

2. Прес-реліз МТСБУ про результати провадження обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів [Текст] / МТСБУ, серп. 2012.

Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (зі змінами і доповненнями)» від 01.07.2004 р. № 1961-IV. [Електронний ресурс]. — Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1961-15>

Статтю подано до редакції 12.10.2012 р.

УДК 368.86

Лозневий П.А., здобувач НДФІ
при Міністерстві фінансів України, м. Київ

ШЛЯХИ УСУНЕННЯ ЗАГРОЗ ДЛЯ ДИНАМІКИ РОЗВИТКУ ОБОВ'ЯЗКОВОГО СТРАХУВАННЯ АВТОЦИВІЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ

АНОТАЦІЯ. У статті проаналізовано фактори негативного впливу на провадження обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів та обґрунтуванні шляхи їх усунення.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: обов'язкове страхування автоцивільної відповідальності, фінансове забезпечення ризиків, система бонус-малус, агентська винагорода, демпінг, недокапіталізація, гарантійні вимоги, страхове резервування.

АННОТАЦИЯ. В статье проанализированы факторы негативного влияния на осуществление обязательного страхования гражданско-правовой ответственности собственников наземных транспортных средств, а также обоснование путей их устранения.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: обязательное страхование автогражданской ответственности, финансовое обеспечение рисков, система бонус — малус — малус, агентское вознаграждение, демпинг, недокапитализация, гарантийные требования, страховое резервирование.

ANNOTATION. This article describes the factors of negative influence on motor third party liability insurance and the justified ways of their elimination.

KEY WORDS: motor third party liability insurance, financial provision of risks, system bonus-malus, agent's commission, dumping, under capitalization, guarantee calls, insurance reservation.

Постановка проблеми. Недоотримання ринком обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності коштів при укладенні договорів страхування є однією із серйозних загроз для динамічного провадження обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (далі — обов'язкове страхування автоцивільної відповідальності), головною першопричиною несвоєчасного здійснення страховиком поточних відшкодувань потерпілим, недорезервування ним коштів для майбутніх виплат, і, як наслідок, накопичення боргів, створення передумов для банкрутства.

Тому, своєчасне та об'єктивне встановлення факторів негативного впливу на фінансове забезпечення ризиків за договорами обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності, визначення шляхів подолання або кардинального зменшення їх тиску на формування обсягів грошових коштів, достатніх для виконання страховиком у повному обсязі своїх фінансових зобов'язань за такими договорами є надзвичайно актуальним у діяльності будь-якого страховика.

Аналіз останніх джерел і публікацій. Значний внесок у розробку теоретичних і практичних питань формування фінансових ресурсів зробили зарубіжні економісти та дослідники, насамперед К. Друрі, С. Майєр, Р. Холт, І. Балабанов, М. Крейніна, А. Ковальова, М. Романовський, Е. Уткін.

В Україні окремі проблеми формування та використання фінансових ресурсів висвітлено в деяких працях вітчизняних учених: О. Бандурки, І. Бланка, З. Варналія, О. Гаманкової, А. Даниленка, А. Марченко, В. Опаріна, К. Павлюк, А. Пересади, А. Поддєрьогіна, С. Осадця, Т. Татаріної, В. Фурмана, Я. Шумелди. Проте сучасні особливості фінансового забезпечення провадження обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності та загрози, що супроводжують таке забезпечення не знаходять свого належного висвітлення, наявні публікації з означеної тематики мають дещо узагальнений характер, не повною мірою відображають сутність і глибину явища.

Постановка завдання. Цілями статті є виявлення та аналіз загроз, що супроводжують фінансове забезпечення провадження обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності, означення шляхів подолання негативного їх тиску на динаміку даного виду страхування, формування обсягів грошових коштів, достатніх для виконання страховиком у повному обсязі своїх фінансових зобов'язань за такими договорами.

Виклад основного матеріалу дослідження. Недостатність коштів у частини страховиків — членів Моторного (транспортного) страхового бюро України (МТСБУ) для виконання своїх фінансових зобов'язань за договорами обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності не відповідає загальній позитивній динаміці результатів провадження цього локомотивного виду обов'язкового страхування. Так, середньорічний приріст кількості укладених внутрішніх договорів страхування за період 2005—2011 роки склав 22,3 %, суми нарахованих премій за такими договорами — 28,1 %. Позитивна динаміка збереглася і в січні—липні 2012 року. У порівнянні із січнем-липнем 2011 року в означеному періоді 2012 року кількість договорів страхування, що розпочали свою дію зросла на 2,3 %, сума нарахованих страхових премій на 12,7 %, кількість отриманих вимог про страхове відшкодування — на 16,9 %, загальна кількість врегульованих вимог про страхове відшкодування — на 13,2 %, сумарний розмір нарахованої суми страхового відшкодування за вимогами, за якими прийняте рішення про страхову виплату — більше, ніж на 21,0 % [1; 2].

Беручи до уваги, що всі отримані страховиками кошти рано чи пізно мають бути спрямовані перш за все на виконання ними своїх зобов'язань за договорами страхування, надзвичайної ваги набуває жорсткий контроль за процесом надходженням страхових платежів за внутрішніми та міжнародними договорами страхування. Останнє тісно переплітається з питаннями регулювання комісійної винагороди, зменшення дисконту при проведенні конкурсних закупівель послуг з даного виду страхування, законності застосування різного роду знижок, навіть за рахунок власного прибутку страховика при укладенні договорів страхування і т. і.

Запровадження з 1 січня 2005 року Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» вселяло потужний оптимізм стосовно швидкого зростання обсягів страхових премій у зв'язку із кардинальною зміною ситуації щодо забезпеченості транспортних засобів, допущених до участі в дорожньому русі. За оптимістичними прогнозами експертів рівень такої забезпеченості мав складати щонайменше 30—40 % від їх загальної кількості [1, 3]. Проте відсутність реального контролю за наявністю та справжністю договорів страхування, а також недотримання порядку застосування штрафних санкцій по відношенню до тих, хто порушував у цій частині норму закону ледве не дискредитували ідею обов'язковості страхування автоцивільної відповідальності. Як результат, у

2005 та 2006 роках лише 20 % — 23 % (відповідно) власників наземних транспортних засобів, що підлягали державній реєстрації, були забезпечені цим видом страхування. І лише, починаючи з 2007 року відбулися помітні зрушення — 40 % наземних транспортних засобів були забезпеченими. За підсумками 2008 року цей показник зріс до 50,3 %. В посліуючі 2009, 2010 і 2011 роках до 70,5; 83,2; 86,3 відповідно [1, 4]. Причому в структурі укладених договорів страхування левову частку (майже 86 % у 2010 році та понад 87 % у 2011 році) займали річні договори страхування. За експертною оцінкою лише у 2013 році в Україні забезпеченими Полісами буде понад 93 % наземних автотранспортних засобів, що відповідатиме рівню, досягнутому Республікою Білорусь у Російською Федерацією ще два роки потому [1, 4].

Відсутність наявності такого страхування у власників наземних транспортних засобів у Європі оцінюється на рівні 1—2 % від кількості автотранспорту. У Великобританії він не перевищує 5 %, у Німеччині — 0,01 % [1, 3].

Новим кроком у якісному провадженні обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності стала відміна з 19.09.2011 року трьох типів внутрішніх договорів страхування (з одночасним збільшенням у два рази лімітів відповідальності страховика за укладеними договорами страхування), поширення нового Полісу за принципом «один транспортний засіб — один поліс — будь-який водій» (поліс розповсюджується на будь-якого водія, який на законних підставах керує забезпеченим транспортним засобом).

Водночас розвиток сучасного ринку обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності супроводжується проявом серйозних загроз, які притаманні ринку, що розвивається, і які обумовлюють наростання дефіциту грошових ресурсів, негативно впливають на динаміку показників провадження цього соціально важливого виду страхування.

Однією із таких загроз є неприкритий демпінг у всіх його формах (використання таких маркетингових інструментів, як знижки від 25 до 50 %, бонуси, бали, подарунки) до якого вдається переважна більшість страховиків з метою розширення своєї частки ринку. Застосування таких «бізнес стратегій» щорічно обходить ринку автоцивільної відповідальності недокапіталізацією щонайменше в 450 млн грн, і, як наслідок, загостренням для ряду страховиків проблеми неплатоспроможності, втратою довіри клієнтів, розпорошенням кадрового потенціалу, наростанням боргових зобов'язань, кількості скарг на їх дії, банкрутством [1, 5].

За останні чотири з половиною роки членство в МТСБУ втратило 20 страховиків (у 2008, 2009, 2010, 2011, 2012 роках відповідно 3, 5, 4, 4, 4 страховиків), у тому числі два страховики — зі статусом повного члена МТСБУ [1, 7].

Серйозну загрозу розвитку ринку автоцивільної відповідальності несе у нинішньому вигляді агентська мережа страховиків. Необґрунтоване застосування страховиками високої агентської винагороди щонайменше 30 % (замість встановлених 10 % для агентів — фізичних осіб та 15 % для агентів — юридичних осіб) перетворила агентську мережу у своєрідний «полігон» для відпрацювання тіншових схем роботи з клієнтами, маніпулювання бланками страхових документів, системою коригуючих коефіцієнтів при розрахунку страхових платежів за договорами страхування і т. ін.. За відповідними підрахунками щорічні додаткові витрати на подібне «адміністрування» даного виду страхування складають до 200 млн грн [1, 5]. На думку експертів кардинальна реструктуризація агентської мережі через запровадження обов'язкової реєстрації агентів у МТСБУ, перебудова мотиваційних важелів та умов участі агентів у наданні страхових послуг, переведення ринку на укладення договорів страхування в режимі «on-line» через централізовану базу даних виключно в обладнаних робочих місцях представництв страховика майже у шість раз зменшить означені вище втрати.

У сегменті міжнародного страхування автоцивільної відповідальності важким фінансовим тягарем залишаються гарантійні вимоги від іноземних бюро країн — членів міжнародної системи автострахування «Зелена Картка» на компенсацію витрат, що виникли у зв'язку із врегулюванням страхових випадків, які сталися з вини українських водіїв-страхувальників на території країн відвідування. Такі гарантійні вимоги — наслідки не виконання страховиками — повними членами МТСБУ упродовж двохмісячного строку (терміну протягом якого страховик зобов'язаний відшкодувати збиток за договором міжнародного страхування «зелена картка» — прим. авт.) своїх зобов'язань за міжнародними договорами «зелена картка». За останні неповних два роки загальна кількість таких гарантійних вимог зростає майже в 30 раз на загальну суму понад 65 млн грн. Витрати на адміністрування гарантійних вимог, у тому числі на сплату штрафних санкцій за порушення членами Бюро строків виконання своїх фінансових зобов'язань понизили рівень достатності коштів фонду до критично допустимої межі. Запобіжні заходи адміністративного та фінансового характеру, спрямовані на лік-

відацію причин існування таких гарантійних вимог дозволять МТСБУ як гаранту суттєво знизити навантаження на фонд страхових гарантій, додатково заощадивши в такий спосіб щонайменше 5 % страхового платежу за кожним укладеним договором міжнародного страхування [1, 6].

Одним із стимулюючих факторів провадження обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності має стати система бонус-малус. У європейських країнах це — істинний інструмент заохочення одних водіїв і покарання тих, хто нарощує ризики. Наприклад, у Франції (де дана система найбільш розвинена і найбільш проста у застосуванні) за умови відсутності провини страхувальника за попередніми договорами страхування — страхова премія зменшується на 5 %. Щоправда, вона не може зменшуватися безкінечно, тому встановлена гранична межа — 50 % від вартості страхової послуги. Якщо страховий випадок настав з вини застрахованого водія, йому підвищують страхову премію на 25 %. Але і вона безкінечно рости не може — обмежуються 250 %. Власне до цих 250 % страхові компанії клієнта просто не доведуть: караючі заходи працюють на випередження — з «любителем» аварій просто завчасно розривають договір страхування (відповідна процедура передбачена законом країни) [3, 4]. Знайти іншу страхову компанію такому водію надзвичайно важко і поліс коштуватиме набагато дорожче.

Щоб уникнути шахрайства при укладенні договору страхування французькі страховики створили неприбуткову асоціацію AGIRA для обміну інформацією про поведінку водіїв на дорозі. База даних поповнюється усіма страховиками. Щорічно 50-відсотковий бонус отримує майже 62 % водіїв і лише 2 % застрахованих отримали малус [3, 4]. В Україні до сьогодні система бонус-малус майже не застосовується. Причин тому кілька, серед яких відсутність відповідної методики її застосування та лояльне відношення страховиків, їх агентської мережі до ризикової групи водіїв при укладенні договорів страхування, діючи за принципом — «завоювати клієнта за будь-яку ціну». За експертними оцінками не урегульованість системи «бонус-малус» перетворила її в систему «бонус без малуса», яка для ринку обходиться щорічно додатковими фінансовими зобов'язаннями страховиків щонайменше 12 % від загальної суми нарахованих страхових премій [1, 6].

Чималу загрозу динамічному розвитку даного виду страхування несе в собі недостатність страхового резервування. Саме в останні роки в 51 % випадків причиною неплатоспроможності страховиків стали недостатньо сформовані резерви як для по-

криття поточних ризиків, так і виконання майбутніх фінансових зобов'язань. Як наслідок, тимчасове відстрочення платежів за вимогами потерпілих, яке переростає в кризу неплатежів. Одним із яскравих свідчень тому є показник «якість врегулювання збитків» (відповідно до існуючої методики враховує кількість днів, за які страховик врегулює заявлені збитки і повністю виплачує відшкодування). Згідно з даними централізованої бази МТСБУ у 2011 році лише 37 % вимог врегулювалося до 90 днів, 27 % — від 90 до 150 днів, 36 % — понад 150 днів [5]. На думку експертів удосконалення методики формування резервів за договорами обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності в купі з жорстким та ефективним наглядом регулятора за даним процесом забезпечить належність, достатність і надійність цього важливого економічного чинника.

Висновки з проведеного дослідження. Серед основних загроз динамічного розвитку обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності є загострення дефіциту грошових ресурсів унаслідок демпінгу в умовах обмеженого росту ринку послуг, тінізації обігу великої кількості коштів при укладенні договорів страхування та врегулюванні вимог потерпілих, низький рівень фінансової дисципліни страховиків, особливо в частині формування страхових резервів. Ефективність шляхів подолання таких загроз залежить не стільки від ефективності політики державного нагляду, скільки від усвідомлення страховиками-членами МТСБУ наслідків прояву загроз для подальшого розвитку ринку обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності, унеможливлення втрати страховиками бізнесу та об'єднання спільних зусиль задля переведення існуючих загроз у стимулюючий фактор для динамічного розвитку.

Література

1. Стан, тенденції, прогнози провадження обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (2005—2011 роки). Аналітичний огляд [Електронний ресурс]. — Режим доступу: Архів МТСБУ/ 2012.

2. Порівняльна інформація про результати провадження обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів страховиками членами МТСБУ та регламентні виплати з фонду захисту потерпілих МТСБУ в січні — липні 2011 та січні — липні 2012 років [Електронний ресурс]. — Режим доступу: www.mtibu.kiev.ua

3. Тарифна політика як засіб виховання ринку автоцивільної відповідальності [Електронний ресурс]. — Режим доступу: www.insurance-surveys.com

4. Французька система бонус-малус [Електронний ресурс]. — Режим доступу: www.insurance-surveys.com

5. Стан, тенденції та прогнози розвитку обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності в Україні / XII Міжнародний Ялтинський фінансовий форум. Презентація [Електронний ресурс]. — Режим доступу: www.mtibu.kiev.ua

6. Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» № 9462 [Електронний ресурс]. — Режим доступу до сайту: www.liga.net.

Статтю подано до редакції 08.10.2012 р.

УДК 368.2

Лосіхін О.О., секретар Експертної Ради
зі страхування при Комітеті Верховної Ради України
з питань фінансів, банківської діяльності,
податкової та митної політики

ЄВРОПЕЙСЬКА ПРАКТИКА РЕГУЛЮВАННЯ ТАРИФІВ У СФЕРІ ОБОВ'ЯЗКОВОГО СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ АВТОТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

АНОТАЦІЯ. У статті розглянуто питання регулювання страхових тарифів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автотранспортних засобів у Європі та методики визначення страхових премій.

КЛЮЧОВІ СЛОВА: цивільно-правова відповідальність, автотранспортний засіб, бонус-малус, страхування, страхова премія.

АННОТАЦИЯ. В статье рассмотрены вопросы регулирования страховых тарифов обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев автотранспортных средств в Европе и методики определения страховых премий.

КЛЮЧЕВЫЕ СЛОВА: гражданско-правовая ответственность, автотранспортное средство, бонус-малус, страхование, страховая премия.