

тку обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів.

На нашу думку, питання страхування фінансових ризиків в Україні потребує дуже ретельного дослідження та вдосконалення, впровадження нових страхових послуг дозволить не лише збільшити доходи страхових компаній, але й забезпечить надійний захист реальному сектору економіки.

### **Список літератури**

1. *Бланк І. О.* Управління фінансовими ризиками. — К.: Ніка-Центр, 2005. — 600 с.
2. *Клапків М. С.* Страхування фінансових ризиків: Монографія. — Тернопіль: Економічна думка; Карт-бланш, 2002. — 570 с.
3. Інформація про стан і розвиток страхового ринку України [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://dfp.gov.ua/734.html>. — Назва з екрана.

УДК 368.86

**К. О. Сліпко,**

канд. екон. наук,

доцент кафедри страхування,

ДВНЗ «Київський національний

економічний університет імені Вадима Гетьмана»

### **УКРАЇНСЬКА СИСТЕМА БОНУС-МАЛУС: ОЦІНКА ЖОРСТКОСТІ ТА ПОРІВНЯЛЬНИЙ АНАЛІЗ З СИСТЕМАМИ ІНШИХ КРАЇН**

Системи бонус-малус є невід'ємними складовими при визначенні страховиками розміру страхової премії для автовласників у багатьох країнах світу. Вони можуть бути законодавчо встановлені на загальнодержавному рівні, а можуть розроблятися і впроваджуватися страховими компаніями самостійно. В Україні система бонус-малус є єдиною для всіх страховиків. Вітчизняним законодавством про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (далі — ОСЦПВ) вона визначена як «система підвищень або знижок до базової ставки страхового тарифу, за допомогою якої страховик коригує страхову премію залежно від того, чи були страхові випадки по відношенню до об'єкта страхування у певному проміжку часу» [1].

Основним призначенням системи бонус-малус вважається сприяння зменшенню аварійності при експлуатації водіями транспортних засобів [2, с. 205]. Проте мета даної системи полягає не лише в тому, щоб дисциплінований водій за відсутності страхових випадків у кожному наступному періоді страхування отримував усе більшу знижку зі страхового платежу. Відомий дослідник, автор ряду всесвітньо визнаних праць за даною тематикою, Ж. Лемер уточнює і конкретизує мету системи бонус-малус: вона полягає у кращому розподілі індивідуальних ризиків, за якого кожен страхувальник сплачуватиме таку страхову премію, яка відповідає його частоті настання страхових випадків [3, с. 8]. Таким чином, застосування системи бонус-малус дає можливість страховику визначати страхові премії з урахуванням індивідуальних результатів страхувальників щодо страхових випадків.

Більшість сучасних систем бонус-малус вважаються системами «з відсутністю пам'яті»: при укладанні договору страхування на наступний період страхова премія коригується з урахуванням наявності або відсутності страхових випадків лише в період дії попереднього договору страхування, без урахування раніше діючих договорів ОСЦПВ [3, с. 13]. Так, якщо страхувальник із п'ятирічним водійським стажем щороку страхував цивільно-правову відповідальність, то при укладанні договору страхування на наступний період матиме значення наявність страхових випадків з його вини лише протягом останнього (п'ятого) року.

Системи бонус-малус, що діють у різних країнах, можна порівняти за рівнем їхньої жорсткості. Застосування страховиками «жорсткої» системи бонус-малус приводить до більшої сегментації страхувальників і диференціації їх на класи з різним рівнем страхової премії [3, с. 123]. За менш «жорсткої» системи при проходженні певної кількості років складеться ситуація, за якої більша кількість страхувальників опиниться в класах з найбільшими бонусами.

Одним із базових інструментів оцінки жорсткості системи бонус-малус є показник *відносного стаціонарного середнього рівня* (далі — ВССР). Він визначається на основі стаціонарного середнього рівня страхової премії, який одержується як сума добутків відносної кількості водіїв у кожному класі і відповідного коефіцієнта бонус-малус у момент повної стаціонарності системи. Як показують дослідження Ж. Лемера, період, за який більшість систем бонус-малус стають стаціонарними (коли розподіл водіїв за класами є стабільним і не впливає на зміну середнього рівня

страхової премії), становить 30 років [3, с. 78]. Саме такий період нами було взято для проведення розрахунків щодо української системи бонус-малус і порівняння рівня її жорсткості на базі показника ВССР з аналогічними системами інших країн (Данія, Швейцарія, Бельгія, Бразилія, Таїланд).

Для моделювання розподілу страхувальників за класами системи бонус-малус в Україні нами був застосований матричний розрахунок з використанням методу ланцюгів Маркова. За результатами розрахунків було визначено розподіл водіїв за класами за кожен рік періоду встановлення стаціонарності системи бонус-малус, побудовано графік зміни середнього рівня страхової премії та визначено показник ВССР (табл. 1).

*Таблиця 1*

**РЕЙТИНГ ЖОРСТКОСТІ СИСТЕМ БОНУС-МАЛУС  
ЗА ПОКАЗНИКОМ ВССР**

Країна	Показник ВССР, %	Рейтинг жорсткості
Бельгія	11,8	I
Бразилія	2,57	VI
Данія	3,78	V
Таїланд	8,03	II
Україна	6,74	III
Швейцарія	6,47	IV

*Джерело:* таблицю складено за розрахунками автора з використанням даних [4, с. 46].

Як показують проведені розрахунки, узагальнені в табл. 1, найжорсткішою системою серед даних шести країн можна вважати бельгійську. Українська система бонус-малус має середній рівень жорсткості з показником ВССР 6,47 %, займаючи в рейтингу III місце, поруч із Швейцарією. Крім того, вітчизняна система бонус-малус є однією із складних систем, порівняно з більш простими системами Таїланду і Бразилії, які досягають стаціонарності вже в перші декілька років [4, с. 46]. Проте оскільки показник ВССР дає нам уяву лише про те, який відносний рівень премії матиме середній страхувальник через 30 років, він не може слугувати підставою для висновків, що певна система бонус-малус є кращою або гіршою порівняно з іншими.

## Список літератури

1. Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» від 01.07.2004 р. № 1961-IV // [www.rada.gov.ua](http://www.rada.gov.ua)
2. Шумелда Я. П. Страхування : Навчальний посібник для студентів економічних спеціальностей. Вид. 2-ге, перероблене і доповнене / Я. П. Шумелда. — Тернопіль : Джура, 2006. — 296 с.
3. Лемер Ж. Системи бонус-малус в автомобільному страхуванні: Перев. с англ., изд. 2-е / Жан Лемер. — М. : Янус-К, 2003. — 259 с.
4. Lemaire, P. (1998), Actuarial versus Regulatory Perspective, in: North American Actuarial Journal, Volume 2, No.4, 45—47.

УДК 368.01

**Л. М. Сокил,**

аспірант, кафедри страхування,  
ДВНЗ «Київський національний  
економічний університет імені Вадима Гетьмана»

### **ІНСТИТУТ СТРАХОВОГО ОМБУДСМАНА НА РИНКУ СТРАХУВАННЯ ТА МОЖЛИВІСТЬ ЙОГО ВПРОВАДЖЕННЯ В УКРАЇНІ**

У світі існує тенденція утворення нових інституцій, котрі повинні становити панацею неефективному захисту інтересів споживачів страхових послуг. Такою інституцією є страховий омбудсман. Можна виділити два періоди заснування страхових омбудсманів. У країнах «старої Європи» це був період 70-х років ХХ століття, тоді як у країнах Східної Європи — 90 роки ХХ століття. Якщо провести паралелі між цими двома періодами, то виникнення інституції омбудсмана зазвичай відбувалося за кризових явищ в економіці та трансформаційних процесів соціально-політичного життя суспільства. Банкрутство страхових компаній на фоні неоперативної реакції наглядових органів належить до основних передумов, що зумовили доцільність заснування інституцій захисту інтересів застрахованих. Особливо, ця проблема постала у країнах постсоціалістичного простору. Іншим чинником стало приведення діяльності та адаптація законодавства країн, які претендували на членство у ЄС, у відповідність з вимогами та цінностями ЄС. Фінансова криза теж стала стимулом появи цих інституцій. Так, у США в рамках реформування фінансового сектору у 2010 році на законодавчому рівні було впроваджено Бюро захисту прав споживачів фінансових послуг