

СТРАХОВИЙ РИНОК УКРАЇНИ: ЧИ МОЖЛИВИЙ РОЗВИТОК КОЛИ ТРАДИЦІЙНІ РЕСУРСИ ЗРОСТАННЯ ВИЧЕРПАНО?

З 2008 року вітчизняний страховий ринок перманентно пристосовується до несприятливих макроекономічних умов. Страховики загалом адаптуються до падіння платоспроможного попиту, хоча частина з них, не витримуючи конкуренції, припиняє діяльність. Наприклад, ринок «автоцивілки» полишило 52 страховика, серед них – 36 членства було позбавлено, з яких 80 % страховиків МТСБУ позбавив членства упродовж 2013-2015 рр. Завдяки «процесам очищення», ініційованим МТСБУ, ринок «Зеленої картки» взагалі набув чітких олігополістичних рис: з 52 членів Бюро тільки 9 є повними [4].

Зменшення числа страховиків, на жаль, не обійшлося без репутаційних втрат для ринку. Повільність реагування з боку регулятора та МТСБУ на факти неплатоспроможності страховиків викликала багато нарікань серед фахівців, але те, що виведення з ринку неконкурентоздатних суб'єктів відбувається останнім часом без гучних скандалів – безумовно, позитив. З 2014 року тенденція скорочення кількості страховиків стає очевиднішою.

Однією з базових характеристик страхування в Україні є те, що головні сутнісні елементи ринку як інтегрованого поняття – попит, пропозиція, ціна та конкуренція – мають абсолютно специфічні, деформовані прояви [2, с. 118]. Такі деформації стримували об'єктивно необхідні структурні перетворення та обумовлювали, упродовж останніх 20 років, трансформації ринку за принципом «зростання без розвитку» [1].

В основі відсутності якісних змін лежала, серед іншого, специфічна модель обмеженої конкуренції. Незважаючи на велику кількість страховиків, вітчизняний ринок був і залишається неконкурентним. Ринок має яскраво

виражений «стільниковий» характер. Дуже значна, якщо не переважна частка страховиків, працюючи у кептивному «стільнику», прив'язаному до певної фінансової-промислової групи або органів влади, практично позбавлена конкурентів та перебуває монополістом у своїй закритій зоні [2, с. 201]. Натомість, конкуренція у відкритих зонах ринку, «затиснутих» закритими стільниками весь час загострювалась, в тому числі, й через зростання кількості страховиків. Оскільки поле для діяльності у зонах вільної конкуренції об'єктивно звужується з кінця 2008 року, цінова конкурентна боротьба часто переходить допустиму межу та стає відвертим демпінгом.

Якісні зміни гальмувало й законодавство про обов'язкове страхування. Існування досить широкого переліку видів обов'язкового страхування має свої безумовні переваги для ринку; це забезпечує певний гарантований рівень бруто-премії. За обов'язковим автострахованням абсолютно обґрунтовано закріпився статус «локомотиву» ринку, за 9 місяців 2015 року частка обов'язкового автостраховання в структурі чистих премій склала майже 17 % [3]. Але частина обов'язкових видів страхування продовжує обмежувати конкуренцію у цілком законний спосіб саме через створення закритих кептивних зон для обраного кола страховиків. Одним з найбільших стільників є обов'язкове страхування пасажирів на всіх видах міжміського транспорту.

28 грудня 2015 року Міністерство інфраструктури України (надалі – Міністерство) зареєструвало Проект Закону України №3732 «Про внесення змін до деяких законів України щодо обов'язкового страхування відповідальності перевізника за шкоду, заподіяну життю, здоров'ю пасажирів та третіх осіб». Міністерство пропонує скасувати обов'язкове страхування від нещасних випадків за спрощеною процедурою укладення договору пасажирами та замінити його на обов'язкове страхування відповідальності перевізника.

З позицій створення стимулів для забезпечення вільної конкуренції такі кроки, на наш погляд, є виправданими. У 2015 році акумульована премія по цьому виду страхування розподілилась у таких пропорціях: страхові виплати 0,47 %, офіційна комісійна винагорода посередникам-транспортним організаціям – 68,05 %, решта – 31,08 % «зароблено» страховиками [5]. Вже з наведених даних зрозуміло у чиїх насамперед інтересах здійснюється цей вид

страхування. Обов'язкове страхування від нещасних випадків на транспорті якнайкраще ілюструє тезу про те, що таке страхування є проявом не стільки захисної, скільки капіталоутворювальної функції страхування для певного кола осіб [2, с. 167]. Невипадково тому, проект підтримано регулятором та Лігою страхових організацій України.

Ініціатива Міністерства є чи не першим прецедентом, коли держава сама позбавляє свої структури величезних доходів. Для страхового ринку це означатиме скорочення сукупної премії та паралельний демонтаж умов обмеженої конкуренції. До цього часу вітчизняні страховики знаходили можливість пристосовуватись до погіршення економічного середовища, але сама модель розвитку страхового ринку країни при цьому корінним чином не змінювалась. В 2015 році стало абсолютно очевидно, що ресурси екстенсивного зростання ринку об'єктивно вичерпуються: темпи скорочення кількості страховиків пришвидшуються, з'являються нові можливості для «розвитку» та принципово новий вищий рівень вимог до конкурентоспроможності. Є, в решті решт, надія на появу цивілізованого ринку.

Список використаної літератури

1. Валерій Гесць. Україна-2015: не втратити своє майбутнє [Електронний ресурс]. – 2008. – Режим доступу: <http://www.day.kiev.ua>.
2. Гаманкова О.О. Ринок страхових послуг України: теорія, методологія, практика: монографія / О.О. Гаманкова. – К.: КНЕУ, 2009. – 283 с.
3. Інформація про стан і розвиток страхового ринку України. Зведена динаміка основних показників страхового ринку за 9 місяців 2015 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.nfp.gov.ua>.
4. Основні показники здійснення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів за внутрішніми договорами в січні-листопаді 2014 та 2015 років. Моторне (транспортне) страхове бюро України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mtsbu.kiev.ua>.
5. Пояснювальна записка до проекту Закону України «Про внесення змін до деяких законів України щодо обов'язкового страхування відповідальності перевізника за шкоду, заподіяну життю, здоров'ю пасажирів та третіх осіб». [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://w1.c1.rada.gov.ua>.