용한 자료는 감독회계(SAP) 자료인데 이를 다른 업권의 경영성과와 비교하기 위해 일반회계기준(GAAP) 기준으로 전환하는 과정에서 오차가 발생할 수 있기 때문이다. 이러한 한계를 갖고 있지만 동일한 기준으로 비교 대상 보험회사의 주별, 보험상품별 경영성과를 추정할 수 있다는 장점이 있는 것으로 판단된다.

NAIC의 손해사정비, 일반관리비, 판매비, 보험영업이익 추정방식을 <표 Ⅲ-1>에 제시하고 있다. 세전보험영업이익에 합산되는 보험료 결손 준비금(Premium Deficiency Reserve Addition)은 추정하는 데 어려움이 있고 계약자 배당금은 미미하여 제외하였다. 손해사정비의 경우 NAIC는 각 지역(주)에서 발생한 보험회사의 원수거래에서 지출된 Direct Defense and Cost Containment Expense Incurred와 미국 전체 사업에서 지출한 손해사정 및 기타 비용(Adjusting and Other Expense Incurred)을 미국 사업 발생손해액 대비 캘리포니아 지역 발생손해액의 비율에 곱한 값과 합산하여 추정하고 있다. 이는 특정연도, 특정지역에서 보험회사가 지출한 손해사정비와 특정지역에서 발생한 손해사정 관련 기타 비용의 합으로 생각할 수 있는데, 특정지역에서 발생한 손해사정 관련 기타 비용은 미국 사업에서 지출한 손해사정 관련 기타 비용을 미국 지역 발생손해액 대비 특정지역의 발생손해액 비중과 곱하여 추정하는 것이다. 일반관리비는 미국 사업에서 발생한 일반관리비를 미국 사업 원수보험료 대비 캘리포니아 지역에서 발생한 원수보험료 비중과 미국 사업 경과보험료 대비 캘리포니아 지역에서 발생한 경과보험료 비중의 산술평균에 곱해서 추정한다. 그리고 판매비는

캘리포니아 지역의 판매비(Commission and Brokerage Expense)를 캘리포니아 지역 원수보험료 대비 경과보험료 비중에 곱한 값과 미국 사업에서 지출한 기타 인수 비용(Other Acquisition, Field Supervision and Collection Expense Incurred)을 미국 지점 원수보험료 대비 캘리포니아 지역 경과보험료 비중에 곱한 값을 합산하여 추정한다.

〈표 Ⅲ-1〉 세전보험영업이익과 비용 산출 방식

Statutory Page by State (캘리포니아)	Insurance Expense Exhibits	계산 항목
Direct Premium Earned(a)	Direct Premium Earned(A)	—
Direct Loss Incurred(b)	Direct Loss Incurred(B)	—
Direct Premium Written(c)	Premium Written(C)	—
Direct Defense and Cost Containment Expense Incurred(d)	Adjusting and Other Expense Incurred(D)	손해사정비 (Loss Adjustment Expense)(1)
$\text{손해사정비} = d + D \times (b/B)$		
—	General Expense Incurred(G)	일반관리비 (General Expense)(2)
$\text{일반관리비} = G \times (0.5 \times (a/C) + 0.5 \times (a/A))$		
Commissions and Brokerage Expense(s)	Other Acquisition Field Supervision Collection Expense Incurred(S)	판매비 (Selling Expense)(3)
$\text{판매비} = s \times (a/c) + S \times (a/C)$		
—	세전보험영업이익 (Underwriting Profit)	$(a) - (b) - (1) - (2) - (3) - \text{제세공과금}$ $- \text{계약자 배당금} + \text{보험료 결손 준비금}$

자료: NAIC(2014).

NAIC가 비용 추정에서 원수보험료(Direct Written Premium) 대비 경과보험료(Direct Earned Premium) 비중을 이용하는 이유는 당해연도에 보험회사가 제공한 보험 서비스와 관련된 비용만을 반영하기 위한 것으로 보인다. 왜냐하면 당해연도에 보험회사

가 보유하고 있는 위험에 대해 지출한 비용을 인식하는 것이 일반회계기준에 부합하기 때문이다.¹⁰⁾

나. 자동차보험 경영성과

국내 손해보험회사의 캘리포니아 자동차보험 경영성과 비교 대상으로 18개 보험회사를 선택하였고(〈표 I-1〉 참조), 국내 보험회사를 포함한 20개 보험회사를 경과보험료 기준으로 5개 그룹으로 구분하였다. 자동차보험 전체 경과보험료를 기준으로 20개 회사를 20퍼센타일, 40퍼센타일, 60퍼센타일, 80퍼센타일을 기준으로 구분하였다. 1그룹을 경과보험료 하위 20퍼센타일, 2그룹을 40퍼센타일 이하 20퍼센타일 이상, 3그룹을 60퍼센타일 이하 40퍼센타일 이상, 4그룹을 80퍼센타일 이하 60퍼센타일 이상, 그리고 80퍼센타일 이상을 5그룹으로 분류하였다. 5그룹에 포함된 회사는 6개이며 4그룹 3개, 3그룹 5개, 2그룹과 1그룹에는 각각 3개사가 포함되었다. 동부화재는 4그룹에, 그리고 삼성화재는 3그룹에 포함되었다. 4그룹에 포함된 동부화재의 자동차보험 경과보험료는 1,310만 달러로 미국의 Arch(2,840만 달러), 캐나다의 Hudson(2,440만 달러)과 차이가 있지만 세전보험영업이익은 동부화재가 흑자를 기록하였다.

10) NAIC는 「Report on Profitability by Line by State in 2014」에서 일반관리비와 판매비 추정과 관련하여 다음과 같이 기술하고 있음. “Countrywide general expenses are multiplied by the ratio of statewide direct premiums earned to one-half countrywide direct premium earned and one-half countrywide direct premiums written. In effect, this treatment adjusts one-half of general expenses to recognize that, on a GAAP basis, a portion of general expenses represent prepaid expenses on a GAAP basis, ... and commissions and brokerage expenses are multiplied by the ratio of statewide direct premiums earned to statewide direct premium writtens.” 그리고 손해사정비에 대해서는 “Direct defense cost containment expenses are reported by state in the annual financial statement. Countrywide adjusting and other expenses related to losses from the IEE are multiplied by the ratio of statewide direct losses incurred from the IEE.”라고 기술하고 있음.

〈표 Ⅲ-2〉 분석대상 손해보험회사의 캘리포니아 지역 자동차보험 경영성과

(단위: 백만 달러)

그룹	회사명	보험그룹	보험그룹 국적	경과보험료		세전 보험영업 이익
				합계	개인용 비중	
5	Allstate	Allstate	미국	279.6	85.8%	83,519
5	Commerce	MAPFRE	스페인	90.3	91.8%	-12,059
5	Zurich America	Zurich	스위스	66.0	0.0%	-0,484
5	QBE Ins	QBE	호주	57.7	18.3%	-4,046
5	Philadelphia	Tokio Marine	일본	54.6	8.3%	-10,524
5	Federal	Chubb	미국	51.8	53.0%	3,079
4	Arch Ins	Arch	미국	28.4	0.0%	-0,053
4	Hudson	Farifax	캐나다	24.4	14.7%	-6,943
4	동부화재	—	한국	13.1	13.3%	0,047
3	American Alt.	Munich Re	독일	10.1	0.0%	-1,616
3	Sompo Japan of America	NKSJ	일본	4.7	0.0%	0,181
3	Mitsui Sumitomo America	MS & Ad	일본	3.1	0.0%	0,464
3	Corepointe	AmTrust	미국	4.0	0.0%	0,059
3	삼성화재	—	한국	3.0	0.0%	-1,176
2	Hanover	Hanover	미국	1.2	1.6%	0,747
2	Allied	Allied	독일	0.852	0.0%	-0,015
2	ACE P&C	ACE	스위스	0.790	0.0%	0,315
1	NA Specialty	Swiss Re	스위스	0.175	0.0%	0,047
1	Catlin	Catlin	영국	0.083	0.0%	-0,045
1	Generali Branch	—	이탈리아	0.026	43.9%	0,030

주: 경과보험료와 세전보험영업이익은 자동차보험 전체이며 2012년과 2014년 평균임.

자료: NAIC.

20개 회사들 가운데 9개 회사가 개인용과 상업용 자동차보험사업을 모두하고 있고 나머지 11개 회사들은 상업용 자동차보험 영업만을 하고 있다. 9개 회사들 가운데 개인용 자동차보험 비중이 50% 이상인 회사들은 미국의 Allstate와 Chubb, 그리고 스페인의 MAPFRE가 2008년에 인수한 Commerce 등 3개 회사에 불과하다.¹¹⁾ 2012년과

11) Commerce Group은 2013년 미국 개인용 자동차보험시장에서 19번째로 크고 메사추세츠 지역에서 가장 규모가 큰 보험회사임.

2014년 평균 세전보험영업이익 흑자를 기록한 회사는 10개 회사인데 우리나라의 동부화재, 일본의 Sompo Japan과 미쓰이 스미토모 미국법인, 그리고 경과보험료 규모가 300만 달러 이하의 작은 회사들도 소폭이지만 세전보험영업이익 흑자를 기록하였다.

다음의 <표 Ⅲ-3>은 경과보험료 규모를 기준으로 20개 보험회사를 다섯 개의 그룹으로 구분하여 각 그룹의 손해율과 세전보험영업이익을 제시하고 있다. 또한 캘리포니아 자동차보험시장에서 경쟁하는 350개 회사들의 손해율과 세전보험영업이익도 제시하고 있다. 350개 회사들의 그룹별 경영지표를 제시하는 이유는 분석대상 보험회사들의 대부분인 외국 보험회사의 시장 경쟁력을 포지셔닝 해보기 위함이다. 먼저 경과보험료 규모와 손해율의 관계를 살펴보면 3그룹 이상에서 경과보험료 규모가 커짐에 따라 손해율이 낮아지는 것으로 나타났다.¹²⁾ 350개 회사를 대상으로 한 비교에서는 3그룹의 손해율이 70.56%에서 4그룹 67.48%, 5그룹 64.44%로 경과보험료 규모가 커짐에 따라 손해율이 낮아지는 모습을 보인다. 이러한 결과는 20개 보험회사의 표본에서도 동일하게 나타나고 있다. 3, 4, 5 그룹에서 분석대상 보험회사들의 평균 손해율이 전체 보험회사의 평균 손해율보다 낮은 것으로 나타났다. 우리나라의 동부화재의 2012년과 2014년 평균 손해율은 52.08%로 4그룹 시장 평균인 67.48%보다 낮고 삼성화재의 경우 93.79%로 3그룹 시장 평균 손해율 70.56%, 분석대상 평균 손해율 65.48%보다 높은 것으로 나타났다.

세전보험영업이익의 경우도 대형 보험회사인 5그룹의 경우 평균적으로 991만 달러 흑자를 기록했다. 반면 3그룹과 4그룹의 경우 평균 세전보험영업이익은 적자를 기록하였다. 그러나 동부화재는 4그룹의 다른 회사들에 비해서 47만 달러의 자동차보험 보험영업이익을 기록했고 삼성화재는 그룹 평균 보험영업이익 적자보다 큰 세전보험영업이익 적자를 기록했다. 손해율과 세전보험영업이익 측면에서 동부화재의 포지셔닝은 중상위권으로 보이나 삼성화재는 중하위권인 것으로 보인다. 다음에서는 분석대상 보험회사들의 경영성과를 개인용과 상업용 자동차보험으로 구분하여 살펴보았다.

12) 1그룹의 손해율이 분석대상 표본의 경우 11.5%, 전체 표본의 경우 마이너스 값을 기록하고 있음. 규모가 작은 보험회사들이 많고 보험금 지급보다 전년도에 지급했던 보험금이 환입되는 경우가 있어서 손해율이 마이너스 값을 갖는 것으로 보임.

〈표 Ⅲ-3〉 분석대상 손해보험회사 그룹별 자동차보험 경영성과

(단위: 백만 달러)

구분	표본 수	시장 점유율	경과보험료	손해율	세전보험 영업이익
1그룹	3	0.0007	0.095	11.51	0.041
	70	0.0008	0.133	-193.13	—
2그룹	3	0.0068	0.937	30.05	0.349
	70	0.0077	1.688	65.83	—
삼성화재(3그룹)	—	0.0003	2.996	93.79	-1.176
3그룹	5	0.0324	5.000	65.48	-0.497
	70	0.0288	6.584	70.56	—
동부화재(4그룹)	—	0.0839	13.145	52.08	0.047
4그룹	3	0.1039	20.622	62.04	-1.381
	70	0.0891	21.170	67.48	—
5그룹	6	0.3880	100.003	59.18	9.913
	70	0.7182	169.733	64.44	—
전체	20	0.7139	34.499	—	2.700
	350	0.1689	39.862	—	—

주: 각 그룹 하단의 수치는 전체 표본의 평균치임. 표준편차는 공간의 제약으로 보고하지 않기로 함.
 자료: NAIC.

다. 개인용 자동차보험

개인용 자동차보험 경과보험료를 기준으로 9개 분석대상 회사를 다섯 개의 그룹으로 구분하여 경영성과를 분석하였다. 동부화재의 경우 2012년과 2014년 개인용 자동차보험 경영성과가 연차보고서에 나타나지만 2014년에는 개인용 자동차보험을 중단하였다고 밝히고 있어 해석에 주의를 기울일 필요가 있다. 대형사인 Allstate가 5그룹, Commerce와 Federal이 4그룹에 속해있으며 동부, Hudson, Philadelphia가 2그룹이며 나머지는 1그룹에 속해있다. 각 그룹에 속하는 회사들의 개인용 경과보험료와 시장 점유율, 세전보험영업이익을 아래의 〈표 Ⅲ-4〉에 제시하였다.

〈표 Ⅲ-4〉 분석대상 손해보험회사의 캘리포니아 지역 개인용 자동차보험 경영성과

(단위: 백만 달러)

그룹	회사명	보험그룹	보험그룹 국적	경과 보험료	자동차 M/S	세전 보험영업 이익
5	Allstate	Allstate	미국	244.85	0.88	85.48
4	Commerce	MAPFRE	스페인	83.59	0.31	-12.46
4	Federal	Chubb	미국	26.97	0.15	3.26
2	QBE Ins	QBE	호주	16.13	0.02	-5.73
2	Philadelphia	Tokio Marine	일본	4.92	0.02	-0.37
2	Hudson	Farifax	캐나다	4.18	0.01	-0.99
2	동부화재	—	한국	2.33	0.00	-1.08
1	Hanover	Hanover	미국	0.02	0.00	-0.03
1	Generali Branch	—	이탈리아	0.01	0.00	0.01

주: 경과보험료와 세전보험영업이익은 자동차보험 전체이며 2012년과 2014년 평균임.

자료: NAIC.

Allstate의 경우 경과보험료 2억 4,485만 달러, 세전보험영업이익 8,548만 달러로 규모가 가장 크고 수익성도 월등히 좋다. Chubb그룹에 속한 Federal의 경과보험료는 Allstate의 1/10 수준이고 세전보험영업이익도 326만 달러에 불과하다. 스페인의 MAPFRE가 인수한 Commerce의 경우 경과보험료 규모는 8,359만 달러이지만 2012년과 2014년 평균 세전보험영업이익은 1,246만 달러 적자를 기록했다. 일본의 동경해상이 2008년 인수한 Philadelphia도 캘리포니아 개인용 자동차부문에서 37만 달러 적자를 기록했다. 미국의 대형 보험회사인 Allstate와 Federal이 세전보험영업이익 흑자를 기록하는 것으로 나타나 개인용 자동차보험 시장에서는 규모가 큰 미국 회사들의 수익성이 상대적으로 좋은 것으로 보인다.

전체 168개 자동차보험회사들은 캘리포니아 개인용 자동차보험 시장에서 평균적으로 0.5%의 시장점유율을 갖는 것으로 나타났다. 〈부록 I〉에서 기술한 바와 같이 상위 4개사의 개인용 자동차보험 시장점유율이 45%에 불과하여 시장의 경쟁도가 높다. 대형사 비중이 높은 5그룹의 경우 34개 회사가 사업을 하고 있는데 이들의 평균 경과보험료는 4억 6,570만 달러이나 캘리포니아 지역 평균 시장점유율은 2.1%이다.

Allstate의 경우 미국 캘리포니아 시장에서 경과보험료가 그룹 시장 평균의 절반 수준이며 2012년과 2014년 평균 손해율은 33.9%로 5그룹 시장 평균 손해율인 64.2%보다 낮아 5그룹 보험회사들에 비해 상대적으로 수익성이 좋은 것으로 보인다. 4그룹에 속한 Federal과 Commerce의 규모는 4그룹 시장 평균과 유사하고 손해율은 60.9%로 시장 평균 손해율 64.8%보다 다소 낮다. 2그룹에 속한 동부화재의 경과보험료는 232만 달러로 2그룹 시장 평균 경과보험료 253만 달러와 유사하지만 손해율은 84.5%로 그룹 시장 평균 64.9%, 분석대상 평균 77.1%보다 높다. 경과보험료와 손해율 측면에서 동부화재의 개인용 자동차보험 경영성과는 경쟁하는 외국 보험회사들에 비해서(분석대상 4개 회사), 그리고 시장 평균에 비해서도 낮은 것으로 보인다.

〈표 Ⅲ-5〉 분석대상 개인용 자동차보험 그룹별 경영성과

(단위: 백만 달러)

구분	표본 수	시장 점유율	경과보험료	손해율	세전보험 영업이익
1그룹	2	0.0001	0.016	9.0	-0.009
	33	0.0009	0.195	234.6	—
2그룹	4	0.0132	6.886	77.1	-2.044
	34	0.0125	2.537	64.9	—
동부화재(2그룹)	—	0.0042	2.325	84.5	-1.084
3그룹	0	—	—	—	—
	33	0.0642	13.841	67.6	—
4그룹	2	0.2278	55.281	60.9	-4.601
	34	0.3053	57.207	64.8	—
5그룹	1	0.8797	244.851	33.9	85.484
	34	2.1396	465.668	64.2	—
전체	9	0.1543	19.181	55.9	3.395
	168	0.5101	109.090	98.6	—

주: 각 그룹 하단의 수치는 전체 표본의 평균치임. 표준편차는 공간의 제약으로 보고하지 않음.
자료: NAIC.

개인용 자동차보험 경과보험료와 손해율 간에는 역(逆)의 관계가 있는 것으로 보인다(〈그림 Ⅲ-1〉 참조). 동부화재의 경우 2014년 개인용 자동차보험 손해율이 마이너스를 기록하였고¹³⁾ 경과보험료가 2억 4,400만 달러인 Allstate는 규모가 크기 때문

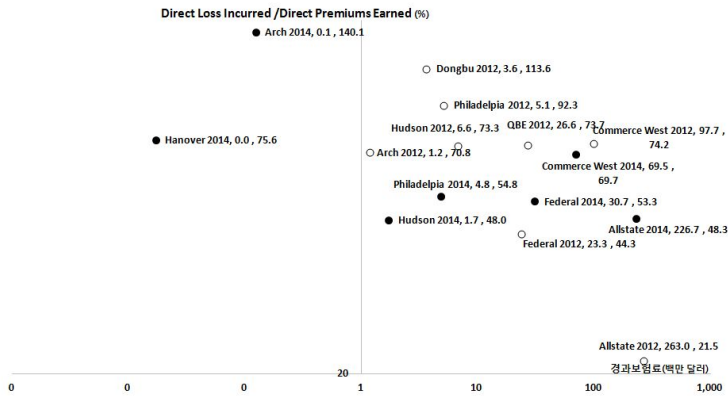
에 그림에서 제외하였으나 평균 손해율이 33.9%인 점을 고려하면, 경과보험료 규모와 손해율 간에 역의 관계가 있는 것으로 보인다. 회사별로는 Arch의 경우 손해율이 2012년 70%에서 140%로 상승하였으나 Philadelphia는 2012년 90%수준에서 2014년 60% 이하로 하락하였다. 반면 Federal과 Commerce의 경우 손해율이 안정적인 것으로 나타났다.

분석대상 보험회사들과 더불어 전체 개인용 자동차보험회사를 대상으로 해도 경과보험료 규모가 커지면서 손해율이 줄어드는 관계가 보인다. 특히 3, 4, 5그룹의 경우 33~34개 보험회사들이 각 그룹에 속해 있는데 3그룹의 경과보험료는 1,384만 달러, 4그룹 5,720만 달러, 5그룹 4억 6,567만 달러이다. 그룹 평균 손해율은 3그룹 67.6%, 4그룹 64.8%, 5그룹 64.2%로 손해율이 다소 줄어드는 모습을 보인다. 이러한 캘리포니아 개인용 자동차보험시장에서 발생하는 경과보험료 규모와 손해율 간의 관계는 대형 보험회사들이 인지도와 브랜드 파워, 언더라이팅 역량을 바탕으로 중산층 이상의 고객을 대상으로 한 프리미엄 전략(High Premium)을 채택하고 있기 때문인 것으로 보인다.¹⁴⁾ 또한 저소득층, 사고빈도가 높은 고객들은 인수를 거절하여 브랜드 파워가 낮은 보험회사들에 비해 위험도가 낮은 소비자의 계약을 인수할 수 있기 때문에 손해율이 낮은 것으로 보인다.

13) 2014년 동부화재의 개인용 자동차 발생손해액은 -135,500달러로 보고되었는데 전년도 지급보험금 일부가 환입되었기 때문이다.

14) 개인용 자동차보험회사 9개 가운데 QBE, Philadelphia, Commerce를 제외한 6개 회사가 미국 회사들임. 그러나 동경해상이 인수한 Philadelphia와 MAPFRE가 인수한 Commerce가 미국에서 사업을 시작한 회사들이라는 점을 고려하면 대부분 현지에서 인지도가 높을 것으로 보임.

〈그림 Ⅲ-1〉 캘리포니아 개인용 자동차보험 경과보험료와 손해율 추이



주: 회사명 뒤의 숫자들은 연도, 경과보험료(백만 달러), 손해율임.

자료: NAIC.

보험회사의 규모에서 발생하는 다른 장점은 비용측면에서 찾아볼 수 있다. 아래의 〈표 Ⅲ-6〉은 9개 분석대상 개인용 자동차보험회사의 손해사정비, 일반관리비, 판매비의 합계로 사업비를 정의한 후, 경과보험료 대비 사업비와 경과보험료 대비 사업비 각 항목의 비율을 제시하고 있다. 경과보험료와 손해율 간의 관계와 유사하게 경과보험료 규모가 커질수록 사업비율이 감소하는 모습을 보인다. 규모가 작은 1그룹과 2그룹을 제외할 경우 규모와 사업비 간의 관계는 더욱 뚜렷하게 보인다. 4그룹과 5그룹의 경우 사업비율은 31.2%, 40.5%로 2그룹의 47.1%보다 작은 것으로 나타났다. 특히 손해사정비율이 5그룹 7.9%, 4그룹 12.3%로 2그룹의 20%보다 작다. 동부화재의 경우 2그룹 평균 사업비율 47.1%와 유사한 수준의 사업비율 45.3%를 보이고 있으나 손해사정비율과 일반관리비율은 그룹 평균을 소폭 상회하고 있다. 판매비율의 경우 그룹 평균 23%보다 작은 17.4%를 기록하고 있는데 이는 개인용 자동차보험 사업을 2012년 이후 중단했기 때문인 것으로 보인다. 경과보험료 규모가 큰 4그룹과 5그룹과 비교해보면 동부화재 미국 캘리포니아 지점의 손해사정비율이 상대적으로 높다.

〈표 Ⅲ-6〉 분석대상 개인용 자동차보험 그룹별 사업비율

(단위: 백만 달러, %)

구분	표본 수	경과 보험료	사업비율	손해사정비율	일반관리비율	판매비율
1그룹	2	0,016	127.3	11.2	8.7	107.4
2그룹	4	6,886	47.1	20.0	1.5	23.0
동부화재(2그룹)	—	2,325	45.3	25.3	2.7	17.4
3그룹	0	—	—	—	—	—
4그룹	2	55,281	40.5	12.3	4.5	23.6
5그룹	1	244,851	31.2	7.9	5.7	17.5
전체	9	19,181	56.4	8.8	2.1	60.5

주: 1) 사업비=손해사정비+일반관리비+판매비로 정의되고 경과보험료는 백만 달러, 나머지는 %임.

2) 사업비율 항목들은 NAIC의 기준에 따라 추정된 것으로 분석대상 자동차보험회사에 국한됨.

자료: NAIC.

2그룹에 속한 호주, 일본, 캐나다, 그리고 우리나라 자동차보험회사의 평균 경과보험료는 689만 달러로 4그룹에 속한 스페인 MAPFRE와 미국의 Chubb 그룹의 평균 경과보험료 5,528만 달러의 1/9 수준이고 사업비율도 6.6%p 높은 것으로 나타났다. 2그룹의 평균 손해사정비율은 4그룹에 비해 7.7%p 높고 판매비율도 6.0%p 높은 것으로 나타났다. 4그룹에 비해 규모가 월등히 큰 5그룹의 Allstate와 비교할 경우 1그룹과 2그룹에 속한 외국계 보험회사들의 개인용 자동차보험 경영성과는 열등한 것으로 나타났다.

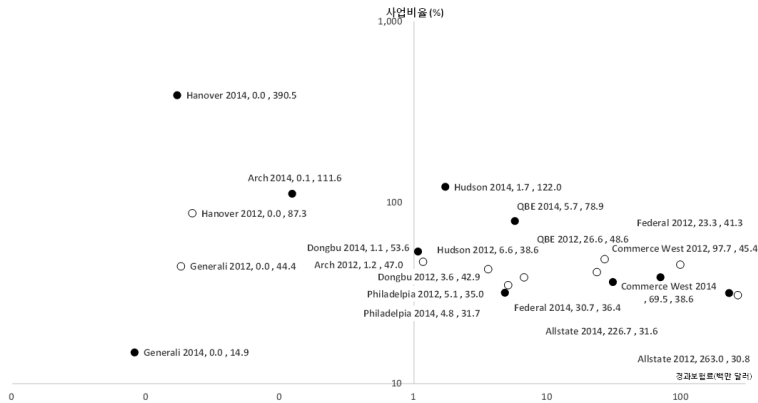
개인용 자동차보험의 경과보험료 규모와 사업비율 간의 관계를 다음의 〈그림 Ⅲ-2〉에서 제시하고 있다. 개인용 자동차보험회사 규모의 차이가 크기 때문에 횡축인 경과보험료는 로그변환하여 회사별 순위는 유지하되 경과보험료의 금액을 조정하였다. Allstate, Commerce, Federal 등 Hanover를 제외한 대부분 보험회사들의 2012년과 2014년 사업비율은 큰 변동이 없는 것으로 보인다.¹⁵⁾ 그리고 경과보험료 규모가 커질수록 사업비율이 낮아지는 특징이 나타나고 있다.¹⁶⁾ 주목할 만한 점은 규모가 작은

15) Hanover의 경우 2014년 개인용 자동차보험 경과보험료는 0이고 사업비율은 350.9%이기 때문에 그림에서 제외하였음.

16) 통계분석을 통한 가설검정은 추후 과제로 남겨둠.

보험회사들의 경우 개인용 자동차보험 규모를 줄이고 있다는 점이다. 전술한 바와 같이 동부화재도 개인용 자동차보험에서 철수하였고 Hanover의 경우 2014년 개인용 자동차보험 경과보험료는 0으로 나타났다. QBE의 경우 경과보험료가 2012년 2,657만 달러에서 2014년 567만 달러로 크게 줄어들었다.

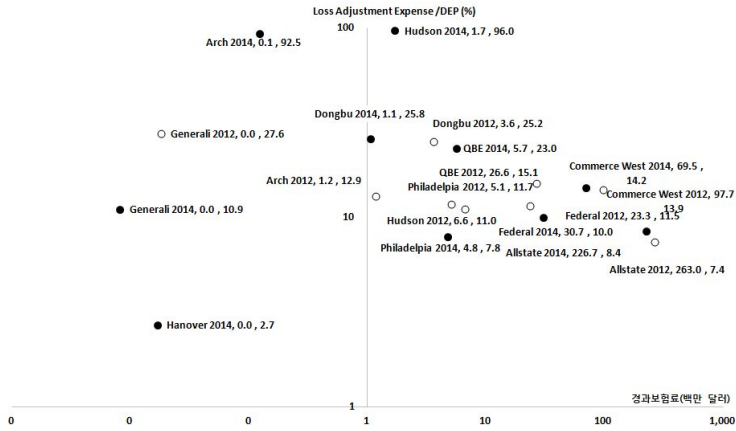
〈그림 Ⅲ-2〉 캘리포니아 개인용 자동차보험 경과보험료와 사업비율 추이



주: 회사명 뒤의 숫자들은 연도, 경과보험료(백만 달러), 사업비율임.
자료: NAIC.

경과보험료와 손해사정비용의 관계도 경과보험료와 사업비율 간의 관계와 유사하게 나타나는데 경과보험료 규모가 커질수록 손해사정비용이 작아지는 모습을 보인다(〈그림 Ⅲ-3〉 참조). 규모가 클수록 손해율이 낮기 때문에 손해액 관리 비용인 손해사정비용이 낮은 것으로 보인다. 2014년의 경우 Arch, Hudson에 비해 Allstate, Federal, Philadelphia 등 규모가 큰 회사들의 손해사정비용이 상대적으로 작은 것으로 나타났고, 2012년의 경우에서도 Arch, Philadelphia에 비해 Allstate의 손해사정비용이 작은 것으로 관측된다. 또한 경과보험료 규모가 큰 보험회사들의 2012년과 2014년 손해사정비용은 Hanover, Hudson, 동부화재 등 규모가 작은 회사들에 비해 안정적인 것으로 보인다.

〈그림 Ⅲ-3〉 캘리포니아 개인용 자동차보험 경과보험료와 손해사정비율 추이



주: 회사명 뒤의 숫자들은 연도, 경과보험료(백만 달러), 손해사정 비율임.
자료: NAIC.

손해율과 손해사정비율의 합을 보험회사의 위험(손해)관리 경쟁력으로 볼 수 있는데 이는 손해사정비용이 지급 보험금의 절감 혹은 관리를 위해 사용되는 비용이기 때문이다. 2012년과 2014년 평균 손해율이 33.9%인 Allstate의 경우 손해사정비율은 평균 7.9%에 불과하고 Federal, Commerce, Philadelphia의 경우 손해율은 각각 49.4%, 72.4%, 74.0%이며 손해사정비율은 10.6%, 14.1%, 9.8% 수준이다. 반면 손해율이 높은 QBE, 동부화재의 경우 손해율이 81.6%, 84.5%이며 손해사정비율은 16.5%, 25.3% 수준이다(〈표 Ⅲ-7〉 참조). 이상의 결과는 개인용 자동차보험의 경우 경과보험료와 손해율 간의 관계에서 나타난 바와 같이 대형 보험회사들의 브랜드 파워와 프리미엄 전략, 그리고 언더라이팅 역량으로 위험도가 낮은 소비자들의 계약을 인수할 수 있어 손해율이 상대적으로 낮기 때문에 손해사정비율이 낮은 것으로 보인다.

〈표 Ⅲ-7〉 주요 보험회사의 개인용 자동차보험 손해율과 손해사정비율

(단위: %)

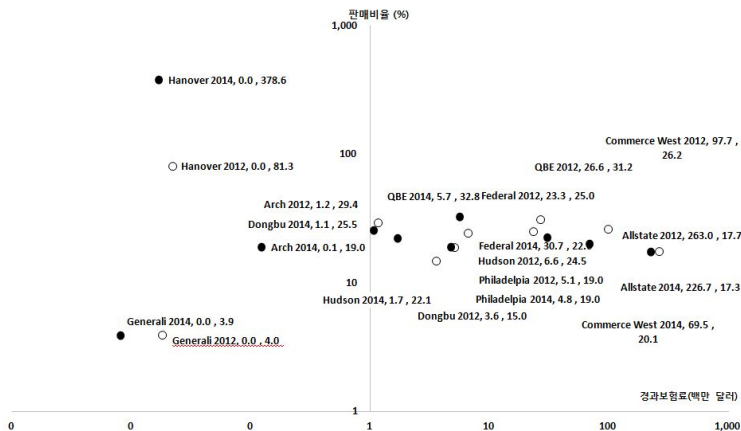
구분	손해율	손해사정비율	합계
Allstate	33.9	7.9	41.8
Federal	49.4	10.6	60.0
Hudson	68.1	28.5	96.6
Commerce	72.4	14.1	86.5
Philadelphia	74.0	9.8	83.8
QBE	81.6	16.5	98.1
동부화재	84.5	25.3	109.8

주: 손해율 = 발생손해액 / 경과보험료

자료: NAIC.

판매비율의 경우 Allstate는 2012년 17.7%, 2014년 17.3%로 규모가 작은 동부화재(25.5%)나 Hudson(22.1%), Federal(22.6%) 등과 비교할 때 상대적으로 낮은 것으로 나타났다. 판매비율에서 회사별로 차이가 발생하는 이유는 회사별 마케팅 전략과 판매채널의 차이 때문인 것으로 보인다.

〈그림 Ⅲ-4〉 캘리포니아 개인용 자동차보험 경과보험료와 판매비율 추이



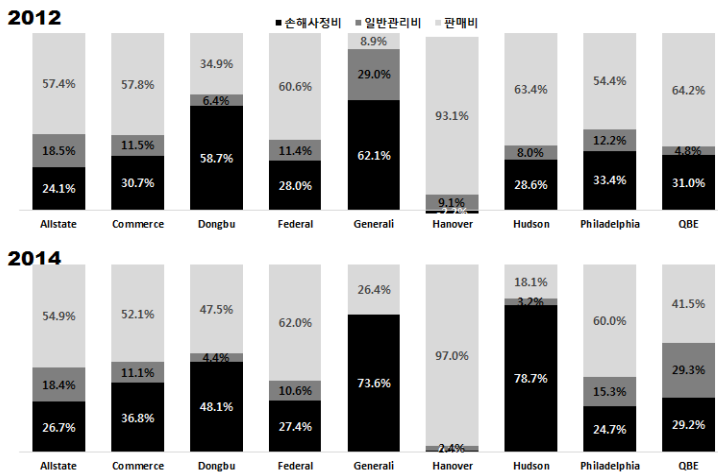
주: 회사명 뒤의 숫자들은 연도, 경과보험료(백만 달러), 판매비율임.

자료: NAIC.

개인용 자동차보험 사업비 대비 사업비 항목별 비중을 다음의 <그림 Ⅲ-5>에서 제시하고 있다. 동부화재의 경우 손해사정비 지출의 경우 전체 사업비에서 차지하는 비중이 2012년 58.7%, 2014년 48.1%로 지점으로 사업하고 있는 Generali에 비해서는 낮지만 대형 자동차보험회사에 비해서는 상대적으로 높다. 반면 Allstate, Commerce, Federal 등 대형 보험회사의 경우 손해사정비 지출 비중이 24%에서 36% 내외로 나타났다.

사업비 대비 판매비 지출 비중에서도 동부화재와 Generali가 모두 낮은 것으로 나타났다. 규모가 작기 때문에 판매비가 적은 것으로 나타난 것으로 보이며 이러한 차이는 판매채널의 차이에서 기인한 것으로 보인다.

<그림 Ⅲ-5> 캘리포니아 주요 개인용 자동차보험회사들의 비용 항목별 비교



주: 사업비 대비 사업비 각 항목별 비중임.
자료: NAIC.

개인용 자동차보험 회사 가운데 규모가 가장 큰 Allstate의 경우 상품개발, 언더라이팅, 보상 업무를 모두 내부화(Internalize)하여 운영하고 있으며 판매채널도 전속채널이다. 반면 대부분의 중소형 회사들은 판매와 보상을 외부업체에 위탁하고 이를 관리하는 전략을 취하고 있다. 동부화재의 경우 캘리포니아 사업 기간이 길지 않아 자동차보험 관련 인적·물적 인프라가 취약했기 때문에 전산시스템 구축, 언더라이팅, 판

매, 계약 통지까지 일괄적으로 처리하는 Managed General Agency에 의존해왔다. 그리고 손해사정과 보상 업무를 외부업체와 2009년 위탁계약으로 운용하고 있으며 청구건당 수수료를 지급하고 매년 계약을 갱신하는 구조이다. 동부화재를 포함한 2그룹과 1그룹의 손해사정비용 등 사업비용이 4그룹과 5그룹에 비해 높은 이유가 현지 인프라 부재인 것으로 판단된다. 인프라 부재와 더불어 대형 보험회사들의 인지도와 브랜드 파워, 언더라이팅 역량 등으로 국내 손해보험회사 등 외국 보험회사들이 경쟁하기 어렵기 때문에 개인용 자동차보험시장에서 외국 보험회사들이 철수하고 있다.

라. 상업용 자동차보험

미국 상업용 자동차보험 시장은 개인용 자동차보험에 비해 경쟁이 더 심하고 자동차보험회사들의 이익 변동성이 큰 시장이다(〈부록 I〉 참조). 앞에서 살펴본 바와 같이 개인용 자동차보험 시장 규모는 상업용에 비해 10배 정도 크지만 보험회사 수를 비교해보면 상업용 시장의 보험회사가 256개로 개인용 시장의 168개 보다 더 많다. 그리고 상위 4개사 시장점유율도 개인용 자동차보험의 경우 45%이나 상업용 자동차보험은 35% 수준으로 집중도가 낮다. 이익 변동성의 경우 개인용에 비해 평균 손해율은 낮지만 대형사고로 인해 손해율의 변동성이 더 크다. 상업용 자동차보험 손해율의 표준편차는 1,274%이나 개인용 자동차보험 손해율의 표준편차는 469%이다.

분석대상 20개 보험회사들 모두 상업용 자동차보험 영업을 하고 있다(〈표 III-2〉 참조). 2012년과 2014년 상업용 자동차보험 평균 경과보험료를 기준으로 분석한 결과를 다음의 〈표 III-8〉에 제시하고 있다. 평균 경과보험료 규모가 가장 큰 회사는 스위스의 Zurich이고 일본 동경해상이 인수한 Philadelphia(4,964만 달러), 호주의 QBE(4,155만 달러), 미국의 Allstate(3,482만 달러) 순이다. 동부화재의 경과보험료는 1,082만 달러로 일본의 Sompo Japan(475만 달러), 미쓰이 스미토모 미국법인(312만 달러), 삼성화재(300만 달러)에 비해 규모가 크다. 세전보험영업이익을 보면 호주의 QBE, 미국의 Arch, 한국의 동부화재, 일본의 Sompo Japan과 미쓰이 스미토모 등이 흑자를 기록하였다. 경과보험료 규모가 적은 Hanover, ACE, NA Specialty, Catlin,

Generali 지점 등이 세전보험영업이익의 흑자를 기록하고 있다. 앞에서 분석한 개인용 자동차보험의 경우와는 다르게 다수의 외국 보험회사들이 세전보험영업이익의 흑자를 기록하였다. 경과보험료 규모의 경우 스위스의 Zurich America, 동경해상의 Philadelphia, 호주의 QBE가 상위권이다.

〈표 Ⅲ-8〉 분석대상 손해보험회사의 캘리포니아 지역 상업용 자동차보험 경영성과

(단위: 백만 달러)

그룹	회사명	보험그룹	보험그룹 국적	경과 보험료	자동차 M/S	세전 보험영업 이익
5	Zurich America	Zurich	스위스	66.01	2.62	-0.48
5	Philadelphia	동경해상	일본	49.64	2.03	-10.16
5	QBE Ins	QBE	호주	41.55	2.47	1.69
5	Allstate	Allstate	미국	34.82	1.67	-1.96
5	Federal	Chubb	미국	24.85	0.90	-0.18
5	Arch Ins	Arch	미국	24.69	1.08	0.11
5	Hudson	Farifax	캐나다	19.21	0.91	-3.15
5	동부화재	—	한국	10.82	0.72	1.13
4	American Alt.	Munich Re	독일	10.14	0.47	-1.62
4	Commerce	MAPFRE	스페인	6.70	0.22	0.40
4	Sompo Japan of America	NKSJ	일본	4.75	0.19	0.18
4	Corepointe	AmTrust	미국	4.00	0.40	0.06
4	삼성화재	—	한국	3.00	0.25	-1.18
3	미쓰이 스미토모 미국	MS & Ad	일본	3.12	0.13	0.06
2	Hanover	Hanover	미국	1.15	0.04	0.78
2	Allied	Allied	독일	0.85	0.07	-0.02
2	ACE P&C	ACE	스위스	0.79	0.07	0.32
1	NA Specialty	Swiss Re	스위스	0.18	0.01	0.05
1	Catlin	Catlin	영국	0.08	0.01	0.05
1	Generali Branch	—	이탈리아	0.01	0.00	0.02

주: 경과보험료와 세전보험영업이익은 자동차보험 전체이며 2012년과 2014년 평균임.
자료: NAIC.

그룹별 손해율과 경과보험료, 그리고 세전보험영업이익은 다음의 <표 Ⅲ-9>에 정리하였다. 개인용 자동차보험의 경우와 유사하게 전체 보험회사를 그룹으로 구분한 경우 경과보험료 규모가 커질수록 손해율이 작아지는 관계가 3, 4, 5그룹에서 관측된다. 분석대상 20개 회사의 그룹별 세전보험영업이익의 경우 4그룹과 5그룹이 적자를 기록한 반면 규모가 작은 1, 2, 3그룹의 세전보험영업이익은 소폭의 흑자를 기록하고 있다. 4그룹에 속한 삼성화재는 그룹 평균 세전보험영업이익 적자보다 큰 평균 117만 달러의 세전보험영업이익 적자를 기록하였으나 동부화재는 5그룹 평균보다 큰 113만 달러의 흑자를 기록하였다. 동부화재의 2012년과 2014년 평균 손해율은 45.1%로 시장 전체 평균 손해율 49.5%보다 다소 낮은 것으로 나타난 반면 삼성화재는 93.8%의 손해율로 평균보다 훨씬 높은 것으로 나타났다.

<표 Ⅲ-9> 분석대상 상업용 자동차보험 그룹별 경영성과

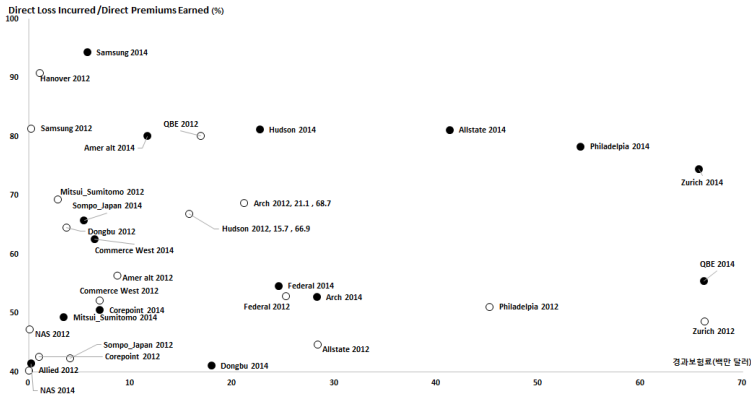
(단위: %, 백만 달러)

구분	표본 수	시장점유율	경과보험료	손해율	세전보험 영업이익
1그룹	3	0.0058	0.090	9.2	0.037
	49	0.0051	0.085	-454.2	-
2그룹	3	0.0609	0.931	29.8	0.359
	52	0.0408	0.951	23.2	-
3그룹	1	0.1322	3.123	58.3	0.062
	52	0.1302	3.283	73.0	-
4그룹	5	0.3090	5.716	65.3	-0.430
	52	0.3804	9.390	68.5	-
삼성화재	-	0.0025	2.996	93.8	-1,176
5그룹	8	1.5500	33.947	61.0	-1,624
	52	1.2982	34.916	64.5	-
동부화재	-	0.7202	10.820	45.1	1,132
전체	20	0.7139	15.317	49.5	2,477
	256	0.3716	9.739	-40.7	-

주: 각 그룹 하단의 수치는 전체 표본의 평균치임. 표준편차는 공간의 제약으로 보고하지 않기로 함.
자료: NAIC.

다음의 <그림 Ⅲ-6>은 분석대상 20개 회사의 경과보험료 기준 규모와 손해율 간의 관계를 보여주고 있다. 256개 회사를 대상으로 한 분석결과와는 다르게 경과보험료 규모가 증가할수록 손해율이 감소하는 관계는 찾아보기가 어렵다.

〈그림 Ⅲ-6〉 캘리포니아 상업용 자동차보험 경과보험료와 손해율 추이



자료: NAIC.

2012년의 경우 규모가 큰 회사들의 손해율이 작아지는 관계가 나타나고 있으나 2014년에는 Allstate, Philadelphia, Zurich의 손해율이 상승하면서 규모와 손해율의 관계가 미약해지는 것으로 보인다. 상업용 자동차보험의 경우 개인용과 다르게 평균 손해율이 낮지만 손해율 변동성이 큰 특성이 반영된 것으로 보이는데 상업용 자동차보험의 보험금 한도가 개인용에 비해서 매우 크기 때문에, 규모가 큰 회사들일수록 지급 보험금 규모가 클 개연성이 높다. 규모가 작은 동부화재의 경우 2014년 손해율이 40% 수준이나 규모가 큰 Zurich, Philadelphia의 경우 80% 내외의 손해율을 기록하였다.

다음의 〈표 Ⅲ-10〉는 그룹별 사업비율, 손해사정비율, 일반관리비율, 판매비율을 보여주고 있는데 5그룹의 손해율 평균이 60.9%, 손해사정비율이 14.6%인 반면 4그룹의 손해율 평균은 65.3%, 손해사정비율은 16.4%이다. 손해사정비율의 경우도 개인용과 유사하게 손해율이 높을수록 손해사정비율이 높은 모습을 보인다. 상업용 자동차보험 4그룹과 5그룹 간에는 경과보험료 규모가 클수록 손해율이 낮고 손해사정비율도 낮은 현상이 관측되는데 대형 보험회사들의 손해액(위험) 관리 역량이 높기 때문일 수도 있다. 그러나 4그룹과 5그룹 간의 손해율, 손해사정비율 차이가 통계적으로 유의하지 않을 수 있기 때문에 결과 해석에 유의할 필요가 있다.

〈표 Ⅲ-10〉 분석대상 상업용 자동차보험 그룹별 사업비율

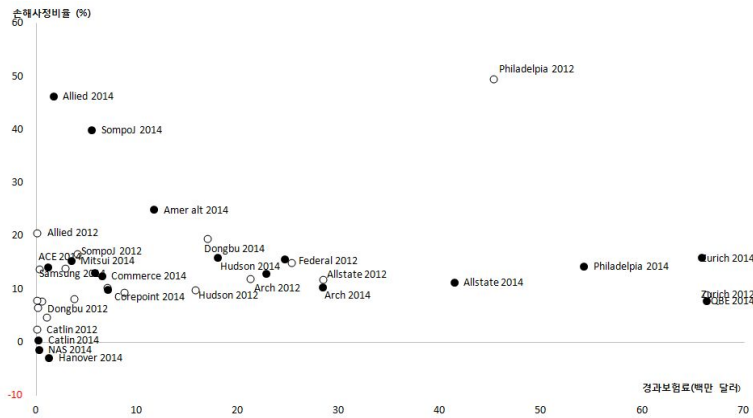
(단위: %)

구분	표본 수	손해율	사업비율	손해사정비율	일반관리비율	판매비율
1그룹	3	9.2	15.2	-8.0	2.3	20.9
2그룹	3	29.8	34.9	10.0	6.7	18.2
3그룹	1	58.3	39.7	14.7	9.1	15.9
삼성화재(4그룹)	—	93.8	45.5	13.0	16.0	16.4
4그룹	5	65.3	43.4	16.4	8.7	18.4
동부화재(5그룹)	—	45.1	44.4	14.5	2.5	27.4
5그룹	8	60.9	38.7	14.6	5.3	18.8
전체	20	46.5	35.8	11.0	6.1	18.8

주: 사업비 = 손해사정비 + 일반관리비 + 판매비로 정의되고 경과보험료는 백만 달러, 나머지는 %임.
 자료: NAIC.

경과보험료 대비 손해사정비율의 경우 2012년에는 Philadelphia를 제외한 대부분의 회사들이 10~20% 내외의 손해사정비율을 유지하고 있으나 2014년에는 Allied, Sampo Japan, American Alternative 등의 손해사정비율이 2012년에 비해 크게 상승하는 것으로 나타났다. 이들 회사들을 제외하고는 20개 회사들 가운데 16개 회사들의 손해사정비율이 유사한 수준인 것으로 보인다. 2012년과 2014년 동부화재의 평균 손해사정비율은 14.5%로 미쓰이 스미토모 미국법인의 14.7%와 유사한 수준이나 Sampo Japan의 30%에 비해 두 배 정도 낮다. 그러나 각 회사의 손해율 수준을 고려해보면 상대적으로 손해사정비율이 높은 것으로 보인다. 예를 들어 미쓰이 스미토모 미국법인의 경우 동부화재와 유사한 손해사정비용을 지출하였으나 손해율은 미쓰이 스미토모가 58.3%로 상대적으로 높다. 그리고 Allstate, Zurich America, QBE 등의 손해율은 각각 66.3%, 61.5%, 60.5%이지만 손해사정비율은 11.4%, 12.4%, 그리고 10.2%로 동부화재보다 낮다.

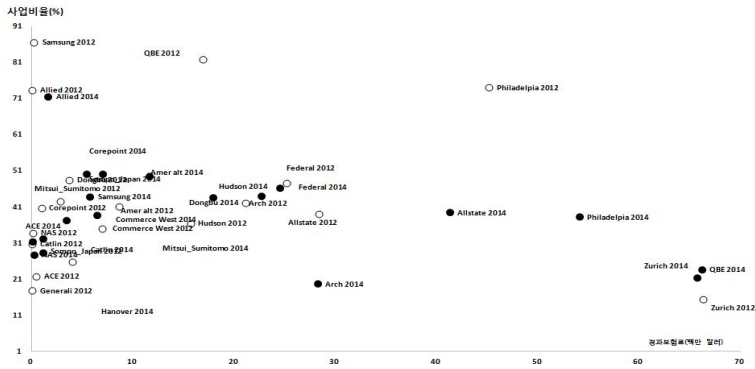
〈그림 Ⅲ-7〉 캘리포니아 상업용 자동차보험 경과보험료와 손해사정비율 추이



자료: NAIC.

경과보험료에 따라 사업비율, 판매비율 등이 단조적으로 감소하는 모습은 보이지 않는다. 회사별 사업비율을 살펴보면 Allied, 삼성화재, Philadelphia, Zurich, QBE, Arch를 제외하고는 대부분이 25%에서 50% 수준의 사업비율을 보이고 있다. Zurich의 경우 2012년과 2014년 사업비율이 모두 20% 내외로 가장 낮은 수준을 유지하고 있고 Philadelphia의 경우 2014년 사업비율은 40% 수준으로 2012년 80%수준에 비해 크게 하락하였다. Allstate의 경우 상업용 자동차보험 경과보험료가 2012년 3천만 달러 수준에서 2014년 4천만 달러 수준으로 증가하였는데 사업비율은 2012년과 2014년 모두 40% 수준을 유지하고 있다. Arch의 경우 규모가 증가하면서 사업비율이 45% 내외에서 20% 내외로 감소하였고 QBE의 경우도 규모가 증가하였지만 사업비율이 50% 수준에서 10% 수준으로 크게 감소하였다. 동부화재의 경우 경과보험료는 2012년 370만 달러에서 2014년 1,790만 달러로 증가하였으나 사업비는 2012년 48.5%, 2014년 43.6%로 안정적인 수준을 유지하고 있다.

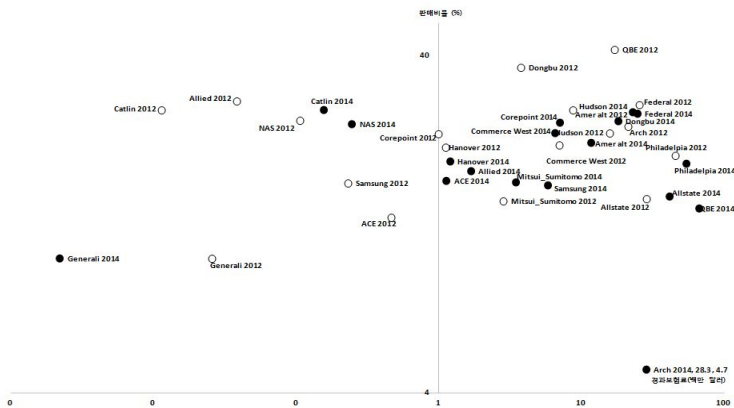
〈그림 Ⅲ-8〉 캘리포니아 상업용 자동차보험 경과보험료와 사업비율



자료: NAIC.

판매비율의 경우도 3그룹을 제외하고는 그룹별로 뚜렷한 차이가 있는 것으로 보이는 않는다. 동부화재와 삼성화재는 5그룹과 4그룹에 속해있는데 각 그룹의 평균 사업비율보다 높은 사업비율을 기록하고 있다. 4그룹의 평균 사업비율은 43.4%이나 삼성화재는 45.5%, 5그룹의 평균 사업비율은 38.7%이나 동부화재의 사업비율은 44.4%를 기록하고 있다. 경과보험료 대비 판매비율도 QBE, Arch 등 일부 대형사를 제외하고는 규모에 따라 감소하는 효과는 미약한 것으로 보인다.

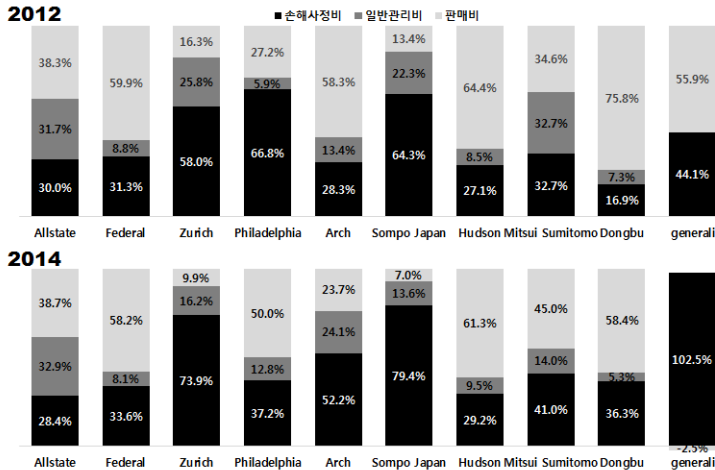
〈그림 Ⅲ-9〉 캘리포니아 상업용 자동차보험 경과보험료와 판매비율



자료: NAIC.

전체 사업비 대비 각 사업활동별 비용 분포를 다음의 <그림 Ⅲ-10>에서 제시하고 있다. Allstate의 경우 일반관리비, 판매비, 손해사정비가 균등하게 배분되는 구조를 보이고 있으며 Zurich, Sompo Japan, 미쓰이 스미토모의 경우 손해사정비가 차지하는 비중이 상대적으로 높은 반면 판매비 비중은 상대적으로 낮은 것으로 나타났다. 규모가 가장 큰 Zurich의 경우 사업비 중에서 판매비가 차지하는 비율이 2012년 16.3%, 2014년 9.9%로 나타났다. Sompo Japan의 경우 판매비 비중이 2012년 13.4%, 2014년 7.0%로 분석대상 보험회사 가운데 가장 낮은 것으로 나타났다.

<그림 Ⅲ-10> 캘리포니아 주요 상업용 자동차보험회사들의 비용 항목별 비교



주: 사업비 대비 사업비 각 항목별 비중임.
자료: NAIC.

2. 일본 손해보험회사와의 경영성과 비교

가. 개요

이번 절에서는 미국 캘리포니아 자동차보험 시장에서 사업하고 있는 국내 보험회사의 경영성과와 비용구조를 일본 보험회사들과 비교하도록 한다. 일본 보험회사는

동경해상이 인수한 Philadelphia, 현지법인인 Sompo Japan과 미쓰이 스미토모 미국 법인이다. 미국 손해보험 사업규모가 경과보험료 기준으로 국내 손해보험회사와 유사하고 상업용 자동차보험 비중이 상대적으로 크다. Sompo Japan의 2014년 미국 손해보험 경과보험료 규모는 2,287만 달러, 미쓰이 스미토모 미국법인의 경과보험료는 1,148만 달러로 동부화재(3,034만 달러)와 삼성화재(1,524만 달러)와 유사하다. 세전 보험영업이익 규모도 유사한데 2012년과 2014년 Philadelphia의 상업용 자동차보험 세전보험영업이익은 적자를 기록하였으나 동부화재, Sompo Japan, 미쓰이 스미토모 미국법인의 경우 소폭의 흑자를 기록하였다. Philadelphia의 경우 상업용 자동차보험에서 1,016만 달러의 적자를 기록하였는데 2012년 태풍 샌디의 영향과 자연재해 관련 준비금 적립금이 부족했기 때문인 것으로 알려졌다.¹⁷⁾ 반면 Sompo Japan, 미쓰이 스미토모 미국법인, 동부화재 등은 소폭의 세전보험영업이익 흑자를 캘리포니아에서 기록하였다.

나. 높은 상업용 자동차 비중

동부화재는 상업용 자동차보험 가운데서 트럭보험(Truck Insurance) 등 특수시장에 집중하고 있는데 특수시장이란 영업용·업무용 중 일반 사무용 차량이 아닌 트럭, 버스, 택시, 앰블런스, 렌트카 등을 대상으로 하는 시장이다. 인지도가 중요하지 않기 때문에 Traveler's와 Nationwide 등 대형 보험회사들은 특수시장에서는 생소한 이름의 자회사로 영업을 하고 있다. 예를 들어 동경해상의 경우 특수시장에서는 인지도가 낮은 동경해상이라는 브랜드로, 일반 상업용 시장에서는 인지도가 높은 Philadelphia Insurance로 사업을 하고 있다.

트럭의 경우 배상한도가 75만 달러로 높아(개인용의 경우 대인배상한도가 5만 달러 이하) 대당보험료가 비싸고 의무보험이기 때문에 수요가 어느 정도 보장되어 있다는 장점이 있다. 그러나 대당보험료가 높기 때문에 시장변화에 민감하고 배상한도가

17) Best's Rating Report(2015. 7. 13), "Philadelphia Insurance Companies", A. M. Best.

높기 때문에 대형사고가 발생할 경우 지급보험금도 개인용에 비해 상대적으로 크다. 그리고 사고 피해자들이 청구하는 보험금이 과도한 경향이 있고 소송이 빈번하다는 단점이 있다. 그러나 상업용 자동차보험 시장이 개인용 자동차보험에 비해 인지도의 영향이 크지 않고 틈새시장을 발굴할 수 있다는 점이 우리나라와 일본 보험회사들의 상업용 자동차보험 비중이 높은 이유인 것으로 보인다.

〈표 Ⅲ-11〉 캘리포니아 개인용 자동차와 상업용 자동차보험시장 비교

개인용 자동차보험	상업용 자동차보험
보험회사의 인지도가 중요	• 보험회사 인지도보다는 보험료가 중요 • 특수시장의 경우 상대적으로 보험료 경쟁이 덜 심함
평균 손해율이 높지만 손해율 변동성은 낮음	개인용에 비해 평균 손해율은 낮지만 손해율 변동성이 높음
대인배상한도가 4~5만 달러이며 무보험 비중이 높음	• 배상한도가 트럭의 경우 75만 달러이며 의무보험임 • 사고피해자의 과도한 보험금 청구와 소송이 빈번함

다. 재보험

상업용 자동차보험의 손해율 변동성이 높기 때문에 우리나라와 일본 보험회사들은 위험관리를 위해 재보험 출재를 하고 있다. 재보험 출재 현황은 국내 보험회사와 일본 보험회사의 조직구조와 자본 규모에 따라 약간 다르게 나타난다. 먼저 조직구조를 보면 일본 보험회사들은 현지법인이지만 미국 사업을 총괄하는 지주회사 시스템으로 운영되고 있다. Sompo Japan이나 미쓰이 스미토모 미국법인의 경우 모회사는 일본 본사이지만 미국 현지법인들은 지주회사 시스템에 속한 회사들이다. 미쓰이 스미토모 미국법인은 일본 본사인 미쓰이 스미토모를 모회사로 하고 미국 사업을 총괄하는 지주회사인 미국 미쓰이 스미토모 그룹의 자회사이다. 재보험 출재는 관계회사와 비관계회사에게 출재되는데 관계회사에게 출재하는 비중이 비관계회사에 출재되는 규모보다 크다. 반면 우리나라 손해보험회사들은 지점으로 진출하고 있기 때문에

외부의 비관계회사에 출재한다. 동부화재와 삼성화재의 경우 2014년 기준으로 상업용 자동차 원수보험료의 37%와 30%를 각각 외부에 출재하고 있다.

〈표 Ⅲ-12〉 일본과 우리나라 보험회사의 2014년 자동차 재보험 출재 현황

(단위: 백만 달러)

회사명	자본 ¹⁾	원수보험료		재보험 출재		재보험 수재
		합계	자동차	비관계회사	관계회사	
Philadelphia	2,017.2	2,337.2	429.8	6.6	21.5	6.0
Sompo Japan	494.2	306.9	22.7	2.0	3.5	4.6
미쓰이 스미토모	298.2	177.9	9.5	0.72	3.2	11.3
삼성	65.4	158.7	18.4	6.0	0.0	-0.18
동부	73.8	146.2	33.2	12.7	0.0	0.0

주: 1) 자본은 자산에서 부채를 차감한 계약자 잉여금(Surplus as regards to policyholders)이며 일본 보험회사들은 현지법인이기 때문에 보통주 납입자본금이 포함되어 있음.

자료: 각 사 연차보고서.

Philadelphia의 경우 관계회사인 동경해상특수보험(Tokio Marine Specialty Insurance)과 상호 재보험 협약(Intercompany Reinsurance Pooling Agreement)을 맺고 있어 관계회사 출재 비중이 5%, 비관계회사 출재 비중은 1.5%에 불과하다.¹⁸⁾ Sompo Japan의 경우 자동차 원수보험료의 15.4%를 관계회사에 8.8%를 외부에 출재하고 있으며 미쓰이 스미토모 미국법인의 관계회사 출재 비중은 33.6%, 비관계회사 출재 비중은 7.5%이다.

2014년 기준 자본(계약자 잉여금) 규모는 Philadelphia가 20억 달러, Sompo Japan과 미쓰이 스미토모가 각각 4억 9,420만 달러와 2억 9,820만 달러 규모이다. 일본 회사들은 현지법인이기 때문에 보통주 납입자본금을 갖고 있는데 Philadelphia가 3억 5,999만 달러, Sompo Japan 1,210만 달러, 미쓰이 스미토모 500만 달러 규모이다. 비정상영업이익(Gross Paid in and Contributed Surplus)은 영업이익 이외에 주식발행 초과금 등 일시적인 이익증감을 나타내는데 Sompo Japan이 2014년 4억 5,88만 달러를 기록하였다.

18) 2010년 Financial Examination Report 기준임.

〈표 Ⅲ-13〉 2014년 기준 일본과 우리나라 보험회사의 자본규모

(단위: 백만 달러)

회사명	자본	보통주 납입자본금	후순위채 발행금	비경상 영업이익	잉여금
Philadelphia	2,017.2	3.6	0.0	386.9	1,626.6
Sompo Japan	494.2	12.1	0.0	458.8	20.1
미쓰이 스미토모	298.2	5.0	0.0	176.1	117.1
삼성	65.4	0.0	0.0	0.0	63.5
동부	73.8	0.0	0.0	90.9	-17.1

주: 1) 비경상영업이익(Gross Paid in and Contributed Surplus)은 영업이익 이외에 주식발행 초과금 등 일시적인 이익증감을 나타냄.

2) 잉여금은 Unassigned Funds(Surplus)로 비상위험준비금, 준비금 평가의 등임.

3) 보통주 납입자본금, 후순위채, 비경상영업이익, 잉여금의 합이 자본과 다소 차이가 발행하는 이유는 전입금(Write Ins) 때문인데 Sompo Japan과 삼성화재가 각각 310만 달러, 190만 달러의 전입금을 보고하고 있음.

자료: 각 사 연차보고서.

재보험 출재 현황과 자본금 규모를 비교한 결과 자본규모가 큰 일본 보험회사들은 재보험 출재 비중이 상대적으로 적은 반면 자본규모가 작은 국내 손해보험회사들의 재보험 출재 비중이 높다. 2014년 동부화재가 상업용 자동차 세전보험영업이익 흑자를 기록한데는 재보험 출재 비중이 높다는 점도 기여한 것으로 보인다.

라. 조직구조와 사업 활동

상품개발과 언더라이팅 가이드라인은 동부화재 내부(본점)에서 수행하지만 언더라이팅, 판매, 손해사정 등은 현지 외부 전문업체와 용역계약을 체결하여 수행하고 있다. 이러한 전략은 캘리포니아에 진출한 대부분의 외국 보험회사들이 선택한 전략인데, 판매와 보상은 외부업체에 위탁하고 지점은 이를 모니터링하고 관리하는 전략이다.¹⁹⁾

19) 손해사정의 경우 보험회사들은 보상 직원을 고용하고 있으며 독립손해사정에 대한 외주가 가능함. 손해사정을 외주하는 경우 건당 용역수입료는 약 40달러 수준임.

미국의 경우 자동차보험 판매채널은 다수의 보험회사와 계약을 맺은 독립대리점 (Independent Agents), 보험회사의 전속 채널인 전속대리점(Exclusive Agents) 및 직 판채널(Direct Marketer)로 구분한다. 그리고 독립대리점은 미국 전역 네트워크를 보유한 전국적 독립대리점(National Independent Agents)과 특정 지역에서만 사업하는 지역적 독립대리점(Regional Independent Agents)으로 구분한다. 자동차보험 판매채널 비중은 개인용과 상업용이 다소 상이하게 나타나는데, 개인용의 경우 전속대리점의 비중이 크고 상업용 자동차보험의 경우 독립대리점의 비중이 크다. 개인용 자동차보험의 경우 원수보험료 기준으로 전속대리점 판매 비중이 2012년 50% 내외이며 독립대리점의 판매비중은 31% 수준이다. 1995년의 판매채널 비중과 비교해보면 전국적 독립대리점 비중이 줄어든 반면 지역적 독립대리점 비중은 확대되었다. 전속대리점 비중은 59.8%에서 50.2%로 줄어들었으나 여전히 압도적인 채널이다. 반면 상업용 자동차보험의 경우 독립대리점 비중이 84%로 압도적이며 전속대리점 비중은 15.7%에 불과하고 직판채널은 활용되지 않고 있다. 상업용 전체의 경우에도 독립대리점 비중이 2006, 2012년에 모두 유사하고 전속대리점 비중은 소폭 증가하였다. 그리고 직판채널 비중은 미미하다. 미국의 상업용 자동차보험 판매채널 가운데 독립대리점의 비중이 높다는 점은 현지에 진출한 외자계 보험회사들의 현지 판매채널 인프라 부재에서 발생하는 공백을 독립대리점을 통해 보완하고 있는 것으로 생각할 수 있다.

〈표 Ⅲ-14〉 미국의 2012년 원수보험료 기준 자동차보험 판매채널 비중

구분	개인용		상업용 자동차 2012	상업용 전체	
	2012	1995		2012	2006
전국적 독립대리점	6.2	14.1	37.7	45.3	48.1
지역적 독립대리점	25.3	18.4	46.4	34.1	32.3
전속대리점	50.2	59.8	15.7	19.7	18.9
직판채널	18.3	7.7	0.0	0.9	0.7
합계	100	100	100	100	100

자료: Independent Insurance Agents Brokers of America, Inc. (2014, 2).

반면 현지 보험회사를 인수하거나 현지법인으로 사업을 하고 있는 일본 보험회사들의 경우 손해사정, 마케팅·판매는 관계회사들이 수행하고 있다(〈표 II-21〉 참조).²⁰⁾ 또한 현지법인인 Sampo Japan이나 미쓰이 스미토모 미국법인의 경우 모회사는 일본 본사이지만 미국 현지법인들은 지주회사 시스템에 속한 사업체이다. 미쓰이 스미토모 미국법인은 일본 본사인 미쓰이 스미토모를 모회사로 하고 미국 사업을 총괄하는 지주회사인 미국 미쓰이 스미토모 그룹의 자회사이다. 상품개발, 언더라이팅, 손해사정, 보상, 판매지원, 투자, 재보험 등 보험사업 활동은 자회사인 미쓰이 스미토모 해상관리(Mitsui Sumitomo Marine Management)가, 그리고 마케팅과 판매채널 관리는 자회사인 Seven Hills Insurance Agency가 총괄하고 있다. Sampo Japan 미국법인은 뉴욕에 설립된 Sampo Japan의 미국 사업 지주회사이다. 자회사로 Sampo Japan 화재해상(미국), SJA Insurance Agency와 Sampo Japan Claims Service라는 손해사정 자회사를 두고 있는데 언더라이팅은 자회사인 SJA Insurance Agency가, 손해사정은 Sampo Japan Claim Service가 수행하고 있다.

Philadelphia의 경우 미국 현지 보험회사를 동경해상이 2008년 인수하였기 때문에 판매채널, 손해사정, 언더라이팅 등 인프라가 자회사를 중심으로 구축되어 있다. 자회사인 동경해상특수보험(Tokio Marine Specialty)이 언더라이팅을 수행하고 있고 마케팅의 경우 Maguire Insurance Agency가 수행하고 있다. 364명의 판매전문 인력(Preferrred Agents)과 미국 전역에서 활동하는 140여 명의 마케팅 전문인력을 운영하고 있고 자회사들 간의 협력을 통해 판매채널의 마케팅과 언더라이팅을 결합하고 있다.

삼성화재의 경우 2011년 미국 지점 사업을 총괄하는 관리회사 Samsung Fire & Marine Management Corporation을 자회사로 설립하였다. 미국 뉴욕 보험법은 지점 사업을 총괄하는 관리회사를 별도로 두어야 한다고 규정하고 있는데 기존에 삼성화재는 미국 보험회사에 관리업무를 위탁하였다. 관리회사를 자회사로 설립하여 언더라이팅, 판매 및 마케팅, 손해사정 및 보상 등의 사업활동을 삼성화재가 독자적으로 수행할 수 있게 되었다. 반면 동부화재는 언더라이팅 등 사업활동을 외부위탁을 통해 수행하고 있다.

20) 각 회사들의 미국 사업 연혁은 〈부록 II〉을 참조하기 바람.

〈표 Ⅲ-15〉 일본과 우리나라 보험회사의 미국 현지 인프라 비교

회사명	모회사	영업형태	언더라이팅	판매	손해사정
Philadelphia	Tokio Marine & Nichido Fire Insurance	현지법인	Tokio Marine Specialty	Maguire Insurance Agency, Inc.	TM Claims Service, Inc. 외
Sompo Japan	Sompo Japan Nippoinkoa Holdings.	현지법인	SJA Insurance Agency, LLC	SJA Insurance Agency, LLC	SOMPO JAPAN CLAIMS SERVICES (AMERICA), INC.
Mitsui Sumitomo	MS & AD.	현지법인	Mitsui Sumitomo Marine Management	Seven Hills Insurance Agency, LLC	Mitsui Sumitomo Marine Management
삼성화재 미국 지점	삼성화재	지점	삼성화재 관리회사	삼성화재 관리회사	삼성화재 관리회사
동부화재 미국 지점	동부화재	지점	외부위탁	외부위탁	외부위탁

자료: 각 사 검사리포트.

선행연구에 따르면 이러한 보험영업 인프라가 각 보험회사의 경쟁력으로 작용한다. 상업용 자동차보험이 갖고 있는 우발적 위험요인의 변동성으로 캘리포니아에서의 세전보험영업이익 차이가 발생할 수 있기 때문에 여기서는 이들 다섯 회사의 미국 전역 자동차보험 경영성과와 비용을 비교하였다(〈표 Ⅱ-22〉 참조). 위험관리 역량이 라고 할 수 있는 손해사정비용을 발생손해액 한 단위 비용으로 전환하여 비교한 결과 Philadelphia는 손해액 1달러당 0.15달러를 지출하였고 동부화재는 손해액 1달러당 0.40달러를 지출하였다. 이는 Sompo Japan의 0.39달러와 유사하지만 미쓰이 스미토모 미국법인의 0.34달러보다 높은 것으로 현지화 수준이 높은 회사의 인프라가 더욱 효율적일 수 있다는 점을 시사한다.

〈표 Ⅲ-16〉 일본계 회사와 국내 회사의 미국 전역 2014년 자동차보험 성과

(단위: 1,000 USD, %)

회사명	경과보험료	발생손해액	손해사정비	일반관리비	판매비	비고
Philadelphia	501,062	346,557 (69.2)	53,287 (10.6)	24,960 (5.0)	101,568 (20.3)	상업용 (89.8%)
Sompo Japan	22,868	16,829 (73.6)	6,524 (28.5)	1,597 (7.0)	5,504 (24.1)	상업용 (100%)
Mitsui Sumitomo	11,478	7,398 (64.5)	2,521 (22.0)	641 (5.6)	2,035 (17.7)	상업용 (100%)
삼성화재	15,235	13,183 (86.5)	2,077 (13.6)	2,400 (15.8)	3,118 (20.5)	상업용 (100%)
동부화재	30,348	12,624 (41.6)	5,091 (16.8)	743 (2.4)	8,071 (26.6)	2012년 개인용 철수

주: 괄호 안은 경과보험료 대비 비율임.

자료: NAIC.

경과보험료 대비 판매비를 비교해보면 Philadelphia는 경과보험료 1달러당 0.20달러를 지출하지만 동부화재는 0.27달러로 Sompo Japan 0.24달러, 미쓰이 스미토모 미국법인의 0.18달러에 비해 상대적으로 많은 비용을 지출하고 있다. 일반관리비에서 동부화재가 상대적으로 적은 비용을 지출하는 이유는 현지법인이 아닌 지점으로 영업을 하고 있기 때문인 것으로 보인다. 따라서 2012년과 2014년 평균 경영성과 측면에서 국내 보험회사가 세전보험영업이익의 흑자를 창출하였으나 조직구조와 비용측면에서 경쟁력을 갖고 있다고 평가하기는 어렵다. 그러나 동부화재의 캘리포니아 상업용 자동차보험 경영성과는 상업용 자동차보험을 2012년에 시작했다는 점, 관련 인프라가 부족하다는 점 등을 고려하면 주목할 만한 성과라고 보여진다. 특히 상업용 자동차보험 시장의 특성을 활용하고 적절한 현지화 비용 관리의 성과로 볼 수 있다.

〈표 Ⅲ-17〉 동부화재와 일본 현지법인의 사업전략 비교

구분	동부화재	일본 보험회사
시장	상업용 자동차보험 중 특수시장 2012년 개인용 자동차 중단	상업용 자동차 보험 Philadelphia 개인용 자동차 비중 8.3%
상품개발	언더라이팅 가이드라인을 포함해서 내부에서 담당	내부(자회사)
언더라이팅	전산시스템, 계약통지 등을 외부 위탁	내부(자회사)
판매	독립대리점(Independent Agency)에 위탁	전속채널(exclusive agents)
보상 및 손해사정	외부업체 위탁(York Risk Service Group)	내부(자회사)

IV. 결론 및 시사점

본 연구에서는 국내 손해보험회사의 자동차보험 해외사업 경영성과를 보험영업을 중심으로 분석하여 국내 손해보험회사의 경쟁력 평가를 시도하였다. 경쟁도가 높은 미국 캘리포니아 시장에서 사업하는 20개 손해보험회사의 2012년과 2014년 자동차보험 경영성과를 회사별, 경과보험료 규모별로 분석하였다. 분석대상 보험회사들이 캘리포니아 지역 이외의 미국 지역에서 사업을 하는 경우가 많아 NAIC가 제시하는 방법으로 캘리포니아 경영성과 지표들인 세전보험영업이익, 손해사정비, 판매비, 일반관리비 등을 추정하였다. 또한 경영성과를 창출하는 자원인 보험회사의 조직구조와 사업활동을 20개 회사들 가운데 국내 손해보험회사와 규모가 유사한 일본 보험회사들과 비교하였다. 보험회사의 사업활동 비교는 재보험 출재 현황, 상품개발, 언더라이팅, 판매 및 마케팅, 손해사정과 보상에서 지출하는 비용을 중심으로 분석하였다.

국내 손해보험회사들 가운데 KB손해보험, 삼성화재와 동부화재가 미국에서 손해보험사업을 하고 있으나 자동차보험 사업 비중은 2014년 원수보험료 기준으로 동부화재가 22.8%, 삼성화재는 11.5%이다. 동부화재는 2012년까지는 개인용과 상업용 자동차보험을 인수하였으나 2012년 개인용 자동차보험에서 철수, 2014년에는 상업용 자동차보험만 인수하고 있으며 삼성화재는 상업용 자동차보험만 인수하고 있다. 캘리포니아 지역에서 동부화재는 2012년과 2014년 평균 47만 달러의 자동차보험 세전보험영업이익 흑자를 기록하였고 삼성화재는 118만 달러의 세전보험영업이익 적자를 기록하였다. 350개 자동차보험회사들 가운데 동부화재는 경과보험료 기준으로 상위 140위권이며 삼성화재는 하위권에 속하는 것으로 분석되었다. 개인용 자동차보험 시장에서 동부화재는 캐나다 Hudson(418만 달러), 일본 Philadelphia(492만 달러)의 2012년과 2014년 평균 경과보험료 수준의 절반인 233만 달러를 기록했고 세전보험

영업이익은 108만 달러 적자를 기록하였다. 개인용 자동차보험시장에서는 미국의 Allstate와 Federal을 제외한 6개 외국 보험회사들이 세전보험영업이익 적자를 기록하였다. 개인용 자동차보험시장에서는 경과보험료 규모가 클수록 손해율이 줄어드는 관계가 관측되는데 이는 대형 보험회사들이 인지도와 브랜드 파워, 언더라이팅 역량 때문인 것으로 보인다. Allstate의 손해사정비용과 판매비는 다른 경쟁사에 비해서 매우 낮은 것으로 조사되었는데 이는 전속판매채널, 손해사정 인력의 내부화, 그리고 높은 고객 유지율 등이 원인인 것으로 판단된다.²¹⁾ 개인용 자동차보험시장에서 외국 보험회사들은 규모와 인지도에서 경쟁열위에 있기 때문에 경영성고가 열악한 것으로 나타났다.

반면 캘리포니아 상업용 자동차보험 시장에서 경과보험료 기준으로 동부화재와 삼성화재는 상위권에 속해 있다. 2012년과 2014년 평균 상업용 자동차보험세전영업이익의 경우 동부화재는 113만 달러 흑자를 기록했는데 이는 QBE 169만 달러보다는 적지만 Sompo Japan의 18만 달러, 미쓰이 스미토모 6만 달러, 미국 Hanover의 78만 달러보다 높은 수준이다. 반면 삼성화재는 118만 달러 적자를 기록하였다. 상업용 자동차보험시장은 개인용과는 다르게 경과보험료 규모가 적은 보험회사들이 소폭의 세전보험영업이익 흑자를 기록하고 있는데 이는 보험회사의 인지도와 규모가 개인용 자동차보험에 비해 중요하지 않기 때문이다. 동부화재의 2012년과 2014년 평균 손해율은 45.1%로 5그룹의 60.9%보다 낮지만 사업비율은 그룹 평균 38.7%보다 소폭 높은 44.4%를 기록하고 있는데 이는 판매비율이 상대적으로 높기 때문이다. 동부화재가 상업용 자동차보험시장에서 소폭의 세전보험영업이익 흑자를 기록한 원인은 인지도가 개인용 자동차보험에 비해 상대적으로 덜 중요한 상업용 자동차보험에서 트럭보험(Truck Insurance)에 집중하는 틈새시장 전략을 추진하기 때문이다. 또한 적은 자본금 규모하에서 높은 상업용 자동차보험 손해를 변동성에 대비하기 위해 재보험 출재비율을 높게 유지하고 판매, 손해사정, 언더라이팅 등 보험영업활동을 외부에

21) Honka(2014)에 따르면 미국 개인용자동차보험시장에서 고객 유지율은 70%를 넘고 있으며 Allstate의 고객 유지율은 69.84%임. 1년 계약이 끝난 고객들 가운데 약 70%가 Allstate와 보험계약을 다시 체결함.

위탁하여 보험인프라 구축 및 유지비용을 효과적으로 관리하기 때문이다. 이와 같이 자본금 규모가 작고 현지 보험인프라가 취약하다는 점은 보험인프라 구축 비용을 절감할 수 있어 단기적으로는 현지 경영성과 창출에는 긍정적일 수 있으나 장기적으로 시장에서 생존하고 경쟁할 수 있는 경쟁력이 취약하다 할 수 있다.

일본 보험회사들은 현지 보험회사를 인수하거나 현지법인 설립을 통해 사업을 하고 있다. 또한 언더라이팅, 손해사정, 마케팅 등 사업 활동을 하는 관계회사를 보유한 지주회사 시스템을 구축하고 있어 손해사정, 마케팅, 언더라이팅 등 사업활동이 효율적으로 운영되는 것으로 보인다. 예를 들면 2014년 기준으로 일본 보험회사들의 발생손해액 1달러 당 손해사정비용, 판매비용이 국내 손해보험회사에 비해 상대적으로 낮다. 그리고 일본 보험회사들의 경우 자본금 규모가 크기 때문에 비관계회사에 대한 재보험 출재 비중이 낮다.

해외사업이 안정적인 수익원이 되기 위해서는 현지에서 비용 및 조직구조 측면에서 경쟁우위를 차지해야 하며 이를 위해서는 지점이나 현지법인 등 내적성장 전략(Organic Growth Strategy)보다는 현지 보험회사를 인수·합병하는 외연적 성장 전략(Inorganic Growth Strategy)이 효과적인 것으로 판단된다. 우리나라 보험회사들의 현지법인 중심의 해외사업은 2000년대 초반 본격화되었지만 약 15년이 지난 지금까지 해외사업은 새로운 수익원으로 역할을 하지 못하고 있다. 반면 동경해상의 경우 미국에 진출한 시기는 Sampo Japan, 미쓰이 스미토모에 비해 늦었지만 미국 현지 보험회사인 Philadelphia를 인수하여 손해보험 사업을 하고 있으며 2015년 해외사업 비중이 영업이익 기준으로 38%에 이른다.²²⁾ 인수·합병의 경우 비용 등 인수·합병 관련 리스크가 있지만 현지 인지도, 보험사업 인프라를 신속하게 확보할 수 있고 해외사업이 신성장동력으로서 역할할 수 있다. 삼성화재, Sampo Japan, 미쓰이 스미토모의 경우 사업관리회사를 중심으로 보험사업 인프라를 지속적으로 확보하고 있으나 수익 기여도는 동경해상에 비해 상대적으로 미미하다. 물론 외국 보험회사를 인수·합병하는 것에는 상당한 비용이 수반된다. 인수·합병 대상 회사를 선정하고 선정 이후 인

22) 동경화재해상보험 연차보고서(2015).

수에 필요한 자금을 조달하는 것은 현지법인 설립보다 더 큰 비용이 소요될 수 있다. 인수에 성공한다 하더라도 인수 후 조직통합(Post Merger Integration)이 실패할 경우 더 큰 손실을 볼 수 있다. 인수 후 조직통합의 어려움으로 인수·합병의 성공률은 50% 미만으로 분석되었는데, 인수 후 조직통합이 실패하는 원인으로는 두 회사의 관리역량(Management Capacity), 자원·문화적 차이, 합병 이후 전략의 부재 등이다.²³⁾ 또한 자금조달의 경우, 우리나라 보험회사의 외부자금 조달은 재무건전성이 악화될 경우에 한하여 허용되고 있기 때문에 인수·합병을 위한 외부 자금조달은 어렵다. 상장보험회사들의 경우 인수·합병 자금 조달은 신주발행을 통해 추진될 수 있으나 기존 주주들의 이익이 침해될 소지가 있어 주주들의 이해관계 상충 우려가 있다. 따라서 인수·합병으로 해외사업을 확대하기 위해서는 자금조달 허용과 더불어 보험회사의 단계적인 인수·합병 역량 강화가 필요하다.²⁴⁾

한편 Sompo Japan, 미쓰이 스미토모 등은 현지법인 중심으로 미국 사업을 확대하고 있다. 국내 손해보험회사와는 다르게 자본금 규모가 크고 미국 현지법인을 지주회사 시스템으로 운영하며 현지 보험영업활동의 효율성을 높이고 있다. 현지법인 설립과 인수·합병 전략을 병행하여 미국 시장 점유율을 확대한 사례가 스페인 MAPFRE 사례이다. Commerce를 2008년에 인수하기 이전인 1993년 Federal Assist를 설립하고 1994년 플로리다 소재 Grupo Amstar를 인수하여 라틴계 이민자 대상 자동차보험 사업을 개시하였다. 2001년 자동차보험회사인 Consolidated, 2003년 Road America Motor Club을 인수하면서 규모를 확대하였다.

23) Robert Sher(2012. 3), "Why Half of All M&A Deals Fail, and what you can do about it", Forbes.

24) 전용식(2012. 2. 27.), "국내 금융회사의 국경간 M&A 역량 강화 필요성", KIRI Weekly, 보험연구원.

〈표 IV-1〉 보험회사 해외진출 단계별 고려사항과 비용·편익 비교와 실제 사례

단계별 고려사항			편익(장점)	비용(단점)	분석 결과
진출 국가	보험수요의 성장성		개도국	선진국	성장성은 제한적이나 미국 시장 규모가 큼
	보험산업 인프라		선진국	개도국	보험인프라가 발전되어 있어 접근성이 높음
	경쟁환경		경쟁도가 높은 시장	경쟁도가 낮은 시장	경쟁도가 높아 니치마켓 개척이 용이함
	정치적 리스크		선진국	개도국	거의 없음
진출 방식	지점		자국 보험회사의 자원활용 가능	자국과 해외 현지 규제 동시 적용	동부화재: 자국 보험회사 본체의 자원 활용 극대화
	현지 법인	내적 성장	해외사업 손실범위 확정	현지 내적성장 리스크 증가	Sompo Japan, 미쓰이 스미토모, 삼성화재: 보험인프라 확충 동부화재: 외부위탁
		인수 합병	• 신속한 해외진출 • 현지 내적성장 리스크 감소	인수·합병 대상 선정 및 재원확보의 어려움	동경해상: Philadelphia인수 (2008)
현지 경영 전략	보험 업종	손해	국내 기업의 해외사업 활용 가능	설계사, 계리사, 손해사정사등 보험 인프라가 부족할 경우 판매 및 관리비용 상승	• 현지 보험인프라 활용으로 판매 및 관리비용 관리 • 장기적으로 보험인프라 확보를 통한 사업활동 효율화 필요
	상품전략		보험산업 발전단계가 낮은 국가일 경우 상품경쟁력 확보 가능	상품다각화에 따른 관리비용 상승	동부화재: 트럭보험에 집중하여 관리비용 절감
	투자영업		선진국일 경우 투자상품다각화	개도국일 경우 금융 시장 낙후로 운용상품이 제한	분석대상 아님
	규모/대리인 비용		효율성 제고	경영관리 비용 상승	외부위탁으로 비용 관리

자료: 전용식·조영현·채원영(2014), 『국내 보험회사의 해외사업 평가와 제언』, 보험연구원.

이상의 결과를 전용식 외(2014)가 제시한 해외사업 비용 편익에 적용하여 국내 보험회사의 해외사업에 대한 시사점을 정리하면 다음과 같다. 첫째, 진출국가 선정 측면에서는 성장성이 높은 시장보다는 경쟁도가 높고 현지 보험인프라에 대한 접근성이 높은 점을 고려해야 한다. 둘째, 동경해상의 사례에서 나타난 바와 같이 진출방식

에서는 현지 보험회사를 인수하는 방식이 가장 효과적이다. 인수·합병이 쉽지 않다면 적극적인 투자를 통해 경영효율화를 모색해야 한다.

셋째, 현지 경영전략은 틈새시장을 공략해야 하는데 진출 초기에는 상품 다변화보다는 소수의 상품에 집중하여 경영관리 비용을 관리해야 한다. 개인용 자동차보험보다는 상업용 자동차보험, 특히 트럭보험(Truck Insurance)에 집중하는 동부화재의 전략은 해외진출 초기에 상품다각화를 추진함에 따른 비용을 관리하지 못할 수 있다는 선행연구의 결과와 일치한다. 그리고 마지막으로 장기적으로는 현지 보험영업 효율화 방안을 모색해야 하는데 이를 위해서는 자본금 증자 등 적극적인 투자가 필요하다. 정책적인 측면에서는 국내 보험회사의 적극적인 해외사업을 유도하기 위해서는 지역다각화를 통한 위험분산을 요구자본에 반영할 필요가 있고 해외사업을 위한 보험회사의 외부자금 조달이 허용되어야 한다.

본 연구는 우리나라 보험회사의 해외사업 경영성과를 손해율, 시장점유율, 세전보험영업이익, 사업비, 손해사정비, 판매비, 일반관리비 등 정량적 지표를 보험영업 중심으로 분석하였다는 데 의미가 있다. 그리고 선행연구인 전용식 외(2014)의 연구에서 제시한 단계별 해외사업 고려사항에 따라 국내 보험회사의 해외사업 경영성과를 분석한 점에서 의미가 있다고 생각된다. 물론 보다 정교한 정량분석이 결여되어 있고 경쟁 보험회사의 사업전략에 대한 내용이 제한적이기 때문에 일반적인 보험회사의 경쟁력에 대한 결론을 내리기에는 한계가 있다. 이 점은 추후 연구과제로 보완하도록 한다.

참고문헌

- 전용식 · 조영현 · 채원영(2014), 『국내 보험회사의 해외사업 평가와 제언』, 조사 보고서 2014-11, 보험연구원.
- 정중영 · 강중철(2005), 「자동차보험 시장의 경쟁력 강화에 관한 연구: 요율제도 중심으로」, 『Journal of Korean Data Analysis Society』, Vol. 7, No. 5.
- 정중영 · 김형도(2003), 「국내 손해보험회사의 발전 방안」, 『보험개발연구』 제14권 제3호.
- 정세창(2008), 「생명보험회사의 경쟁력 강화 방안에 관한 연구」, 『응용통계연구』 21(5).
- 정세창 · 이한덕(2006), 「손해보험산업의 경쟁력 강화 전략」, 『Journal of Korean Data Analysis Society』, Vol. 8, No. 5.
- 금융감독원 보도자료(2014. 10. 19).
- 서울경제(2011. 11. 15), “삼성화재, 美에 지점 관리회사 만든다”,
<http://economy.hankooki.com/lpage/finance/201111/e20111115174721117470.htm>
- 동경화재해상보험 연차보고서(2015).
- 동부화재 사업보고서(2013).
- NAIC 각사 연차보고서(2012, 2014).
- A. M. Best(2015. 12. 1), “Commercial Auto-Uncertainty Remains”.
- Best’s Rating Report(2015. 7. 13), “Philadelphia Insurance Companies”.
- California department of Insurance, Market Share Reports(2014).
- Independent Insurance Agents Brokers of America, Inc.(2014. 2).
- Berry-Stölzle, Thomas R., Robert E Hoyt, Sabine Wende(2010), “Successful Business Strategies for Insurers Entering and Growing in Emerging

- Markets”, The Geneva Papers on Risk and Insurance, Issue and Practice, 35: 110~129.
- Honka, Elizabeth(2014), “Quantifying Search and Switching Costs in the US auto insurance industry”, *RAND Journal of Economics* 45(4): 847~884.
- Hymer, S. H.(1976), *The International Operations of National Firms: A Study of Direct Investment*, Cambridge, MA: MIT Press.
- Kim and Mauborgne, *Value Innovation: The Strategic Logic of High Growth*, HBR July 2004 Issue.
- New York States Financial Department(2007. 12. 31), *Report On Examination Of The Mitsui Sumitomo Insurance Company of America(Formerly Sumitomo Marine and Fire Insurance Company of America)*.
 _____(2007. 12. 31), *Report on Examination Of the Sampo Japan Fire & Marine Insurance Company of Americ*.
 _____(2010. 12. 31), *Financial Examination Report of Samsung Fire & Marine Insurance., Co. Ltd.(U.S. Branch)*.
 _____(2010. 12. 31), *Report of Examination Of Philadelphia Insurance Company Bala Cynwyd, PA*.
- Porter, M. E.(1980), *Competitive Strategy: Techniques for Analyzing Industries and Competitors*, The Free Press, New York.
- _____(1985), *Competitive Advantage: Creating and sustaining superior performance*, The Free Press, New York.
- Robert Sher(2012. 3), *Why Half of All M&A Deals Fail, and what you can do about it*, Forbes.
- Stigler(1987), “Competition”, *Palgrave Macmillan*, pp. 531~35.
- Zaheer, Srilata(1995), “Overcoming the Liability of Foreignness”, *Academy of Management Journal*, Vol. 38, No. 2: 341~363.
- U.S. Department of Transportation, <http://www.rita.dot.gov/bts/home>

부록 I : 미국 캘리포니아주 자동차보험 현황

1. 규모

캘리포니아주 손해보험시장 규모는 2013년 원수보험료 기준으로 575억 달러이며 자동차보험은 229억 달러로 전체 원수보험료의 35%를 차지한다. 그 이외에 주택보험 (Homeowner's Insurance) 70억 달러, 근재보험 103억 달러 규모이다. 자동차보험시장은 개인용과 상업용으로 구분할 수 있는데 개인용 자동차보험시장 규모는 원수보험료 기준으로 204억 달러, 상업용 자동차보험시장 규모는 25억 달러이다. 캘리포니아주의 배상책임제도는 과실책임주의(Tort System)이나 개인신체상해(Personal Injury Protection) 담보는 노폴트제도를 따른다. 노폴트 제도는 전술한 바와 같이 운전자의 과실여부와는 상관없이 신체상해를 보상하는데 개인용 노폴트를 인수하는 회사는 전혀 없고 상업용 노폴트의 경우도 20개 회사에 불과하다. 상업용 노폴트 손해율이 음의 부호를 갖는 이유는 전년도에 지급한 보험금이 환입되었기 때문이며 캘리포니아주의 자동차보험담보는 크게 개인용과 상업용으로, 그리고 각각에 대해 노폴트와 책임보험(이상 대인담보), 대물보험(Physical Damage Protection)으로 구분할 수 있다. 개인용 자동차보험회사가 160여 개인데 상업용 자동차보험 회사는 약 250여 개이다.

〈부록 표 I-1〉 2013년 캘리포니아주의 자동차보험 담보와 현황

(단위: 백만 달러)

구분	회사 수	원수보험료	경과보험료	손해율
개인용 노폴트	0	0	0	0.0%
개인용 책임보험	166	11,718.3	11,483.4	65.45%
상업용 노폴트	20	0.164	0.148	-53.73%
상업용 책임보험	257	1,939.2	1,888.2	63.71%
개인용 대물담보	163	8,727.3	8,638.6	60.03%
상업용 대물담보	248	588.1	527.6	63.03%
개인용 합계	—	20,445.6	20,121.9	—
상업용 합계	—	2,497.4	2,416.0	—

자료: NAIC(2014).

캘리포니아 상업용 자동차보험 시장은 미국에서 가장 규모가 크다. AM Best에 따르면 2013년 미국 전체 상업용 자동차보험 원수보험료 규모는 269억 달러이고 캘리포니아주 262억 달러, 텍사스주 245억 달러이다.²⁵⁾

2. 개인용 및 상업용 자동차보험 시장

자동차보험은 자동차 운행 중 발생할 수 있는 사고와 이로 인한 인적·물적 피해 보상을 위한 운전자의 재정상태 확인을 위한 수단이다.²⁶⁾ 자동차보험은 자동차의 유형, 사용 목적, 소유관계에 따라 개인용 자동차보험과 상업용 자동차보험으로 구분될 수 있다. 개인용 자동차보험은 영업용이 아니니 개인용 자동차, 픽업트럭이나 승합차(Van) 등에 대한 보험인 반면 상업용 자동차보험은 영업(혹은 사업) 목적으로 운행하는

25) 집계방식과 대상에 따라 A. M. Best와 NAIC의 집계 결과가 상이할 수 있음. 2014년 미국 상업용 자동차보험 원수보험료 규모는 294억 달러이며 캘리포니아주의 경우 29억 달러임. 그 다음이 텍사스, 뉴욕, 플로리다주 순임.

26) 일반적으로 피해보상을 위한 운전자의 재정상태 확인 수단으로 자동차보험을 의미하지만 이외에도 자동차국(Department of Motor Vehicle)에 35,000달러의 현금 예치(Cash Deposit), 자동차국이 발행하는 자기보험증서(Self-Insurance Certificate), 캘리포니아에서 사업면허를 교부받은 회사로부터 수령한 35,000달러 상당의 Surety Bond 등도 있음.

자동차에 대한 보험이다. 상업용 자동차보험은 업무용 자동차보험(Business Auto Insurance), 트럭보험(Truck Insurance), 적하보험(Cargo Insurance), 픽업트럭 보험(Pick-up Truck Insurance), 견인차량보험(Tow Truck Insurance), 승합자동차보험(Van Insurance), 덤프트럭보험(Dump Truck Insurance) 등이 있다.

개인용과 상업용 자동차보험의 담보(Coverage)는 책임(Liability), 자손(Comprehensive Coverage), 교통사고로 인한 자차 손해(Collision), 무보험 차량(Uninsured/Underinsured Motorist Coverage) 등으로 구분된다. 책임보험은 신체상해 및 사망, 사고 피해자의 차량 손해보상을 모두 포함하고 의무적으로 가입해야하나 나머지 담보는 운전자가 선택적으로 가입 여부를 결정할 수 있다. 담보별 최소 가입 한도는 주별로 규정되어 있는데 캘리포니아의 경우 신체상해 및 사망의 경우 1인 15,000달러, 2인 이상 30,000달러, 사고피해자 차량손해보상 5,000달러이다. 반면 상업용 자동차 책임보험 한도는 개인용 자동차보험과 다르게 신체상해 및 사망, 사고 피해자의 차량 손해보상 한도가 합쳐진 단일 한도(Single Limit)인데, 예를 들면 “신체상해 및 상해/사고 피해자 차량 손해보상 합계 75,000달러” 등으로 규정된다.

상업용 자동차는 개인용 자동차에 비해 노출된 리스크가 더 크고 운송화물의 위험성 여부(위험한 화물인지 여객인지 여부)에 따라 달라지기 때문에 최소 보상한도는 50만 달러에서 500만 달러에 분포한다. 따라서 개인용 자동차보험이 주법(State Law)의 규제를 받지만 주간 승객, 화물을 수송하는 차량에 대한 상업용 자동차보험은 연방법이 규제한다. 연방법 규제 가운데 하나로 상업용 자동차보험회사는 연방운송안전행정부(FMCSA; Federal Motor Carrier Safety Administration)에 상업용 자동차보험증서를 제출해야 한다. FMCSA는 주간(Interstate) 운송사업자가 위험한 물품(Hazardous Property)을 배송하는 경우에 위험도에 따라서 보험료를 차등적으로 부과하도록 규정하고 있는데, 운송 과정에서 발생할 수 있는 위험한 상황에 대해 운송사업자가 책임을 져야하기 때문이다. 반대로 위험하지 않은 화물일 경우 화물의 무게에 따라 최소 배상책임 한도가 결정된다. 여객수송의 경우 책임보험 한도는 수송 인원수에 따라 결정되는데 7인 이하일 경우 75만 달러, 8인에서 15인일 경우 150만 달러, 16인 이상일 경우는 500만 달러로 규정되어 있으며 규제당국은 공공시설물위원회(Public Utilities Commission)이다.

〈부록 표 I-2〉 미국의 화물 및 여객 운송사업 유형별 최소 배상책임한도

(단위: 달러)

Regulated Carrier Category	최소 배상책임 한도
주간(Interstate) 일반화물 운송	750,000
기름 등 위험 물질(Hazardous Material) 운송	1,000,000
기타 위험 물질(Hazardous Material)	5,000,000
15인 이하 상업용 여객 수송	1,500,000
15인 초과 상업용 여객 수송	5,000,000
10,001파운드 미만 상업용 일반화물 운송	300,000

자료: US Department of Transportation(2014).

캘리포니아주는 요율 사전승인제도를 채택하고 있어 보험료를 조정할 필요가 있을 경우 감독당국의 사전승인을 받아야 한다. 배상책임제도는 과실책임법(Tort Law)을 따르고 있으며 자동차보험 책임보험은 의무적으로 가입해야 한다.

3. 경쟁

미국 캘리포니아 자동차보험 시장의 2012년 집중도는 시장점유율 상위 4개사의 합산 시장점유율 기준으로 중국, 베트남 등 아시아 지역에 비해 낮은 40% 내외로 나타났다. 개인용 자동차보험 상위 4개사의 시장점유율은 45%, 상업용 자동차보험의 경우 35%로 나타났으며 과거 5년간 진입 및 퇴출 보험회사 수도 상업용 자동차보험시장에서 더 규모가 큰 것으로 나타났다. 그러나 개인용 자동차보험시장의 보험회사가 약 160여 개, 상업용 자동차보험 시장의 보험회사가 250여 개임을 고려하면 두 시장의 진입 퇴출은 유사한 수준인 것으로 보인다.

〈부록 표 I -3〉 2012년 캘리포니아주 자동차보험 성장성, 수익성, 상위 4개사 점유율

(단위: 개)

구분	상위 4개사 M/S	과거 5년간 진입 기업 수	과거 5년간 퇴출 기업 수
개인용 책임보험	45.0%	12	15
상업용 책임보험	36.3%	23	22
개인용 대물담보	46.5%	9	12
상업용 대물담보	34.9%	24	18
개인용 합계	45.5%	13	17
상업용 합계	35.0%	25	24

자료: NAIC(2014).

원수보험료 규모가 큰 책임보험 담보의 개인용과 상업용 시장 주요 보험회사들을 살펴보았다. 개인용의 경우 Farmer's Insurance, State Farm, Allstate가 36%의 시장점유율을 차지하고 있는 반면 상업용의 경우 Liberty Mutual, Nationwide, Traveler's, Zurich, Progressive, AIG, 일본 동경해상이 44.1%의 시장점유율을 차지하고 있다. 스위스 재보험회사인 Zurich와 일본 동경해상을 제외하고는 모두 미국 회사들이다. 한편 일본 동경해상은 2008년 미국 필라델피아 손해보험을 26.6억 달러에 인수하며 캘리포니아 자동차보험 시장에 진출하였고 시장점유율이 상위권이다. 이들 보험회사들은 자회사를 두고 있는 보험그룹으로 분류되는데 예를 들어 Liberty Mutual의 경우 21개 소속회사를 두고 있고 Nationwide는 10개, Traveler's는 9개의 자회사를 두고 있다. 그룹으로 분류되었으나 소속회사가 1개인 회사들도 있는데 우리나라의 동부화재와 삼성화재가 여기에 속한다.

〈부록 표 I -4〉 2013년 캘리포니아주 주요 자동차보험 회사 현황

(단위: 백만 달러)

회사명	시장점유율 순위	시장점유율	원수보험료	손해율
개인용 자동차				
Farmer's	1	13.5%	1,586.2	54.3%
State Farm	2	13.5%	1,582.1	63.0%
Allstate	3	9.3%	1,085.1	61.6%
Mapfre	24	0.5%	58.5	78.1%
Allianz	45	0.1%	12.2	40.6%
Tokio Marine	59	0.05%	5.8	72.1%
동부화재	71	0.01%	1.2	110.1%

〈부록 표 I-4〉의 계속

회사명	시장점유율 순위	시장점유율	원수보험료	손해율
상업용 자동차				
Liberty Mutual	1	9.2%	177.4	54.1%
Nationwide	2	8.2%	158.2	64.6%
Traveler's	3	7.2%	139.7	48.9%
Zurich	4	6.2%	120.4	53.8%
Progressive	5	6.2%	119.2	74.6%
AIG	6	4.4%	85.7	59.3%
Tokio Marine	9	2.8%	53.5	65.4%
동부화재	39	0.7%	13.6	60.2%
Allianz	43	0.5%	9.4	86.3%
삼성화재	59	0.2%	3.5	56.1%

자료: NAIC(2014).

한 가지 주목할 만한 점은 개인용 자동차와 상업용 자동차 보험회사의 규모와 수익성 간의 관계이다. 〈부록 표 I-4〉에 나타난 바와 같이 개인용 자동차보험의 경우 시장점유율과 원수보험료 규모가 커짐에 따라 손해율도 감소하는 모습을 보이고 있으나 상업용 자동차보험의 경우 그러한 관계가 반드시 유지된다고 보기는 어렵다. 미국 전역의 상업용 자동차보험 시장을 분석한 결과에서도 이러한 점을 관측할 수 있다. 다음의 〈부록 표 I-5〉는 미국 상업용 자동차보험시장 상위 25개 회사의 규모와 수익성을 제시하고 있다.

〈부록 표 I-5〉 2014년 미국 대형 상업용 자동차보험 시장점유율과 수익성

(단위: 백만 달러, %)

회사명	원수보험료	합산비율	세전 ROE	매출액 대비 세전 이익률
Travelers	1,930	94.8	19.6	18.4
Progressive	1,850	93.9	24.7	8.8
Nationwide	1,657	105.4	1.1	0.9
Liberty Mutual	1,524	106.4	2.0	1.4
AIG	1,020	113.0	4.8	6.8
Berkshire	876	91.6	10.0	40.4

〈부록 표 I-5〉의 계속

회사명	원수보험료	합산비율	세전 ROE	매출액 대비 세전 이익률
Old Republic	824	110.4	1.2	1.5
Auto-Owners	603	99.9	5.8	7.9
W-R Berkley	557	95.1	14.5	16.2
Philadelphia	556	92.9	14.7	21.5
Cincinnati	547	98.3	9.9	11.5
Hartford	527	100.4	8.4	12.5
Zurich	513	97.5	10.8	18.4
State Farm	451	103.4	3.4	4.2
Erie Insurance	418	101.6	5.1	6.3
Great American	391	92.8	20.2	16.9
Allstate	353	97.6	11.8	7.5
Selective	347	101.3	10.0	7.0
EMC Insurance	339	104.0	3.6	3.2
Hanover	338	103.4	6.3	3.3
CNA	332	115.5	8.8	15.7
Sentry Insurance	308	105.9	6.2	12.9
Westfield	299	100.3	7.9	7.6
Munich Re	297	91.4	14.0	18.0
QBE	272	102.6	-2.4	-1.6
상위 25개	17,142	—	—	—
전체	25,831	—	—	—

주: 합산비율, 세전 ROE, 매출액대비 세전영업이익 비율은 5년 평균임.

자료: A. M. Best(2015).

대형 상업용 자동차보험회사들 가운데 다수가 수익성이 좋은 것으로 보이지만 5년 평균 세전 ROE와 5년 평균 합산비율의 경우 그렇지 않은 경우가 있다. 예를 들면 Nationwide는 시장점유율 3위이지만 5년 평균 세전 ROE는 1.1%에 불과하고 Liberty Mutual과 AIG의 경우도 2.0%와 4.8%에 불과하다. 반면 Progressive와 Travelers는 19.6%와 24.7%로 시장에서 가장 높은 수익성을 보이고 있다. 그리고 Great American P&C와 Munich American Holdings의 경우 20.2%와 14.0%를 기록하고 있어 상업용 자동차보험 시장의 시장점유율 등 규모와 수익성 간에 관계가 미약할 수 있다는 점을

보여주고 있다. 그리고 미국 상업용 자동차보험 시장의 63.8%를 차지하는 상위 25개 회사들 가운데 두 자릿수 수익성을 세전 ROE를 기록한 회사는 여섯 개 회사에 불과하다.

4. 손해율과 수익성

2013년 손해율은 개인용 63.1%, 상업용 63.5%로 유사하게 나타났으나 경과보험료 대비 보험영업이익²⁷⁾ 비율은 개인용 -1.8%, 상업용 -9.6%이며 투자영업이익을 고려한 보험거래 이익의 경과보험료 대비 비율은 개인용의 경우 1.1%의 이익을 기록하고 있고 상업용의 경우 -1.9%를 기록하고 있다.

〈부록 표 I -6〉 2013년 캘리포니아주 자동차보험 수익성 현황

(단위: %)

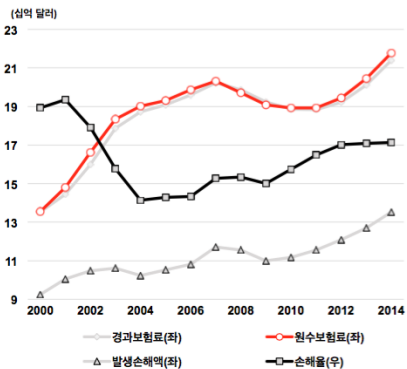
구분	경과보험료 대비 비율					순자산 대비 이익률
	발생 손해액	손해 사정비	일반 관리비	판매비	보험영업 이익	
개인용 책임보험	65.5	13.3	5.7	17.7	-6.0	2.8
개인용 대물담보	60.0	9.6	5.5	17.2	3.9	7.7
개인용 합계	63.1	11.7	5.6	17.5	-1.8	4.5
상업용 책임보험	63.7	14.6	7.3	21.8	-9.9	2.6
상업용 대물담보	63.0	10.3	7.9	24.7	-8.6	-0.9
상업용 합계	63.5	13.6	7.4	22.4	-9.6	2.1
자동차보험 합계	55.7	13.5	6.4	18.7	2.5	7.6

주: 진입 및 퇴출 기업 수는 과거 5년간 합계이며 수익성은 순자산가치 대비 이익률임.
자료: NAIC(2014).

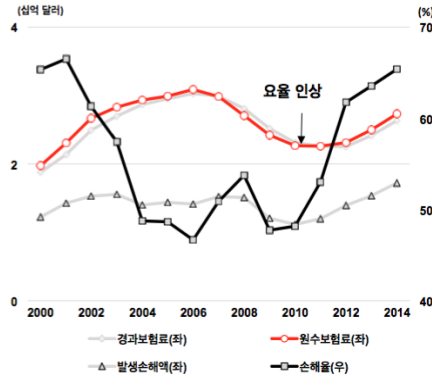
27) Underwriting Profits to Direct Premium Earned.

캘리포니아 자동차보험 손해율은 개인용과 상업용 모두 유사한 흐름을 보인다. 2000년 초부터 2004년까지 손해율이 하락하였으나 2004년 이후 손해율이 상승하고 있다. 상업용 자동차의 경우 손해율 변동성이 개인용에 비해서 상대적으로 큰 모습을 보인다. 상업용 자동차가 노출된 위험이 개인용 자동차에 비해 크기 때문에 발생손해액 변동성이 상대적으로 더 크기 때문이다. 상업용 자동차보험의 발생손해액은 2009년 감소하였으나 2010년 이후 상승하고 있고, 개인용 자동차보험의 경우도 이와 유사한 흐름을 보이고 있다. 특히 사고발생률은 큰 변동이 없으나 발생손해액이 증가하고 있는데, 이는 의료비 상승 때문인 것으로 분석되고 있다.²⁸⁾

〈부록 그림 I-1〉 캘리포니아 개인용
자동차보험 손해율 추이



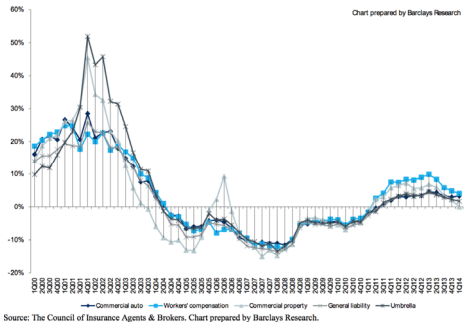
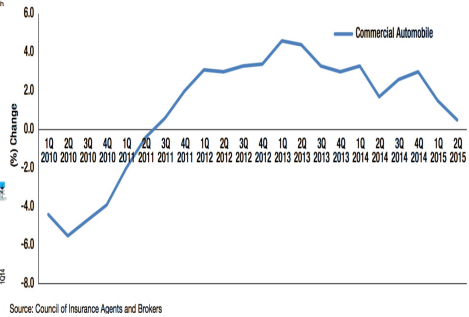
〈부록 그림 I-2〉 캘리포니아 상업용
자동차보험 손해율 추이



자료: 캘리포니아 보험청.

2009년 이후 손해율 상승의 다른 원인은 보험료 상승세 둔화이다. 미국의 상업용 보험 보험료는 2004년부터 2011년까지 증가율이 마이너스를 기록하였다(〈부록 그림 I-1〉참조). 그리고 상업용 자동차보험료의 경우 2011년부터 보험료 상승세가 가속화되었으나 2013년 2분기 이후 보험료 증가세가 둔화되고 있다. 보험료 증가세가 둔화되는 이유는 경기회복 부진으로 상업용 자동차 보험수요 회복이 부진하고 시장경쟁 심화로 인한 요율경쟁 심화가 원인인 것으로 보인다.

28) A. M. Best(2015, 12, 1), "Commercial Auto-Uncertainty Remains".

〈부록 그림 I-3〉 미국의 담보별 상업용
보험료 변화율 추이〈부록 그림 I-4〉 상업용 자동차보험료
증가율 추이

자료: A. M. Best.

미국 상업용 자동차보험 사업비율은 2011년 25.4%에서 2014년 23.4%로 소폭 감소하였으나 손해사정비율도 12.8%에서 13.1%로 소폭 상승하였다.

〈부록 표 I-7〉 미국 상업용자동차보험 시장 주요지표

(단위: 백만 달러)

구분	2010	2011	2012	2013	2014
원수보험료	3,554	3,508	4,104	4,706	5,083
손해액과 손해사정비	2,772	2,607	2,875	3,376	3,602
순손해율	58.5%	58.9%	60.3%	60.9%	60.0%
손해사정비율	12.9%	12.8%	13.5%	13.2%	13.1%
판매비/일반관리비	963	942	1,033	1,159	1,188
판매비/일반관리비 비율	25.7%	25.4%	25.1%	24.6%	23.4%
연간 합산비율	97.2%	97.1%	98.9%	98.7%	96.6%

주: 진입 및 퇴출 기업 수는 과거 5년간 합계이며 수익성은 순자산가치 대비 이익률임.

자료: NAIC(2014).

사업비 절대 금액은 2011년 9억 4,200만 달러에서 2014년 11억 8,800만 달러로 증가하였으나 2013년 보험료 상승의 영향으로 인한 원수보험료 증가 때문에 사업비율은 감소하였다. 사업비율은 소폭 감소하였으나 손해율 개선이 부진하여 미국 상업용 자동차보험의 연간 합산비율은 소폭 개선에 그치고 있다.

2013년 캘리포니아 자동차보험 시장에서 개인용 자동차보험의 수익성이 상업용 자동차보험보다 상대적으로 좋은 것으로 나타났다. 개인용 자동차보험의 순자산대비 이익률은 4.5%, 상업용 자동차보험의 순자산대비 이익률은 2.1%로 나타났다. 순자산대비 이익률(Return on Net Worth)은 주식회사인 손해보험회사의 주주자본(Stockholder's Equity) 대비 수익성으로 정의되며 다른 산업의 주식회사 수익성과 비교하기 위해서 활용되고 있다.²⁹⁾

반면 과거 10년간 평균 순자산대비 이익률은 상업용 10.65%, 개인용 10.28%로 나타나 상업용 자동차보험이 개인용에 비해 상대적으로 좋은 것으로 나타났다. 원수보험료의 경우 개인용은 지난 10년간 평균 6% 증가하였으나 상업용 자동차보험은 17.4% 감소한 것으로 나타났다. 상업용 자동차보험의 원수보험료 증가율이 마이너스로 나타난 이유는 보험료가 2011년까지 감소했기 때문이다.

〈부록 표 I-8〉 2012년 캘리포니아주 자동차보험 성장성과 수익성

구분	과거 성장률		과거 10년 평균 수익성
	3년	10년	
개인용 책임보험	1.7%	6.0%	9.04%
상업용 책임보험	2.5%	-12.4%	10.08%
개인용 대물담보	4.0%	5.6%	12.61%
상업용 대물담보	3.3%	-31.7%	12.82%
개인용 합계	2.7%	6.0%	10.28%
상업용 합계	2.6%	-17.4%	10.65%

주: 수익성은 순자산가치 대비 이익으로 정의됨.
자료: NAIC(2014).

29) 보험회사의 순자산은 자산에서 부채를 차감한 것으로 정의되는데 여기에서 부채의 대부분은 원수보험료와 관련되어 있음. Masterson, E. Norton(1978), "Measurement of Rates of Return for Casualty-Property Insurance Companies", Casualty Actuarial Society.

부록 Ⅱ: 한국, 일본 보험회사의 미국 사업 연혁

1. 일본 손해보험회사

Philadelphia Insurance Company의 전신인 Wheelways Insurance Company는 1986년 7월 15일 설립되었다. Philadelphia Insurance로 이름이 바뀐 것은 1990년 11월 30일이다. 2008년 12월 1일 Tokio Marine Holdings Inc.는 100% 자회사인 Tokio Marine & Nichido Fire Insurance Co., Ltd를 통해 Philadelphia Insurance Company와 Philadelphia Indemnity Insurance Company의 모회사인 Philadelphia Consolidated Holding Corp.의 경영권을 인수하였다.

Nissan Fire & Marine Insurance Company, Ltd.,는 1911년 일본법에 따라 설립되었다. 1962년 8월 9일, 미국 지점(United States Branch)이 뉴욕주 보험법에 따라 설립되었다. 2002년 7월 1일, Yasuda Fire & Marine Insurance Company, Ltd.와 Nissan Fire & Marine Insurance Company Ltd.가 합병하여 Sompo Japan Insurance Company, Inc.가 설립되었다. 이에 따라 Nissan Fire & Marine Insurance Company, Ltd.,의 미국 지점은 Sompo Japan Fire & Marine Insurance Company of America로 변경되었다. 즉, 미국 지점에서 미국 내 자회사로 사업 형태가 변경되었다.

Mitsui Sumitomo Ins Co of America는 1920년 “Sumitomo Marine & Fire Insurance Company”의 미국 사무소(Branch Office)로 사업을 시작하였다. 그러나 1940년 2차 세계대전 발발로 철수하였다. 이후 1971년 1월, Sumitomo Marine & Fire Insurance Company는 사무소 형태로 미국시장에 다시 진출하였다. 2001년 3월 29일, New York 주법에 따라 미국 지점(“U. S. Branch”) 형태로 Sumitomo Marine and Fire Insurance Company of America가 설립되었다. 2001년 10월 1일 Sumitomo Marine & Fire Insurance

Company, Limited와 Mitsui Marine and Fire Insurance Company, Ltd.가 합병하여 Mitsui Sumitomo Insurance Company, Limited가 설립되었고 이에 따라 2002년 1월 1일 Sumitomo Marine & Fire Insurance Company of America가 Mitsui Sumitomo Insurance Group Holdings(U.S.A.) 자회사로 편입되었다. 이후 2003년 7월 1일 Mitsui Sumitomo Insurance Company of America로 사명이 변경되었다.

2. 국내 손해보험회사

삼성화재는 1990년 4월 1일 미국 뉴욕지점을 개설하였다. 2011년 6월 23일, 관리회사를 별도로 두어야 하는 현지법에 따라 기존에 위탁관리하고 있던 미국 지점을 직접 운영하기 위해 2011년 12월 미국관리회사³⁰⁾를 설립하였다. 또한 2012년 미국 전역의 영업권을 획득하고 브로커 네트워크를 구축하였다.

동부화재³¹⁾는 1984년 10월 괌 지점 개설을 시작으로 1991년 12월 뉴욕사무소 개설, 2006년 4월 하와이 지점 설립, 2009년 12월 캘리포니아 지점 개점, 2011년 10월 뉴욕지점 개점 등 미국 내 사업영역을 확장하고 있다. 향후 미주지역에 대한 진출을 더욱 확대함과 동시에 이미 사무소가 진출한 지역의 사업모델을 구체화할 예정이다.³²⁾ 다른 보험사들이 계열사 상품 위주의 기업성 보험을 주로 판매하는 것과 달리 동부화재는 현지인을 대상으로 자동차보험, 주택화재보험 등의 영업에 주력하고 있다.

30) 2011년 12월 이전 삼성화재는 지점 외에 관리회사를 따로 두어야 한다는 미국 관련법 상 현지 보험회사(CHUBB)를 통해 위탁관리를 받았음. 그러나 향후 사업 확대에 대비해 인프라 구축 차원에서 관리회사를 독자 설립하였음. 관리회사는 지점을 대신해 보험승인, 회계, 컴플라이언스 등의 업무를 담당함(서울경제(2011. 11. 15), “삼성화재, 美에 지점 관리회사 만든다”, <http://economy.hankooki.com/lpage/finance/201111/e20111115174721117470.htm>).

31) 동부화재의 경우 미국 본토가 아닌 괌, 하와이에 지점을 두고 있어 관리회사를 두지 않고 있음.

32) 동부화재 FY2013 사업보고서.

〈부록 표 Ⅱ-1〉 일본계 회사와 우리나라 회사의 미국 진출 연혁 요약

회사명	미국 진출시기	진출형태	현재 영업형태	비고
Philadelphia Insurance	2008. 12. 1	현지회사 인수	현지법인	• 1880년 Tokio Marine Insurance 뉴욕 진출 • 1911년 Tokio Marine Insurance 미국 내 해상보험 영업시작 • 1976년 Tokio Marine Management, Inc., New York 설립 • Philadelphia Insurance 1962년 설립 • 2008년 Tokio Marine, Philadelphia 인수
Sompo Japan Ins Co of America	1962. 8. 9	미국 지점설립	현지법인	2002. 7. 1 Yasuda 와 Nissan 합병 시 현지법인으로 전환
MitsuiSumitomo Ins Co of America	1920	미국 사무소 설치	현지법인	• 1940년 2차 세계대전, 미국 사무소 철수 • 1971년 미국 사무소 재설치 • 2001년 미국 지점 설치 • 2001년 Sumitomo와 Mitsui 합병 시 Mitsui Sumitomo Insurance Group Holdings (U.S.A.) 자회사로 편입
삼성화재	1990. 4. 1	미국지점	미국지점	2011년 미국관리회사 설립
동부화재	1984. 10	괌지점 개설	미국지점	—

자료: 각 사 감사리포트, 연차보고서.

보험연구원(KIRI) 발간물 안내

■ 연구보고서

- 2008-1 보험회사의 리스크 중심 경영전략에 관한 연구 / 최영목·장동식·김동겸 2008.1
- 2008-2 한국 보험시장과 공정거래법 / 정호열 2008.6
- 2008-3 확정급여형 퇴직연금의 자산운용 / 류건식·이경희·김동겸 2008.3
- 2009-1 보험설계사의 특성분석과 고능률화 방안/ 안철경·권오경 2009.1
- 2009-2 자동차사고의 사회적 비용 최소화 방안 / 기승도 2009.2
- 2009-3 우리나라 가계부채 문제의 진단과 평가 / 유경원·이혜은 2009.3
- 2009-4 사적연금의 노후소득보장 기능제고 방안 / 류건식·이창우·김동겸 2009.3
- 2009-5 일반화선형모형(GLM)을 이용한 자동차보험 요율상대도 산출방법 연구 / 기승도·김대환 2009.8
- 2009-6 주행거리에 연동한 자동차보험제도 연구 / 기승도·김대환·김혜란 2010.1
- 2010-1 우리나라 가계 금융자산 축적 부진의 원인과 시사점 / 유경원·이혜은 2010.4
- 2010-2 생명보험 상품별 해지율 추정 및 예측 모형 / 황진태·이경희 2010.5
- 2010-3 보험회사 자산관리서비스 사업모형 검토 / 진익·김동겸 2010.7

■ 정책보고서

- 2008-2 환경오염리스크관리를 위한 보험제도 활용방안 / 이기형 2008.3
- 2008-3 금융상품의 정의 및 분류에 관한 연구 / 유지호·최원 2008.3
- 2008-4 2009년도 보험산업 전망과 과제 / 이진면·이태열·신중협·황진태·유진아·김세환·이정환·박정희·김세중·최이섭 2008.11
- 2009-1 현 금융위기 진단과 위기극복을 위한 정책제언 / 진익·이민환·유경원·최영목·최형선·최원·이경아·이혜은 2009.2
- 2009-2 퇴직연금의 급여 지급 방식 다양화 방안 / 이경희 2009.3
- 2009-3 보험분쟁의 재판외적 해결 활성화 방안 / 오영수·김경환·이종욱 2009.3
- 2009-4 2010년도 보험산업 전망과 과제 / 이진면·황진태·변혜원·이경희·이정환·박정희·김세중·최이섭 / 2009.12
- 2009-5 금융상품판매전문회사의 도입이 보험회사에 미치는 영향 / 안철경·변혜원·권오경 2010.1

- 2010-1 보험사기 영향요인과 방지방안 / 송윤아 2010.3
- 2010-2 2011년도 보험산업 전망과 과제 / 이진면·김대환·이경희·이정환·최원·김세중·최이섭 2010.12
- 2011-1 금융소비자 보호 체계 개선방안 / 오영수·안철경·변혜원·최영목·최형선·김경환·이상우·박정희·김미화 2010.4
- 2011-2 일반공제사업 규제의 합리화 방안 / 오영수·김경환·박정희 2011.7
- 2011-3 퇴직연금 적립금의 연금전환 유도방안 / 이경희 2011.5
- 2011-4 저출산·고령화와 금융의 역할 / 윤성훈·류건식·오영수·조용운·진익·유진아·변혜원 2011.7
- 2011-5 소비자 보호를 위한 보험유통채널 개선방안 / 안철경·이경희 2011.11
- 2011-6 2012년도 보험산업 전망과 과제 / 윤성훈·황진태·이정환·최원·김세중·오병국 2011.12
- 2012-1 인적사고 보험금의 지급방식 다양화 방안 / 조재린·이기형·정인영 2012.8
- 2012-2 보험산업 진입 및 퇴출에 관한 연구 / 이기형·변혜원·정인영 2012.10
- 2012-3 금융위기 이후 보험규제 변화 및 시사점 / 임준환·유진아·이경아 2012.11
- 2012-4 소비자중심의 변액연금보험 개선방안 연구: 공시 및 상품설계 개선을 중심으로 / 이기형·임준환·김해식·이경희·조영현·정인영 2012.12
- 2013-1 생명보험의 자살면책기간이 자살에 미치는 영향 / 이창우·윤상호 2013.1
- 2013-2 퇴직연금 지배구조체계 개선방안 / 류건식·김대환·이상우 2013.1
- 2013-3 2013년도 보험산업 전망과 과제 / 윤성훈·전용식·이정환·최원·김세중·채원영 2013.2
- 2013-4 사회안전망 체제 개편과 보험산업 역할 / 진익·오병국·이성은 2013.3
- 2013-5 보험지주회사 감독체계 개선방안 연구 / 이승준·김해식·조재린 2013.5
- 2013-6 2014년도 보험산업 전망과 과제 / 윤성훈·전용식·최원·김세중·채원영 2013.12
- 2014-1 보험시장 경쟁정책 투명성 제고방안 / 이승준·강민규·이해랑 2014.3
- 2014-2 국내 보험회사 지급여력규제 평가 및 개선방안 / 조재린·김해식·김석영 2014.3
- 2014-3 공·사 사회안전망의 효율적인 역할 제고 방안 / 이태열·강성호·김유미 2014.4
- 2014-4 2015년도 보험산업 전망과 과제 / 윤성훈·김석영·김진익·최원·채원영·이아름·이해랑 2014.11

- 2014-5 의료보장체계 합리화를 위한 공·사건강보험 협력방안 / 조용운·김경환·김미화 2014.12
- 2015-1 보험회사 재무건전성 규제 - IFRS와 RBC 연계방안 / 김해식·조재린·이경아 2015.2
- 2015-2 2016년도 보험산업 전망과 과제 / 윤성훈·김석영·김진억·최원·채원영·이아름·이해랑 2015.11
- 2016-1 정년연장의 노후소득 개선 효과와 개인연금의 정책방향 / 강성호·정봉은·김유미 2016.2

■ 경영보고서

- 2009-1 기업후지보험 활성화 방안 연구 / 이기형·한상용 2009.3
- 2009-2 자산관리서비스 활성화 방안 / 진익 2009.3
- 2009-3 탄소시장 및 녹색보험 활성화 방안 / 진익·유시용·이경아 2009.3
- 2009-4 생명보험회사의 지속가능성장에 관한 연구 / 최영목·최원 2009.6
- 2010-1 독립판매채널의 성장과 생명보험회사의 대응 / 안철경·권오경 2010.2
- 2010-2 보험회사의 윤리경영 운영실태 및 개선방안 / 오영수·김경환 2010.2
- 2010-3 보험회사의 퇴직연금사업 운영전략 / 류건식·이창우·이상우 2010.3
- 2010-4(1) 보험환경변화에 따른 보험산업 성장방안 / 산업연구실·정책연구실·동향분석실 2010.6
- 2010-4(2) 종합금융서비스를 활용한 보험산업 성장방안 / 금융제도실·재무연구실 2010.6
- 2010-5 변액보험 보증리스크관리연구 / 권용재·장동식·서성민 2010.4
- 2010-6 RBC 내부모형 도입 방안 / 김해식·최영목·김소연·장동식·서성민 2010.10
- 2010-7 금융보증보험 가격결정모형 / 최영수 2010.7
- 2011-1 보험회사의 비대면채널 활용방안 / 안철경·변혜원·서성민 2011.1
- 2011-2 보증보험의 특성과 리스크 평가 / 최영목·김소연·김동겸 2011.2
- 2011-3 충성도를 고려한 자동차보험 마케팅전략 연구 / 기승도·황진태 2011.3
- 2011-4 보험회사의 상조서비스 기여방안 / 황진태·기승도·권오경 2011.5
- 2011-5 사기성클레임에 대한 최적조사방안 / 송윤아·정인영 2011.6
- 2011-6 민영의료보험의 보험리스크관리방안 / 조용운·황진태·김미화 2011.8
- 2011-7 보험회사의 개인형 퇴직연금 운영방안 / 류건식·김대환·이상우 2011.9
- 2011-8 퇴직연금시장의 환경변화에 따른 확정기여형 퇴직연금 운영방안 / 김대환·류건식·이상우 2011.10

- 2012-1 국내 생명보험회사의 기업공개 평가와 시사점 / 조영현·전용식·이혜은
2012.7
- 2012-2 보험산업 비전 2020 : ㉠ sure 4.0 / 진익·김동겸·김혜란 2012.7
- 2012-3 현금흐름방식 보험료 산출의 시행과 과제 / 김해식·김석영·김세영·이혜은
2012.9
- 2012-4 보험회사의 장수리스크 발생원인과 관리방안 / 김대환·류건식·김동겸
2012.9
- 2012-5 은퇴가구의 경제형태 분석 / 유경원 2012.9
- 2012-6 보험회사의 날씨리스크 인수 활성화 방안: 지수형 날씨보험을 중심으로 /
조재린·황진태·권용재·채원영 2012.10
- 2013-1 자동차보험시장의 가격경쟁이 손해율에 미치는 영향과 시사점 / 전용식·
채원영 2013.3
- 2013-2 중국 자동차보험 시장점유율 확대방안 연구 / 기승도·조용운·이소양
2013.5

■ 조사보고서

- 2008-1 보험회사 글로벌화를 위한 해외보험시장 조사 / 양성문·김진익·지재원·
박정희·김세중 2008.2
- 2008-2 노인장기요양보험 제도 도입에 대응한 장기간병보험 운영 방안 / 오영수
2008.3
- 2008-3 2008년 보험소비자 설문조사 / 안철경·기승도·이상우 2008.4
- 2008-4 주요국의 보험상품 판매권유 규제 / 이상우 2008.3
- 2009-1 2009년 보험소비자 설문조사 / 안철경·이상우·권오경 2009.3
- 2009-2 Solvency II의 리스크 평가모형 및 측정 방법 연구 / 장동식 2009.3
- 2009-3 이슬람 보험시장 진출방안 / 이진면·이정환·최이섭·정중영·최태영 2009.3
- 2009-4 미국 생명보험 정산거래의 현황과 시사점 / 김해식 2009.3
- 2009-5 헤지펀드 운용전략 활용방안 / 진익·김상수·김종훈·변귀영·유시용
2009.3
- 2009-6 복합금융 그룹의 리스크와 감독 / 이민환·전선애·최원 2009.4
- 2009-7 보험산업 글로벌화를 위한 정책적 지원방안 / 서대교·오영수·김영진
2009.4
- 2009-8 구조화금융 관점에서 본 금융위기 분석 및 시사점 / 임준환·이민환·
윤건용·최원 2009.7

- 2009-9 보험리스크 측정 및 평가 방법에 관한 연구 / 조용운·김세환·김세중 2009.7
- 2009-10 생명보험계약의 효력상실 · 해약분석 / 류건식·장동식 2009.8
- 2010-1 과거 금융위기 사례분석을 통한 최근 글로벌 금융위기 전망 / 신종협·최형선·최원 2010.3
- 2010-2 금융산업의 영업행위규제 개선방안 / 서대교·김미화 2010.3
- 2010-3 주요국의 민영건강보험의 운영체제와 시사점 / 이창우·이상우 2010.4
- 2010-4 2010년 보험소비자 설문조사 / 변혜원·박정희 2010.4
- 2010-5 산재보험의 운영체제에 대한 연구 / 송윤아 2010.5
- 2010-6 보험산업 내 공정거래규제 조화방안 / 이승준·이종욱 2010.5
- 2010-7 보험종류별 진료수가 차등적용 개선방안 / 조용운·서대교·김미화 2010.4
- 2010-8 보험회사의 금리위험 대응전략 / 진익·김해식·유진아·김동겸 2011.1
- 2010-9 퇴직연금 규제체계 및 정책방향 / 류건식·이창우·이상우 2010.7
- 2011-1 생명보험설계사 활동실태 및 만족도 분석 / 안철경·황진태·서성민 2011.6
- 2011-2 2011년 보험소비자 설문조사 / 김대환·최원 2011.5
- 2011-3 보험회사 녹색금융 참여방안 / 진익·김해식·김혜란 2011.7
- 2011-4 의료시장변화에 따른 민영실손의료보험의 대응 / 이창우·이기형 2011.8
- 2011-5 아세안 주요국의 보험시장 규제제도 연구 / 조용운·변혜원·이승준·김경환·오병국 2011.11
- 2012-1 2012년 보험소비자 설문조사 / 황진태·전용식·윤상호·기승도·이상우·최원 2012.6
- 2012-2 일본의 퇴직연금제도 운영체제 특징과 시사점 / 이상우·오병국 2012.12
- 2012-3 솔벤시 II 의 보고 및 공시 체계와 시사점 / 장동식·김경환 2012.12
- 2013-1 2013년 보험소비자 설문조사 / 전용식·황진태·변혜원·정원석·박선영·이상우·최원 2013.8
- 2013-2 건강보험 진료비 전망 및 활용방안 / 조용운·황진태·조재린 2013.9
- 2013-3 소비자 신뢰 제고와 보험상품 정보공시 개선방안 / 김해식·변혜원·황진태 2013.12
- 2013-4 보험회사의 사회적 책임 이행에 관한 연구 / 변혜원·조영현 2013.12
- 2014-1 주택연금 연계 간병보험제도 도입 방안 / 박선영·권오경 2014.3
- 2014-2 소득수준을 고려한 개인연금 세제 효율화방안: 보험료 납입단계의 세제방식 중심으로 / 정원석·강성호·이상우 2014.4

- 2014-3 보험규제에 관한 주요국의 법제연구: 모집채널, 행위규제 등을 중심으로 / 한기정·최준규 2014.4
- 2014-4 보험산업 환경변화와 판매채널 전략 연구 / 황진태·박선영·권오경 2014.4
- 2014-5 거시경제 환경변화의 보험산업 파급효과 분석 / 전성주·전용식 2014.5
- 2014-6 국내경제의 일본식 장기부진 가능성 검토 / 전용식·윤성훈·채원영 2014.5
- 2014-7 건강생활관리서비스 사업모형 연구 / 조용운·오승연·김미화 2014.7
- 2014-8 보험개인정보 보호법제 개선방안 / 김경환·강민규·이해랑 2014.8
- 2014-9 2014년 보험소비자 설문조사 / 전용식·변혜원·정원석·박선영·오승연·이상우·최원 2014.8
- 2014-10 보험회사 수익구조 진단 및 개선방안 / 김석영·김세중·김혜란 2014.11
- 2014-11 국내 보험회사의 해외사업 평가와 제언 / 전용식·조영현·채원영 2014.12
- 2015-1 보험민원 해결 프로세스 선진화 방안 / 박선영·권오경 2015.1
- 2015-2 재무건전성 규제 강화와 생명보험회사의 자본관리 / 조영현·조재린·김혜란 2015.2
- 2015-3 국내 배상책임보험 시장 성장 저해 요인 분석 -대인사고 손해배상액 산정 기준을 중심으로- / 최창희·정인영 2015.3
- 2015-4 보험산업 신뢰도 제고 방안 / 이태열·황진태·이선주 2015.3
- 2015-5 2015년 보험소비자 설문조사 / 동향분석실 2015.8
- 2015-6 인구 및 가구구조 변화가 보험 수요에 미치는 영향 / 오승연·김유미 2015.8
- 2016-1 경영환경 변화와 주요 해외 보험회사의 대응 전략 / 전용식·조영현 2016.2

■ 조사자료집

- 2014-1 보험시장 자유화에 따른 보험산업 환경변화 / 최원·김세중 2014.6
- 2014-2 주요국 내부자본적정성 평가 및 관리 제도 연구 -Own Risk and Solvency Assessment - / 장동식·이정환 2014.8
- 2015-1 고령층 대상 보험시장 현황과 해외사례 / 강성호·정원석·김동겸 2015.1
- 2015-2 경증치매자 보호를 위한 보험사의 치매실태 도입방안 / 정봉은·이선주 2015.2
- 2015-3 소비자 금융이해력 강화 방안: 보험 및 연금 / 변혜원·이해랑 2015.4
- 2015-4 글로벌 금융위기 이후 세계경제의 구조적 변화 / 박대근·박춘원·이향용 2015.5
- 2015-5 노후소득보장을 위한 주택연금 활성화 방안 / 전성주·박선영·김유미 2015.5

- 2015-6 고령화에 대응한 생애자산관리 서비스 활성화 방안 / 정원석·김미화 2015.5
 2015-7 일반손해보험 요율제도 개선방안 연구 / 김석영·김혜란 2015.12

■ 연차보고서

- 제1호 2008년 연차보고서 / 보험연구원 2009.4
 제2호 2009년 연차보고서 / 보험연구원 2010.3
 제3호 2010년 연차보고서 / 보험연구원 2011.3
 제4호 2011년 연차보고서 / 보험연구원 2012.3
 제5호 2012년 연차보고서 / 보험연구원 2013.3
 제6호 2013년 연차보고서 / 보험연구원 2013.12
 제7호 2014년 연차보고서 / 보험연구원 2014.12
 제8호 2015년 연차보고서 / 보험연구원 2015.12

■ 영문발간물

- 제7호 Korean Insurance Industry 2008 / KIRI, 2008.9
 제8호 Korean Insurance Industry 2009 / KIRI, 2009.9
 제9호 Korean Insurance Industry 2010 / KIRI, 2010.8
 제10호 Korean Insurance Industry 2011 / KIRI, 2011.10
 제11호 Korean Insurance Industry 2012 / KIRI, 2012.11
 제12호 Korean Insurance Industry 2013 / KIRI, 2013.12
 제13호 Korean Insurance Industry 2014 / KIRI, 2014.7
 제14호 Korean Insurance Industry 2015 / KIRI, 2015.7
- 제6호 Korean Insurance Industry Trend 2Q FY2013 / KIRI, 2014.2
 제7호 Korean Insurance Industry Trend 3Q FY2013 / KIRI, 2014.5
 제8호 Korean Insurance Industry Trend 1Q FY2014 / KIRI, 2014.8
 제9호 Korean Insurance Industry Trend 2Q FY2014 / KIRI, 2014.10
 제10호 Korean Insurance Industry Trend 3Q FY2014 / KIRI, 2015.2
 제11호 Korean Insurance Industry Trend 4Q FY2014 / KIRI, 2015.4
 제12호 Korean Insurance Industry Trend 1Q FY2015 / KIRI, 2015.8

■ CEO Report

- 2008-1 자동차보험 물적담보 손해율 관리 방안 / 기승도 2008.6
- 2008-2 보험산업 소액지급결제시스템 참여 관련 주요 이슈 / 이태열 2008.6
- 2008-3 FY2008 수입보험료 전망 / 동향분석실 2008.8
- 2008-4 퇴직급여보장법 개정안의 영향과 보험회사 대응과제 / 류건식·서성민 2008.12
- 2009-1 FY2009 보험산업 수정전망과 대응과제 / 동향분석실 2009.2
- 2009-2 퇴직연금 예금보험료율 적용의 타당성 검토 / 류건식·김동겸 2009.3
- 2009-3 퇴직연금 사업자 관련규제의 적정성 검토 / 류건식·이상우 2009.6
- 2009-4 퇴직연금 가입 및 인식실태 조사 / 류건식·이상우 2009.10
- 2010-1 복수사용자 퇴직연금제도의 도입 및 보험회사의 대응과제 / 김대환·이상우·김혜란 2010.4
- 2010-2 FY2010 수입보험료 전망 / 동향분석실 2010.6
- 2010-3 보험소비자 보호의 경영전략적 접근 / 오영수 2010.7
- 2010-4 장기손해보험 보험사기 방지를 위한 보험금 지급심사제도 개선 / 김대환·이기형 2010.9
- 2010-5 퇴직금 중간정산의 문제점과 개선과제 / 류건식·이상우 2010.9
- 2010-6 우리나라 신용카드시장의 특징 및 개선논의 / 최형선 2010.11
- 2011-1 G20 정상회의의 금융규제 논의 내용 및 보험산업에 대한 시사점 / 김동겸 2011.2
- 2011-2 영국의 공동계정 운영체계 / 최형선·김동겸 2011.3
- 2011-3 FY2011 수입보험료 전망 / 동향분석실 2011.7
- 2011-4 근퇴법 개정에 따른 퇴직연금 운영방안과 과제 / 김대환·류건식 2011.8
- 2012-1 FY2012 수입보험료 전망 / 동향분석실 2012.8
- 2012-2 건강생활서비스법 제정(안)에 대한 검토 / 조용운·이상우 2012.11
- 2012-3 보험연구원 명사초청 보험발전 간담회 토론 내용 / 윤성훈·전용식·전성주·채원영 2012.12
- 2012-4 새정부의 보험산업 정책(Ⅰ): 정책공약집을 중심으로 / 이기형·정인영 2012.12
- 2013-1 새정부의 보험산업 정책(Ⅱ): 국민건강보험 본인부담경감제 정책에 대한 평가 / 김대환·이상우 2013.1
- 2013-2 새정부의 보험산업 정책(Ⅲ): 제18대 대통령직인수위원회 제안 국정과제를 중심으로 / 이승준 2013.3

- 2013-3 FY2013 수입보험료 수정 전망 / 동향분석실 2013.7
- 2013-4 유럽 복합금융그룹의 보험사업 매각 원인과 시사점 / 전용식·윤성훈 2013.7
- 2014-1 2014년 수입보험료 수정 전망 / 동향분석실 2014.6
- 2014-2 인구구조 변화가 보험계약규모에 미치는 영향 분석 / 김석영·김세중 2014.6
- 2014-3 『보험 혁신 및 건전화 방안』의 주요 내용과 시사점 / 이태열·조재란·황진태·송윤아 2014.7
- 2014-4 아베노믹스 평가와 시사점 / 임준환·황인창·이혜은 2014.10
- 2015-1 연말정산 논란을 통해 본 소득세제 개선 방향 / 강성호·류건식·정원석 2015.2
- 2015-2 2015년 수입보험료 수정 전망 / 동향분석실 2015.6
- 2015-3 보험산업 경쟁력 제고 방안 및 이의 영향 / 김석영 2015.10
- 2016-1 금융규제 운영규정 제정 의미와 시사점 / 김석영 2016.1

■ Insurance Business Report

- 26호 퇴직연금 중심의 근로자 노후소득보장 과제 / 류건식·김동겸 2008.2
- 27호 보험부채의 리스크마진 측정 및 적용 사례 / 이경희 2008.6
- 28호 일본 금융상품판매법의 주요내용과 보험산업에 대한 영향 / 이기형 2008.6
- 29호 보험회사의 노인장기요양 사업 진출 방안 / 오영수 2008.6
- 30호 교차모집제도의 활용의향 분석 / 안철경·권오경 2008.7
- 31호 퇴직연금 국제회계기준의 도입영향과 대응과제 / 류건식·김동겸 2008.7
- 32호 보험회사의 헤지펀드 활용방안 / 진익 2008.7
- 33호 연금보험의 확대와 보험회사의 대응과제 / 이경희·서성민 2008.9

※ 2008년 이전 발간물은 보험연구원 홈페이지(<http://www.kiri.or.kr>)에서 확인하시기 바랍니다.

정기간행물

■ 간행물

- 보험동향 / 계간
- 고령화리뷰 / 연 2회
- 보험금융연구 / 연 4회

『도서회원 가입안내』

회원 및 제공자료

	법인회원	특별회원	개인회원
연회비	₩ 300,000원	₩ 150,000원	₩ 150,000원
제공자료	- 연구보고서 - 정책/경영보고서 - 조사보고서 - 기타보고서 - 정기간행물 · 보험동향 · 고령화 리뷰 · 보험금융연구	- 연구보고서 - 정책/경영보고서 - 조사보고서 - 기타보고서 - 정기간행물 · 보험동향 · 고령화 리뷰 · 보험금융연구	- 연구보고서 - 정책/경영보고서 - 조사보고서 - 기타보고서 - 정기간행물 · 보험동향 · 고령화 리뷰 · 보험금융연구
	- 본원 주최 각종 세미나 및 공청회 자료(PDF) - 영문보고서	-	-

※ 특별회원 가입대상 : 도서관 및 독서진흥법에 의하여 설립된 공공도서관 및 대학도서관

가입문의

보험연구원 도서회원 담당

전화 : (02)3775-9113, 9056 팩스 : (02)3775-9102

회비납입방법

- 무통장입금 : 국민은행 (400401-01-125198)

예금주 : 보험연구원

가입절차

보험연구원 홈페이지(www.kiri.or.kr)에 접속 후 도서회원가입신청서를 작성·등록 후 회비입금을 하시면 확인 후 1년간 회원자격이 주어집니다.

자료구입처

서울 : 보험연구원 보험자료실, 교보문고, 영풍문고, 반디앤루니스

부산 : 영광도서

저자약력

전용식

Iowa State University 경제학 박사
보험연구원 연구위원
(E-mail : yongsik.jeon@kiri.or.kr)

송윤아

Indiana University at Bloomington 경제학 박사
보험연구원 연구위원
(E-mail : knuckleball@kiri.or.kr)

채원영

이화여자대학교 통계학 석사
보험연구원 연구원
(E-mail : wychae@kiri.or.kr)

조사보고서 2016-4

자동차보험 해외사업 경영성과 분석과 시사점

발행일 2016년 4월

발행인 한 기 정

발행처 보험연구원
서울특별시 영등포구 국제금융로 6길 38
화재보험협회빌딩
대표전화 : (02) 3775-9000

조판및
인쇄 고려씨엔피

ISBN 979-11-85691-38-1 94320

979-11-85691-02-2 (세트)

정가 10,000원